

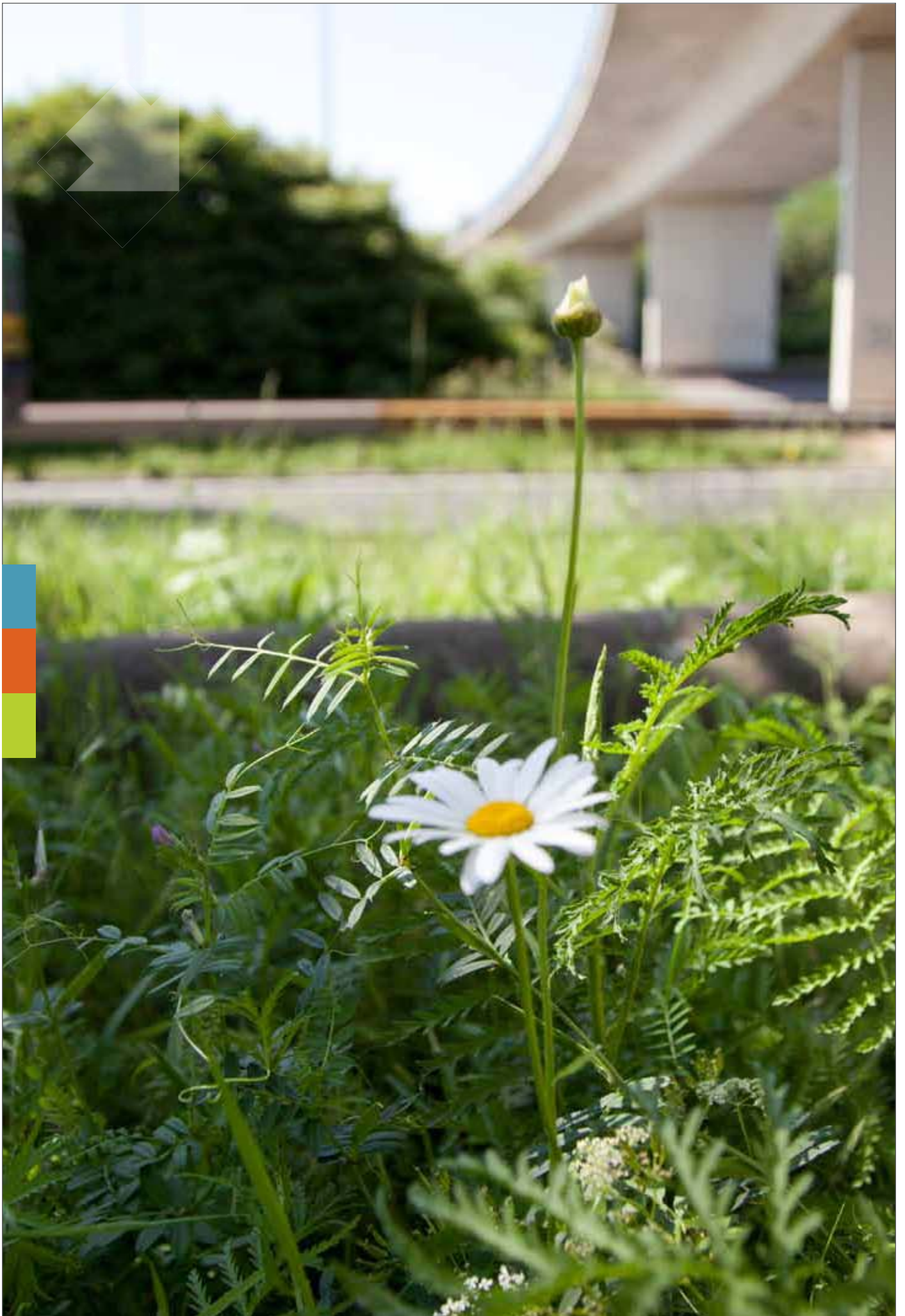


agentschap
Wegen en Verkeer

JAARVERSLAG Agentschap Wegen en Verkeer



2009



Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Voorwoord | 5 |
| Het Agentschap Wegen en Verkeer | 6 |
| 1. Bereikbaarheid | 11 |
| 1.1 Missing links | 12 |
| 1.2 Kempense Noord-Zuidverbinding | 16 |
| 2. Duurzame Mobiliteit | 19 |
| 2.1 Staat van de fietspaden | 20 |
| 2.2 Aandacht voor fietsers en voetgangers | 25 |
| 2.3 Aandacht voor openbaar vervoer | 29 |
| 3. Verkeersveiligheid | 35 |
| 3.1 Gevaarlijke puntenproject Vlaanderen – stand van zaken | 37 |
| 3.2 Kraterrotonde in Veurne | 40 |
| 4. Verkeersleefbaarheid | 43 |
| 4.1 Verkeerstellingen | 45 |
| 4.2 Structureel onderhoud: Sanering van de viaduct van Zwijnaarde | 47 |
| 5. Elektromechanica en Telematica | 51 |
| 5.1 Dynamisch verkeersmanagement: TCC Gent | 53 |
| 5.2 De elektromechanische uitrusting van kunstwerken: een buitenbeentje bij AWW | 57 |
| 5. Andere projecten | 61 |
| 5.1 Winterdienst | 63 |
| 5.2 Klachtenmanagement | 69 |
| 6. Cijfermateriaal | 73 |
| 6.1 Bestede budgetten | 75 |
| 6.2 Personeel | 79 |
| 6.3 Wegen en fietspaden | 81 |
| Colofon | 84 |

Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag 2009 van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het afgelopen jaar was het laatste jaar van een decennium maar ook het eerste van een nieuwe legislatuur. Hoewel de bevoegde minister voor het Agentschap Wegen en Verkeer niet veranderde gaat een nieuwe legislatuur zoals steeds gepaard met een vernieuwde aanpak en nieuwe accenten in het beleid.

De hoofdtaak van het Agentschap Wegen en Verkeer bleef ook in 2009 de aanleg en het onderhoud van de Vlaamse gewest- en autosnelwegen. Maar het agentschap staat voor veel meer dan dat. Een uitdaging die de afgelopen jaren steeds prominenter aanwezig is, is het zoeken naar oplossingen om de toenemende mobiliteit in goede banen te leiden en om hierbij de omgeving leefbaar te houden en de hinder te beperken. Ook voor AWW blijft het een uitdaging om steeds opnieuw zijn aanpak te vernieuwen en nieuwe accenten te leggen. Niet alleen op vlak van de realisatie van het beleid maar ook op vlak van onze interne werking, de bedrijfscultuur en klantenrelaties.

Om tot een performant mobiliteitssysteem te komen is het noodzakelijk dat de hardware van het systeem, waaronder het wegennet, volledig is en goed onderhouden wordt. Daarom zal er de komende jaren steeds meer geïnvesteerd worden in het onderhoud van de weginfrastructuur. Maar enkel het vlot berijdbaar houden van de bestaande weginfrastructuur is niet voldoende. Gerichtte investeringen om de missing links en de bottlenecks in het transportnet weg te werken zijn dan ook noodzakelijk.

Naast het op punt stellen van de hardware moet ook de software onderhouden en geüpdate worden. Eén van deze ontwikkelingen is Dynamisch verkeersmanagement, ook wel DVM genoemd. DVM biedt de mogelijkheid om het verkeer te reguleren in functie van het tijdstip en de omstandigheden.

Uiteraard gaat de aandacht van het Agentschap Wegen en Verkeer niet enkel naar personenvervoer. Samen met onze partners die het openbaar vervoer in Vlaanderen aanbieden zoeken wij naar oplossingen om ook hier de doorstroming te optimaliseren.

Onder andere dankzij de aanleg van busbanen en de herinrichting van wegen en kruispunten kan het openbaar vervoer vlotter zijn bestemming bereiken.

Zoals u in dit jaarverslag kan lezen hebben de medewerkers van het Agentschap Wegen en Verkeer het afgelopen jaar niet stilgezeten. Helaas gaan de activiteiten van ons agentschap vaak gepaard met hinder voor omwonenden en weggebruikers. Het agentschap doet er dan ook alles aan om de hinder te herleiden tot een minimum en de omgeving zoveel mogelijk te respecteren. Bij het opmaken van plannen houden we niet enkel rekening met de veiligheid van de weggebruiker maar ook met de leefbaarheid van de lokale omgeving. Zo hebben een aantal doortochtprojecten bewezen dat drukke banen kunnen omgevormd worden tot een veilig traject met een sterk verbeterde leefbaarheid en zijn er tal van projecten om geluidshinder te beperken.

Tot slot kan ook de winterdienst van het Agentschap Wegen en Verkeer niet ontbreken in dit jaarverslag. De extreme weersomstandigheden van afgelopen winter hebben enorm veel extra inspanningen gevraagd van alle medewerkers.

Kortom, dit jaarverslag geeft u een overzicht van de verschillende diensten die het Agentschap Wegen en Verkeer aanbiedt, zowel intern als extern, om vlot en veilig vervoer mogelijk te maken voor alle weggebruikers.



Ik wens u veel leesplezier.

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal



HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER



Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is, als intern verzelfstandigd agentschap (IVA), één van de schakels van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert ca. 6970 km gewest- en autosnelwegen en ca. 6700 km fietspaden.

Om vlot te kunnen werken aan een betere mobiliteit werd het Agentschap Wegen en Verkeer onderverdeeld in drie horizontale en zes territoriale afdelingen. De algemene leiding van het agentschap is in handen van de administrateur-generaal ir. Tom Roelants.

Het Agentschap Wegen en Verkeer behaalde in juni 2008 het ISO 9001:2008 kwaliteitscertificaat. Dit toont aan dat het agentschap een kwaliteitsvolle dienstverlening biedt.



HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER



Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

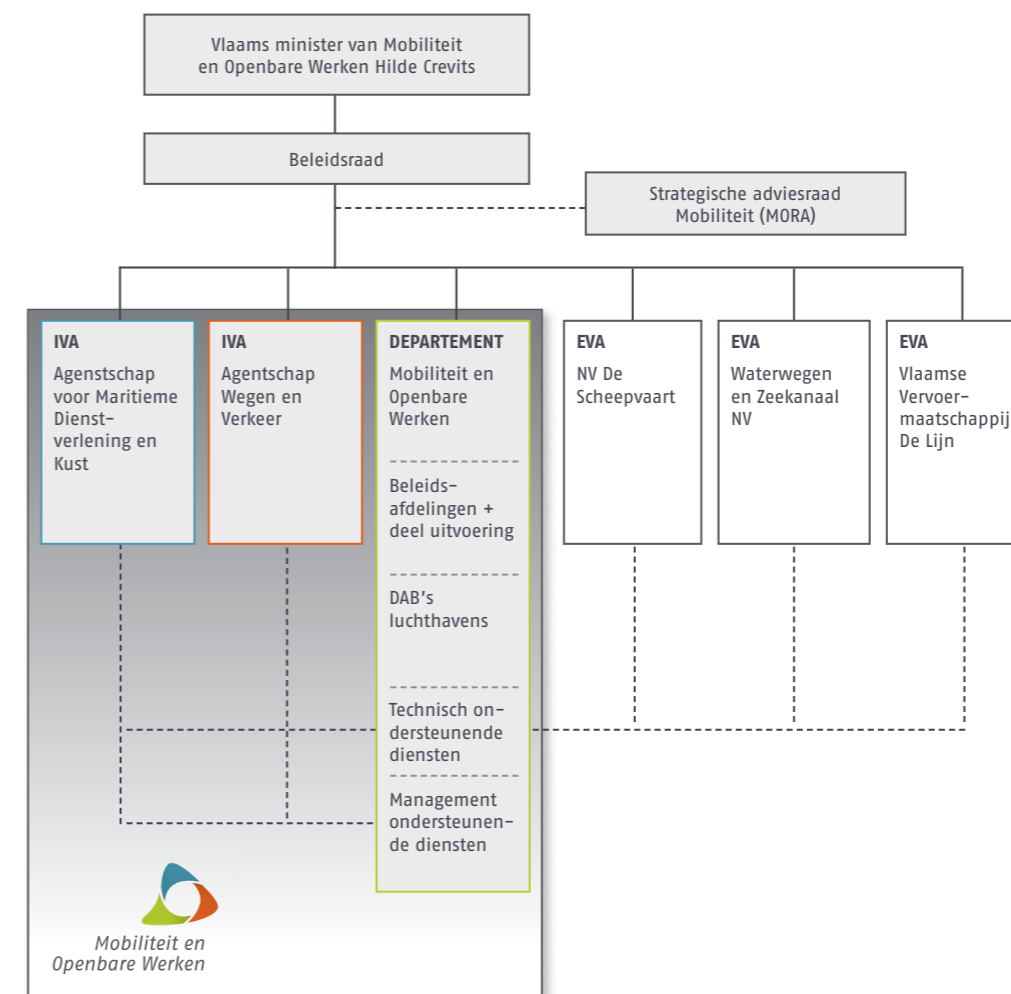
Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit:

- de beleidsraad MOW
- de Strategische Adviesraad
- het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken,
- de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
- nv Waterwegen en Zeekanaal
- nv De Scheepvaart

Het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken is in grote lijnen bevoegd voor alles wat met verkeer, mobiliteit, infrastructuur en openbare werken te maken heeft.

Het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit

- het Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- het Agentschap Wegen en Verkeer
- het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust



HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

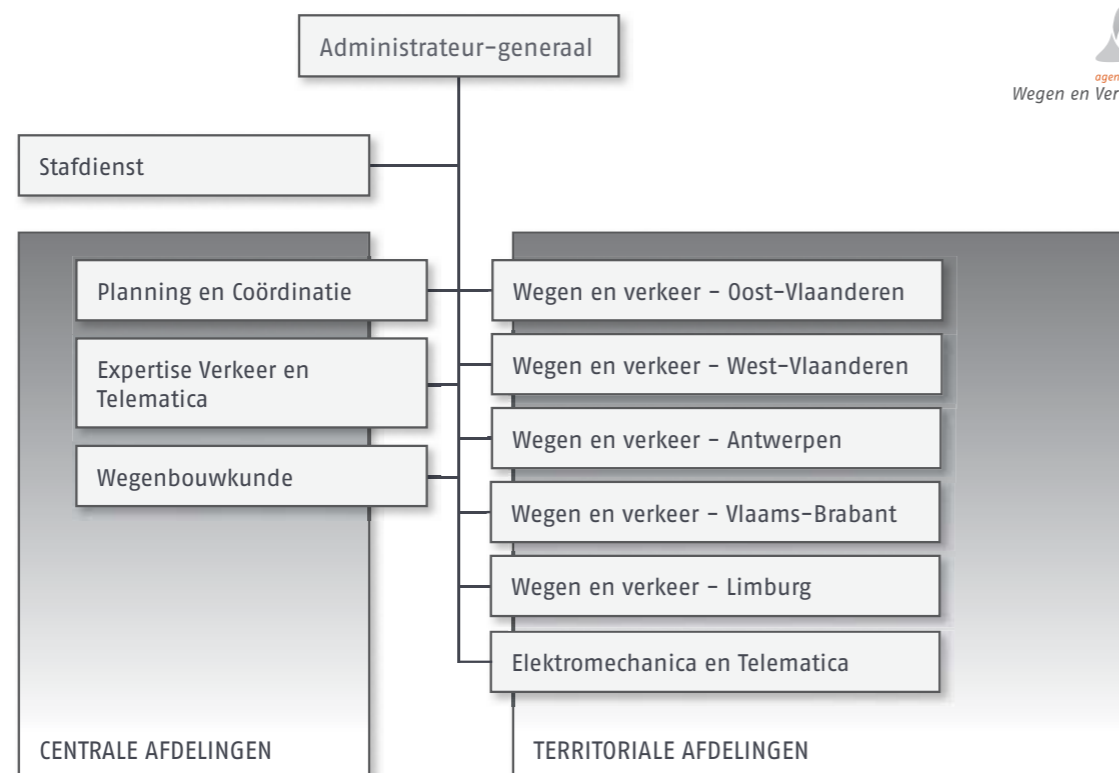
Het Agentschap Wegen en Verkeer

In het voorjaar 2008 startte het Agentschap Wegen en Verkeer met een onderzoek naar de huidige organisatiecultuur en -inrichting. Op basis daarvan werd bekeken wat de meest effectieve en efficiënte organisatie-inrichting van het agentschap zou zijn om een antwoord te kunnen bieden aan de huidige en toekomstige (beleids)uitdagingen.

Uit dit onderzoek bleek dat een matrixstructuur waarbij de verschillende kennisdomeinen (wegenbouwkunde, verkeerskunde en elektromechanica) horizontaal doorheen de territoriale afdelingen lopen de beste oplossing is. Daarom werden de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Antwerpen (EMA) en Elektriciteit en Mechanica Gent (EMG) opgesplitst in een expertisecentrum en een territoriale afdeling voor dienstverlening aan derden. De secties die instaan voor de dienstverlening aan de territoriale wegenafdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer worden in deze respectievelijke afdelingen geïntegreerd.

Nieuwe structuur voor het Agentschap Wegen en Verkeer

Op 1 april 2010 ging de nieuwe structuur van het Agentschap Wegen en Verkeer definitief van start. De vroegere afdeling Verkeerskunde kreeg er een luik elektromechanica en telematica bij waarmee het samen de afdeling Expertise Verkeer en Telematica (EVT) vormt. De vroegere afdelingen Elektriciteit en Mechanica Antwerpen (EMA) en Elektriciteit en Mechanica Gent (EMG) vormen samen de afdeling Elektromechanica en Telematica (EMT). Verder krijgen alle territoriale wegenafdelingen er een sectie Elektromechanica (EM) bij.



VOORSTELLING AWV



Visie

Het Agentschap Wegen en Verkeer wil een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers realiseren in Vlaanderen.

Missie

Het Agentschap Wegen en Verkeer neemt hiertoe de verantwoordelijkheid over:

- het beheren, onderhouden en optimaliseren van het haar toevertrouwde wegenpatrimonium
- het organiseren van het verkeer op het haar toevertrouwde wegennet
- het mee vormgeven van het beleid

Het Agentschap Wegen en Verkeer wil dit doen door:

- juiste informatie te verstrekken en tijdige communicatie te verzekeren
- evenwichtige en objectieve programma's op te stellen
- de aanwezige kennis goed te beheren
- kwaliteitsvol en innovatief te werken

Strategische doelstellingen

1. Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen
2. Op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven
3. De verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers
4. Ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren
5. De schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.



Taken en bevoegdheden van de verschillende afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer

HORIZONTALALE AFDELINGEN

PLANNING EN COÖRDINATIE

- stelt de investerings- en onderhoudsprogramma's op
- coördineert de werking van de zes territoriale afdelingen.

EXPERTISE VERKEER EN TELEMATICA

- bereidt het beleid rond verkeersveiligheid en elektrische, elektromechanische en telematica-uitrustingen voor
- ontwikkelt expertise en verspreidt beste praktijken in de domeinen elektromechanica, verkeerskunde en telematica
- geeft ze technisch advies aan de territoriale afdelingen rond het verkeersbeleid, de aanpassing van kruispunten, verkeerslichten, wegverlichting, permanente en elektronische verkeersborden, kunstwerken, kabelnetwerken,...
- voert ook verkeerstellingen en – enquêtes uit, onderzoekt aanvragen voor uitzonderlijk vervoer
- schrijft bestellingsoverdrachten voor de aankoop van signalisatie en elektromechanische installaties langs de gewestwegen uit.

WEGENBOUWKUNDE

- verstrekt advies over de structuren, materialen en elementen gebruikt in de wegenbouw en voert hierover proeven uit
- verricht voor het hele gewestwegennet visuele inspecties en meet en interpreteert wegeigenschappen in verband met veiligheid en evolutie van de wegstructuur
- bestudeert ze de invloed van het verkeer op de omgeving inzake geluid en trillingen en stelt ze de meest geschikte maatregelen voor.

TERRITORIALE AFDELINGEN

TERRITORIALE WEGENAFDELINGEN

Elke provincie heeft een eigen afdeling Wegen en Verkeer. Die is telkens verantwoordelijk voor het ontwerp, de aanleg en de verbetering van wegen en bruggen. De afdelingen staan ook in voor de aanleg van bepaalde elektromechanische uitrustingen langs de gewestwegen (wegverlichting, verkeerslichten, laag- en hoogspanningsinstallaties, elektronische en inwendig verlichte verkeersborden,...), de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de organisatie van het verkeer. Ze beheren ook de infrastructuur en leveren adviezen en vergunningen af aan nutsbedrijven.



TERRITORIALE AFDELING ELEKTROMECHANICA EN TELEMATICA

De territoriale afdeling Elektromechanica en Telematica staat in voor de projectstudie, het beheer en de exploitatie van elektrische, elektromechanische en telematica-uitrustingen langs de gewestwegen, de waterwegen en waterlopen, de havens en de regionale luchthavens. De afdeling beschikt over geautomatiseerde systemen voor afstandsbewaking en –bediening en een permanente wachtdienst om defecten en storingen te registreren en onmiddellijk te laten herstellen.



- 1 -

BEREIKBAARHEID

MISSING LINKS
KEMPENSE NOORD-ZUIDVERBINDING



- 1 -

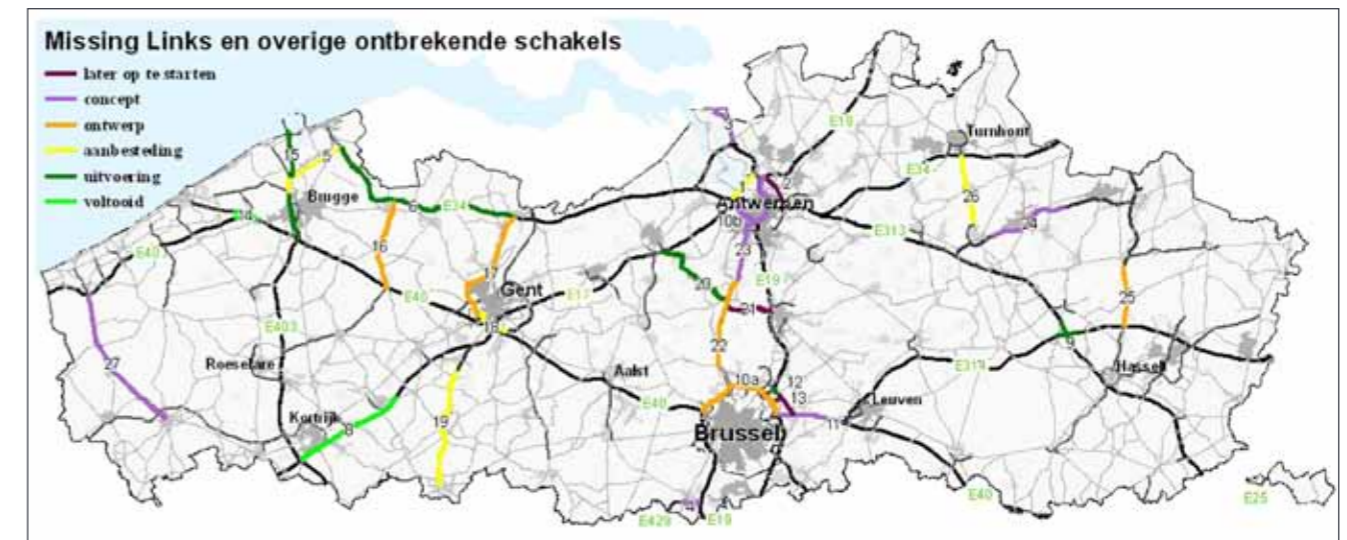
BEREIKBAARHEID

MISSING LINKS

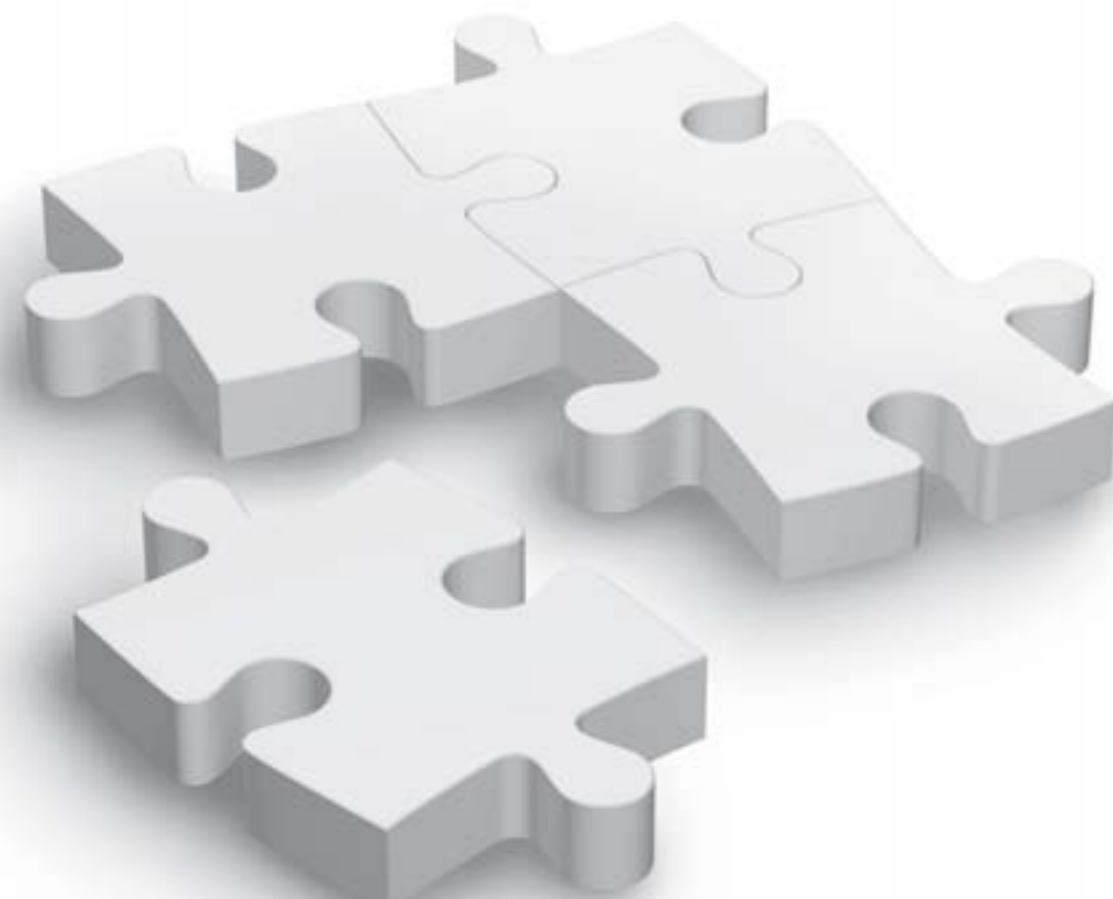


Ook in de komende jaren blijft de Vlaamse overheid werken aan de missing links en overige ontbrekende schakels in het primaire wegennet. Het gaat om werken die de capaciteit van het wegennet ten goede komen en het gemak van de weggebruiker verhogen. In totaal werkt het Agentschap Wegen en Verkeer verder aan de realisatie van de 25 uitdagingen zoals vermeld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Bijkomende startten ook de procedures voor het wegwerken van twee bijkomende ontbrekende schakels in het hogere wegennet, nl. de Kempense Noord-Zuidverbinding en de verbinding leper – Veurne (N8).

Stand van zaken eind 2009



| NO. | DESCRIPTION | CURRENT STATUS |
|-----|--|--|
| 1. | Aanleg van de Oosterweelverbinding | Bijkomende studies n.a.v. referendum okt. 2009 |
| 2. | Aanleg van de A102 (Merksem R1, tot A13 Wommelgem) | Op te starten |
| 3. | Omvormen van de A12 Antwerpen-Roesendaal tot autosnelweg | Concept |
| 4. | Omvormen van de A8 te Halle tot autosnelweg (3.5 km incl. geluidschermen) | Concept |
| 5. | Omvormen van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle-aansluiting N49, Blauwe Toren) | In aanbesteding |
| 6. | Omvormen van de N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg | In uitvoering |
| 7. | Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem | Ontwerp |
| 8. | Extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem | Voltooid |
| 9. | Aanpassen van de verkeerswisselaar te Lummen (A2-A13) | In uitvoering – Zie www.klaverbladlummen.be |



MISSING LINKS

| NO. | DESCRIPTION | CURRENT STATUS |
|------|--|---|
| 10a. | Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Brusselse ring | Ontwerp |
| 10b. | Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Antwerpse ring | Concept |
| 11. | E40 Brussel-Leuven op 4 rijstroken brengen | Concept |
| 12. | Aanleggen verbindingsweg E19-luchthaven en verbetering van kruispunt N211xN21 | In uitvoering |
| 13. | Aanleggen verbindingsweg E40-luchthaven, met ondertunneling van de N2 | Op te starten |
| 14. | A10 Jabbeke-Oostende: aansluitingen verbeteren | Voltooid |
| 15. | N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht te Lissewege wegwerken | Tunnel onder de Astridlaan voltooid |
| | | Tunnel aan Witte Molenstraat (fietstunnel) voltooid |
| | | Zacht hellende brug (fiets- en voetgangersbrug aan Tillegemstraat in uitvoering, voltooid |
| | | Kruispunt Koning Albertlaan, aanbesteding voorzien september 2009 |
| 16. | N44 Aalter-Maldegem: lokaal erven van woningen en verbeteren aansluiting A10 | Kruispunt Legeweg in aanbesteding oktober 2009 |
| | | Ontwerp |
| 17. | R4-west: kruispunten herinrichten, ongelijkvloerse aansluitingen bouwen, fietsstroken wegwerken | Ontwerp |
| 18. | R4-zuid: vervolledigen + verbeteren aansluiting te Merelbeke | In aanbesteding |
| 19. | N60: fietspad verbeteren, enkele erven wegwerken, kruispunten herinrichten, ring om Ronse | Ontwerp |
| 20. | N16 Sint-Niklaas-Willebroek: ongeregeld kruispunt omvormen, erven wegwerken, knelpunten te Temse | In uitvoering |
| 21. | N16 Willebroek-Mechelen; erven wegwerken, betere aansluiting op N17 | Op te starten |
| 22. | A12 Boom-Brussel: volledig ombouwen tot autoweg: beperken van het aantal (gelijkvloerse) kruispunten | Ontwerp |
| 23. | A12 Boom-Antwerpen aanpassen kruispunten | Concept |
| 24. | N71 Geel-Mol-Lommel: aanpassingen kruispunten | Concept |
| 25. | N74 noord-zuidverbinding Limburg: 2de rijstrook op sommige plaatsen, doortocht Houthalen-Helchteren | Ontwerp, zie www.denoordzuid.be |
| 26. | N19g Noord-Zuidverbinding Kempen | In aanbesteding |
| 27. | Optimalisatie Verbinding Ieper-Veurne | Concept |

De aanduiding van de missing links en overige ontbrekende schakels op de kaart van Vlaanderen is een 'conceptuele weergave', de locaties zijn bijgevolg niet exact geografisch gerefereerd.

De kaart en de legende dienen steeds samen gelezen te worden en zijn van essentieel belang om een correcte weergave van de feiten te geven. Meerdere projecten worden immers door middel van deelprojecten voorbereid. Deze deelprojecten kunnen zich in verschillende fasen van voorbereiding of uitvoering bevinden.

De aanduiding op kaart (kleurencode op kaart) geeft omwille van de leesbaarheid van de kaart, telkens de verst gevorderde fase voor een missing link weer, behalve voor de N31, de R4 West en de N16 St-Niklaas - Willebroek. Deze 3 missing links zijn op kaart aangeduid volgens de tweede verst gevorderde fase van de werkzaamheden van deelprojecten. Dit is een bewuste keuze, zodat de kaart niet verkeerdelijk de indruk zou wekken dat deze drie projecten volledig voltooid zijn."

Publiek Private Samenwerking (PPS)

De Vlaamse Regering gaf in 2005 haar goedkeuring aan een aanpak met alternatieve financiering, namelijk Publiek Private Samenwerking (PPS), om een deel van de missing links te kunnen uitvoeren, waaronder de Kempense Noord-Zuidverbinding. Om deze inhaalbeweging op het gebied van openbare werken via PPS te kunnen realiseren werd een nieuwe vennootschap opgericht onder de naam Via-Invest.

Wat is Via-Invest?

Via-Invest is een samenwerkingsverband tussen enerzijds het Vlaamse Gewest vertegenwoordigd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en anderzijds de Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV). Deze samenwerking heeft tot doel de technische ervaring op het vlak van openbare werken binnen de Vlaamse administratie te combineren met de financiële ervaring bij PMV.

Wat is PPS en wat zijn de voordelen?

Een PPS is een samenwerkingsverband waarbij de overheid (publieke partij) en een private partij samen een project realiseren op basis van een duidelijke taken- en risicoverdeling. De kwaliteiten en capaciteiten (financieel, maatschappelijk realiseren op basis van een duidelijke taken- en risicoverdeling. De kwaliteiten en capaciteiten (financieel, maatschappelijk een win-win situatie voor iedereen.

KEMPENSE NOORD-ZUIDVERBINDING

MISSING LINKS PROJECT

AWV



De aanleg van de Kempense Noord-Zuidverbinding werd als missing link aangeduid. Net als een aantal andere missing links in Vlaanderen wordt de Kempense Noord-Zuidverbinding gerealiseerd via publiek-private samenwerking (pps).

De Kempense Noord-Zuidverbinding bestaat uit twee deelprojecten:

Heraanleg van het op- en afrittencomplex Geel-West

Bij de heraanleg worden de op- en afritten van de E313 samen met de aanliggende kruispunten gebundeld in twee grote rotondes, één ten noorden en één ten zuiden van de E313. Het doorgaand verkeer tussen Geel en Westerlo wordt daarbij via een brug over de noordelijke rotonde geleid. Er wordt een nieuwe brug over het Albertkanaal aangelegd, rekening houdend met de toekomstige breedte van het kanaal. Die nieuwe brug zal aansluiten op de noordelijke rotonde. Ten slotte voorziet het project ook in de herinrichting van het kruispunt van de N19 met de Herentalseweg (N13).

Doortrekken van de N19g tussen Kasterlee en Geel

Parallel met de bestaande N19 tussen Kasterlee en Geel wordt een nieuwe weg aangelegd voor het doorgaand verkeer. Die nieuwe weg zal in het noorden aansluiten op het bestaande kruispunt van de N19g en de N123 in Kasterlee, en in het zuiden op een nieuw kruispunt met de ring rond Geel.

TIMING VAN HET PROJECT

De laatste onderhandelingsronde werd afgesloten en de uiteindelijke voorkeursbieder is bekend. Er wordt naar gestreefd om tegen eind 2010 een gunstig bouwadvies te verkrijgen zodat de werken begin 2011 van start kunnen gaan. De werken zullen een 30-tal maanden in beslag nemen en medio 2013 afgerond zijn.





- 2 -

DUURZAME MOBILITEIT

STAAT VAN DE FIETSPADEN
AANDACHT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS
AANDACHT VOOR OPENBAAR VERVOER



- 2 - DUURZAME MOBILITEIT

STAAT VAN DE FIETSPADEN

INSPECTIE STAAT VAN DE FIETSPADEN BEHEERD DOOR HET
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

In 2008 stelde het Agentschap Wegen en Verkeer het allereerste fietspadenrapport voor. Toen werd ruim 6.600 kilometer fietspaden door medewerkers van het agentschap per fiets onderzocht op zichtbare gebreken en in kaart gebracht in het rapport. Uit deze inspecties bleek dat ongeveer 11,5% van de geïnspecteerde fietspaden in slechte staat was.



Rapport Staat van de Fietspaden 2009

De fietspaden die beheerd worden door het Agentschap Wegen en Verkeer werden in 2009 voor de tweede keer systematisch geïnspecteerd. Voor het tweede rapport werd er 7.167,9 kilometer gecontroleerd. Dit is zo'n 531 kilometer meer (door o.a. de overname van provinciewegen). De inspecties werden op de fiets uitgevoerd door ongeveer 120 inspecteurs in 27 districten. De inspectie werd uitgevoerd vanuit het oogpunt en het comfort van de fietser.

STAAT VAN DE FIETSPADEN

INSPECTIE STAAT VAN DE FIETSPADEN



Bij de visuele inspectie werden de volgende parameters genoteerd:

- lokale onvlakheden: dit kunnen zowel verzakkingen als opstuwingen zijn, die het comfort van de fietser nadelig beïnvloeden
- belemmerde waterafvoer: dit zijn de plaatsen waar bij normale regenbuien plassen gevormd worden op het fietspad
- overgroeiing: takken of struiken die in het gabarit van het fietspad komen
- obstakels: een vast obstakel dat zich in het gabarit van het fietspad bevindt, wordt als hinderlijk of gevaarlijk beschouwd, zoals palen van verkeersborden, bushokjes, kasten van nutsmaatschappijen, ...
- globale onvlakheden: dit zijn onvlakheden die trillingen veroorzaken en zich uitstrekken over grotere oppervlakken van het fietspad
- langse gebreken: dit zijn gebreken in de langsrichting van het fietspad, zoals openstaande langsvoeegen, langsscheuren, verzakte boordstenen, ...

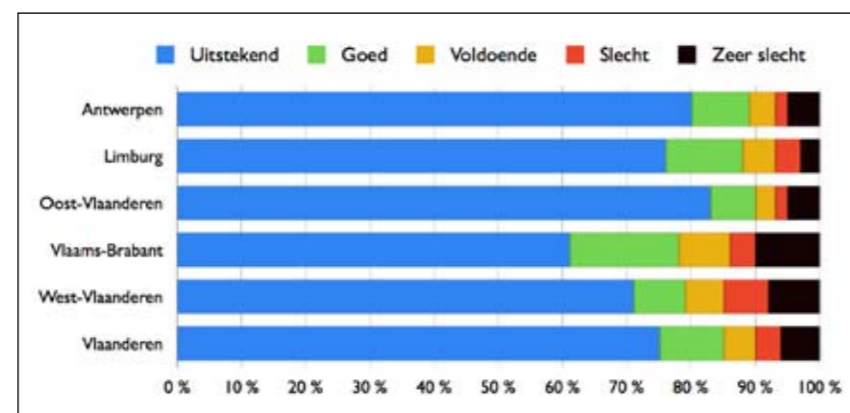
Naast deze parameters werden ook de gegevens van het fietspad (soort verharding, aanliggend of vrijliggend fietspad) genoteerd.

Op deze manier werden de meer dan 6600 km fietspaden, waarvoor het Agentschap Wegen en Verkeer bevoegd is, geïnspecteerd. Omdat begin 2009 een groot aantal provinciewegen, inclusief de fietspaden, werden overgedragen aan het Agentschap Wegen en Verkeer, werd dit jaar 500 km meer geïnspecteerd dan bij de inspectie van de fietspaden in 2007.

De beoordeling van elk fietspad gebeurt per hectometer. Elke hectometer wordt op basis van de zes hierboven beschreven parameters ingedeeld in een klasse. Elke klasse heeft een eigen kleurcode om de resultaten grafisch te kunnen weergeven.

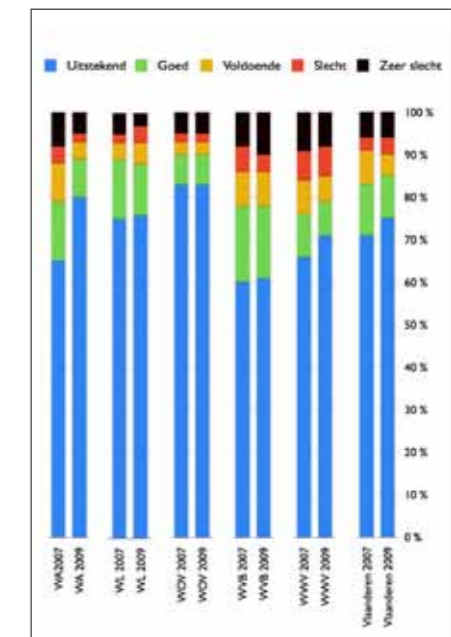
Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de verdeling van de globale toestand van alle fietspaden per klasse voor Vlaanderen en de vijf provincies.

| | |
|-------------|---|
| Uitstekend |  |
| Goed |  |
| Voldoende |  |
| Slecht |  |
| Zeer slecht |  |



Ondanks het feit dat de totale lengte geïnspecteerde fietspaden gestegen is, is het aantal kilometer fietspaden dat een onvoldoende scoort gedaald van 764 km naar 685 km. Procentueel gezien betekent dit dat het percentage fietspaden dat niet voldoet gedaald is van 11,5 % naar 9,5 %. In de volgende grafiek wordt de evolutie van de globale staat van de fietspaden per provincie uiteengezet.

Deze grafiek geeft een overzicht van de evolutie van de globale toestand van alle fietspaden per provincie.



Uit deze grafiek blijkt dat het percentage fietspaden in Antwerpen, Limburg en West-Vlaanderen dat een voldoende krijgt erop vooruitgaat en dat de staat van de fietspaden in Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant gelijk blijft.



AANDACHT VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

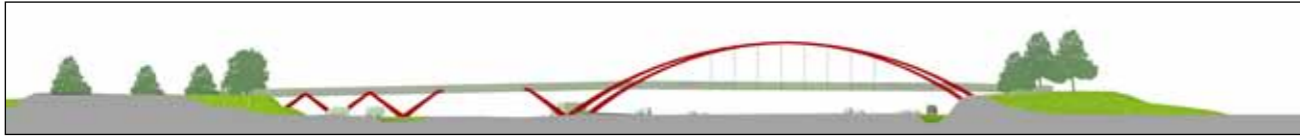
DE NIEUWE FIETSBRUG OVER DE E19 IN MACHELEN:
EEN CRUCIALE SCHAKEL IN DE FIETSLUS ROND DE LUCHTHAVEN



Naast het project 'Noordelijke Ontsluiting van de Luchthaven van Zaventem' van AWV bouwt Infrabel een spoortunnel en een spoorlijn in de middenberm van de E19. Het 'Diaboloproject' moet de luchthaven beter ontsluiten over het spoor.

In het weekend van 27 en 28 juni 2009 plaatste het Agentschap Wegen en Verkeer een stalen fietsbrug over de E19 in Machelen. Dit project maakt deel uit van 'de Noordelijke Ontsluiting van de Luchthaven van Zaventem'. AWV maakt het gebied ten noorden van de luchthaven veiliger voor alle weggebruikers. Naast de fietsbrug en de fietstunnel, die in 2011 wordt gebouwd, worden de komende jaren nog heel wat nieuwe fietspaden aangelegd op andere locaties in de luchthavenregio. Samen met de provincie Vlaams-Brabant en enkele gemeenten plant het Agentschap Wegen en Verkeer de aanleg van een heuse 'fietslus' rond de luchthaven. Deze fietslus moet de luchthaven beter bereikbaar maken voor de fietsers uit Brussel en de gemeenten in de luchthavenregio.

DE NIEUWE FIETSBRUG OVER DE E19 IN MACHELEN



Het mobiliteitsprobleem van de luchthavenregio

De verkeersdruk op de ring om Brussel en de secundaire wegen rond de luchthaven van Zaventem wordt erger met de jaren. Dat heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de luchthavenregio. Geluidsoverlast, 'gebiedsoneigen' verkeer (sluipverkeer) op lokale wegen,... Het is duidelijk dat er in de luchthavenregio nog meer dan elders in Vlaanderen moet ingezet worden op andere vervoersvormen. Opdat de korte, lokale verplaatsingen van woon-werk- en woon-schoolverkeer zoveel mogelijk met de fiets gebeuren, moet er aan de infrastructuur gewerkt worden.

De Noordelijke Ontsluiting van de Luchthaven van Zaventem

Het kruispunt van de Luchthavenlaan (N211) en de Haachtsesteenweg (N21) is een erkend gevaarlijk punt. Ook de kruisingen van de Luchthavenlaan met de op- en afritten van de E19, gecombineerd met de nabijheid van Brucargo, de cargozone van de luchthaven, zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties. Een prioriteit van het project is dan ook om het vrachtverkeer te scheiden van het overige autoverkeer, en om de kruisende bewegingen ter hoogte van de op- en afritten te beperken. Daarom krijgt het op- en afrittencomplex er twee nieuwe lussen bij, en wordt er een viaduct aangelegd dat het vrachtverkeer Brucargo zal binnenloodsen.



Het verkeer vanuit Antwerpen krijgt een nieuwe afrit, het verkeer in de richting van Antwerpen een nieuwe oprit. Het viaduct loodst het vrachtverkeer Brucargo binnen.

Het fietstraject van de Noordelijke Ontsluiting

De fietsbrug, die een spanwijdte heeft van tweehonderd meter, maakt deel uit van een nieuw fietstraject dat op de Leuvensesteenweg in Vilvoorde zal beginnen. Van daar zullen fietsers via de fietsbrug over de E19 geloodst worden. De centrale boogbrug is het hoofdgedeelte van de brug. De fietsbrug loopt verder door langs het op- en afrittencomplex Vilvoorde Luchthavenlaan, ondersteund door stalen portieken.

Een PR-evenement voor AWW

Een project dat zo belangrijk is voor de omwonenden van de omliggende gemeenten verdient wel wat aandacht. Ter gelegenheid van het plaatsen van de brug nodigden het Agentschap Wegen en Verkeer de bewoners van Machelen, Vilvoorde en Zaventem uit om de spectaculaire werkzaamheden 'live' mee te maken. Naast de werf stond een tent met een infotoonstelling over de Noordelijke Ontsluiting van de Luchthaven van Zaventem. Op die manier informeren we mensen over een project dat de kwaliteit van hun leefomgeving zal verbeteren. We vervullen ook een sensibiliserende rol: in de uitnodiging moedigen we de mensen ook aan om met de fiets naar het werfbezoek te komen.

De fietslus

Dat de fietsers die zich vanuit Vilvoorde of Peutie naar Zaventem verplaatsen niet meer over de drukke Luchthavenlaan en voorbij de op- en afritten van de E19 moeten, is al een hele verbetering. Maar dit nieuwe fietstraject kadert in een geheel van andere projecten die de komende jaren uitgevoerd zullen worden.

In Vilvoorde wordt over de Woluwelaan een extra fietsbrug voorzien ter hoogte van de Klein Steenstraat. Nu moeten fietsers daar nog gelijkgronds het verkeer kruisen. Die fietsbrug wordt aangelegd in 2010. De komende jaren worden er ook nieuwe fietspaden aangelegd langs de Luchthavenlaan, op het kruispunt van de Haachtsesteenweg en de Woluwelaan (R22) in Diegem, langs de Haachtsesteenweg in Machelen en Steenokkerzeel, en op andere locaties in Perk, Nossegem, Sterrebeek, Zemst en Elewijt.

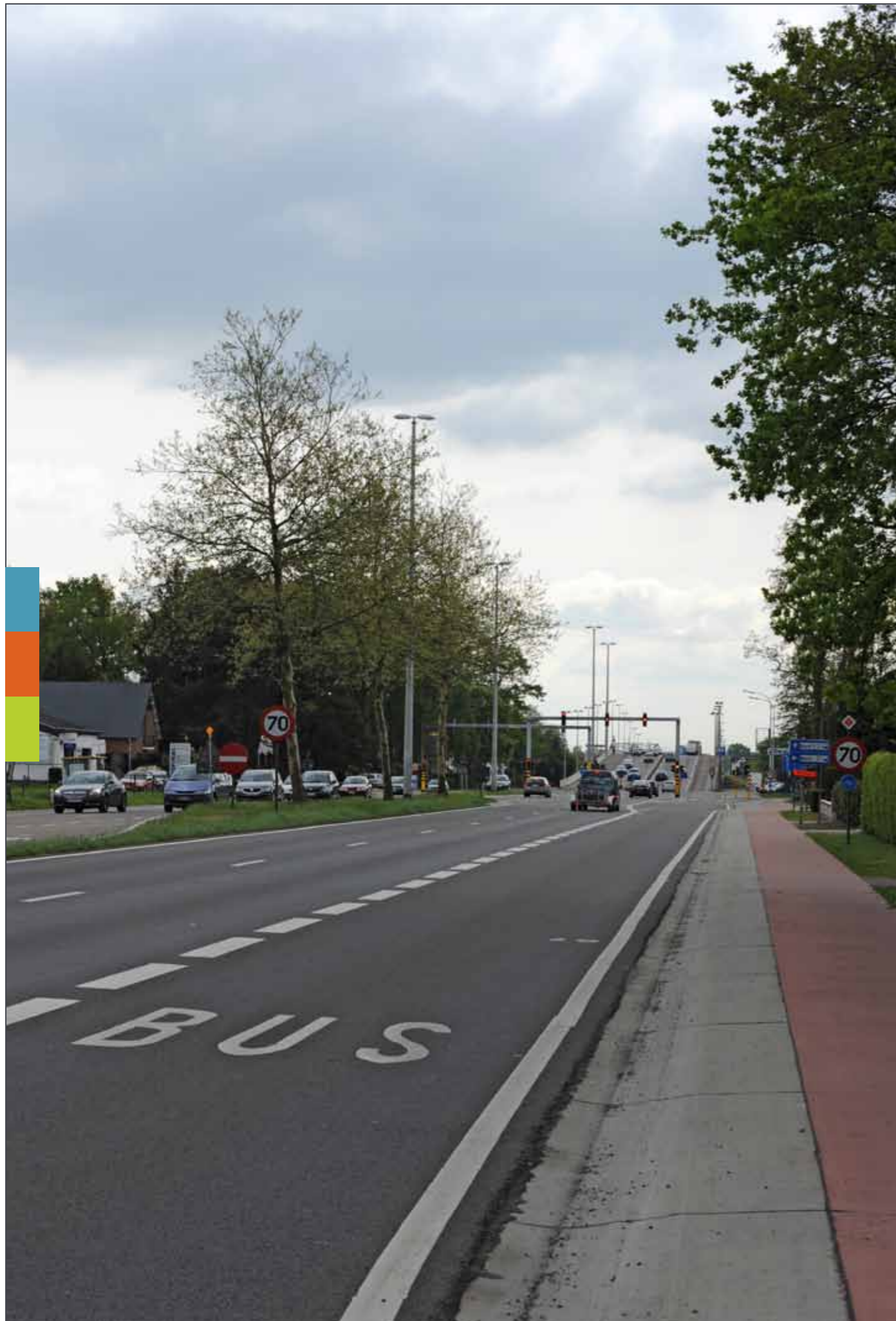


De fietsbrug werd al op 3 november 2009 officieel 'ingefietst' door Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits.



Het werfevenement werd een succes: heel wat mensen kwamen een kijkje nemen.

Aan het einde van de fietsbrug, kort voor het kruispunt met de Haachtsesteenweg, komt een fietstunnel onder de Luchthavenlaan. De tunnel wordt in 2011 aangelegd.



AANDACHT VOOR OPENBAAR VERVOER

HERINRICHTING KEMPISCHE STEENWEG TUSSEN ZONHOVEN EN HASSELT

In 2008 startte Wegen en Verkeer Limburg met de aanleg van een busbaan op de Kempische Steenweg, tussen Zonhoven en Hasselt. Later volgde de herinrichting van twee tussenliggende kruispunten waar tegelijk ook de busbaan werd doorgetrokken. Het streefdoel van deze werkzaamheden is het verminderen van de dagelijkse files en meer veiligheid creëren op één van de drukste verkeersassen in Limburg.



4 Fases

De volledige herinrichting van de Kempische Steenweg bestaat uit 4 fases, namelijk de aanleg van een busbaan en fietspad, het wegwerken van twee gevaarlijke kruispunten en de herinrichting van een derde kruispunt.

Fase 1: De aanleg van een busbaan

Door het drukke verkeer en de bijhorende dagelijkse files op de Kempische Steenweg was het voor de bussen van De Lijn zeer moeilijk om de geplande tijds- en rijschema's te volgen. Door de aanleg van een busbaan, die ook op de kruispunten doorloopt, ondervinden bussen weinig of geen hinder meer van de dagelijkse files en het stilstaand verkeer. Het Agentschap Wegen en Verkeer zorgde er zo voor dat De Lijn opnieuw stipter kan rijden.

Samen met de busbaan werd ook een nieuw vrijliggend fiets- en voetpad aangelegd. Hierdoor wordt de veiligheid en het comfort van de zachte weggebruiker aanzienlijk verhoogd.

AANDACHT VOOR OPENBAAR VERVOER

HERINRICHTING KEMPISCHE STEENWEG AWV



Minder hinder

Op 7 april 2008 startte de aannemer met de aanleg van de busbaan. In de eerste fase werd over de hele lengte gewerkt tussen de grote kruispunten. Op 15 juni 2008 reden de eerste bussen over de snelle busstroken. In deze eerste fasen moesten de bussen op de kruispunten telkens opnieuw tussen het andere verkeer invoegen.

Tijdens de aanleg van de busbaan werden slechts 2 van de 5 kruispunten afgesloten. Deze waren bereikbaar via een korte lokale omleiding. De percelen van omwonenden waren steeds bereikbaar voor zachte weggebruikers. Voor auto's werden voorlopige verhardingen voorzien, zodat ook zij nagenoeg altijd de percelen konden bereiken. Als dat, bijvoorbeeld door recente betonstortingen, niet mogelijk was, bracht het Agentschap Wegen en Verkeer de bewoners tijdig op de hoogte van eventuele hinder.

De werkzaamheden op de Kempische Steenweg werden dan vergezeld van een uitgebreide communicatiecampagne. Omwonenden en handelaars werden in eerste instantie op de hoogte gebracht over de werkzaamheden door middel van een informatieavond. Later kregen alle aangelanden, bedrijven en scholen op de route een informatiefolder. Tijdens de werkzaamheden werden drie brieven verspreid met onder andere informatie over de werken tijdens de nacht. Om een ruimer publiek te bereiken, verspreidde Wegen en Verkeer Limburg ook een persbericht dat werd opgepikt door de Limburgse media.

Fase 2: Herinrichting kruispunt Kempische Steenweg – Walenstraat

De voorbije jaren gebeurden op het kruispunt van de Kempische Steenweg met de Walenstraat meerdere ongevallen. De verkeersdruk, de inrichting van het kruispunt, de voorrangregeling en de vele toegangswegen tot het kruispunt zorgden, vooral tijdens de spitsuren, voor gevaarlijke situaties. Het kruispunt behoorde tot een van de 194 gevaarlijkste punten in Limburg.

Dankzij het plaatsen van verkeerslichten kunnen de weggebruikers, die uit de zijstraten komen, nu makkelijker en vooral veiliger invoegen op de Kempische Steenweg. Ook voor automobilisten die de Kempische Steenweg willen verlaten en de tegemoetkomende verkeersstroom moeten kruisen, is de gewijzigde verkeerssituatie een verbetering. Fietsers en voetgangers moeten dankzij het plaatsen van verkeerslichten niet meer wachten op een gaatje in de verkeersstroom en hebben ruim de tijd om in alle veiligheid de straat over te steken. Langs het kruispunt zijn vrijliggende fietspaden voorzien. Deze sluiten zowel aan op de oudere als op de recent aangelegde paden. Bussen krijgen ter hoogte van het kruispunt een kleine voorsprong op het overige verkeer, zodat ze voorbij het kruispunt gemakkelijk kunnen invoegen en de verkeersstroom kunnen voorblijven.



Minder hinder

Op 30 maart 2009 werd het startschot gegeven voor de herinrichting van het kruispunt op de Kempische Steenweg, ter hoogte van de Walenstraat en de Europalaan.

De wegomleggingen bleven zeer beperkt. Tijdens de voorbereidende fase heeft de aannemer, buiten de spitsuren, een deel van de lokale middenberm geasfalteerd. Zo kon het verkeer op de Kempische Steenweg in elke richting blijven rijden over twee versmalde rijstroken. Enkel wie de Walenstraat wou bereiken, moest lokale omleiding volgen.

Voor en tijdens de werkzaamheden werden folders en brieven verspreid om omwonenden en handelaars in te lichten. Voor de lokale school, werd een speciale flyer ontwikkeld, die uitgebreid informatie gaf over fietsroutes tijdens en na de werken. Dankzij een samenwerking met belangenverenigingen en het versturen van persberichten werd de rest van Limburg op de hoogte gebracht.

AANDACHT VOOR OPENBAAR VERVOER

HERINRICHTING KEMPISCHE STEENWEG AWV



Fase 3: Herinrichting kruispunten Kempische Steenweg – Vijversstraat – Tulpinstraat

In de oude verkeerssituatie volgden twee kruispunten kort na elkaar. Deze inrichting veroorzaakte gevaarlijke situaties. Zo was er een groot risico op kop- staartongevallen en zorgden de verschillende mogelijke bewegingen voor verwarrende situaties. Door het samenvoegen van deze twee kruispunten werd de verkeersveiligheid aanzienlijk verhoogd voor alle weggebruikers. Daarenboven zorgde deze ingreep voor een vlottere doorstroming voor alle verkeer.

Minder hinder

Op 22 februari 2010 startten de voorbereidende werkzaamheden ter hoogte van de kruispunten van de Kempische Steenweg met de Tulpinstraat en de Vijversstraat. Het verkeer moest enkele dagen, buiten de spitsuren, over 2x1 rijstrook om een tijdelijk extra baanvak aan te leggen. Door deze ingreep kon het doorgaand verkeer op de Kempische Steenweg tijdens de rest van de werkzaamheden over 2x2 rijstroken blijven rijden. Voor de fietsers en voetgangers voorzag het Agentschap Wegen en Verkeer tijdelijke verkeerslichten, zodat ze veilig konden oversteken tijdens de werkzaamheden.

Op 1 maart startten de eigenlijke wegeniswerken. Tijdens de eerste fase, die drie weken duurde, kon het verkeer komende van Zonhoven de Vijversstraat nog inrijden en uitrijden richting Hasselt. De Tulpinstraat werd afgesloten voor het verkeer van en naar de Kempische Steenweg en was enkel via een omleiding bereikbaar. Tijdens de tweede fase werd de Vijversstraat volledig afgesloten voor het verkeer van en naar de Kempische Steenweg en was enkel bereikbaar via een omleiding. Beide straten bleven gedurende de volledige duur van de werken bereikbaar voor voetgangers en fietsers. De aanleg van het kruispunt duurde ongeveer 1 maand, gevolgd door 7 werknachten om het asfalt en de markeringen aan te brengen.

Fase 4: Herinrichting kruispunt van de Kempische Steenweg met de Beverzakbroekweg

Ter hoogte van de Beverzakbroekweg zal het Agentschap Wegen en Verkeer in 2010 aanpassingen uitvoeren om van dit kruispunt het eigenlijke startpunt van de busbaan te maken.





- 3 -

VERKEERSVEILIGHEID

GEVAARLIJKE PUNTENPROJECT
KRATERROTONDE IN VEURNE



GEVAARLIJKE PUNTENPROJECT VLAANDEREN - STAND VAN ZAKEN

Eind 2002 werd het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' opgestart. Dit project voorzag om via een meerjarenprogramma met 500 miljoen euro 800 gevaarlijke kruispunten aan te pakken. De financiële middelen om dit project te kunnen realiseren werden ter beschikking gesteld via het FFEU.



Objectieve selectie van de lijst gevaarlijke punten

Op basis van de ongevallenstatistieken van telkens drie jaar (1997-1999, 1998-2000, 1999-2001) werden de gevaarlijke punten gedetecteerd. De ongevallenstatistieken worden uitgemiddeld over drie jaren om een representatieve aanduiding als 'gevaarlijk punt' of 'gevaarlijke zone' te kunnen rechtvaardigen. Om gericht de gevaarlijke punten en gevaarlijke zones aan te pakken werd de prioriteitswaarde bepaald aan de hand van volgende formule: $P = (5 \times \text{Dodelijk slachtoffer}) + (3 \times \text{Zwaargewond slachtoffer}) + (1 \times \text{Licht gewond slachtoffer})$.

Een punt wordt gevaarlijk genoemd als op die plaats minstens 3 letselongevallen zijn gebeurd in drie jaar tijd en als minstens een score van 15 behaald wordt. Indien de ongevallen zich niet op één punt voordoen, maar over een bepaalde lengte spreken we van een gevaarlijke zone.



Standaardmethode en jaarprogramma zorgen voor snelle uitvoering

De Tijdelijke Venootschap Veilig Verkeer Vlaanderen (TV 3V) werd als partner geselecteerd en trad op als gedelegeerd bouwheer voor het "gevaarlijke puntenproject", in nauwe samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer. De lopende projecten worden door TV3V behandeld tot het einde van de fase waarin de projecten zich bevinden. Vervolgens worden ze voor verdere afhandeling overgedragen aan de territoriale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Eerst ontwierp TV 3V de Leidraad 'Veilig Verkeer Vlaanderen' met inbreng van de know-how en ervaring van het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze leidraad biedt uniforme typeoplossingen en een beslissingboom aan, vanuit de invalshoek verkeersveiligheid. Hierdoor moet niet meer voor elk project op projectniveau een nieuwe oplossing gezocht worden. Tijdens de projectbesprekingen wordt wel telkens gecontroleerd of de meest geschikte oplossing werd gekozen en of de voorgestelde oplossing ingepast kan worden in de lokale randvoorwaarden en in de specifieke planningscontext.

De conceptoplossing wordt telkens voorgelegd aan de betreffende commissies: Provinciale Auditcommissie of de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid. Hierin worden de conceptvoorstellen besproken met alle relevante bestuursniveaus en instanties, zoals gemeenten, de provincies, de lokale politie enz. Door deze Commissies te betrekken bij de projecten, wordt de afstemming met de beleidsplannen van de verschillende instanties maximaal nagestreefd. Deze werkwijze biedt ook een betere garantie op kwaliteit.

Realisatiegraad

Eind 2002 werd het startschot gegeven voor het omvangrijke project. Tijdens het eerste jaar van het meerjarenprogramma werd voor 250 prioritaire punten een concept opgemaakt en voorgelegd aan de verschillende commissies. In 2004 volgde al de eerste spadesteek in functie van het wegwerken van een gevaarlijk punt. Hiernaast vindt u de stand van zaken (d.d. 4 januari 2010):

| | ONTWERP BEZIG | ONTWERP GOEDGEKEURD | AANBESTEED | IN UITVOERING | UITGEVOERD | TOTAAL |
|-----------------|---------------|---------------------|------------|---------------|------------|--------|
| Antwerpen | 9 | 10 | 23 | 21 | 125 | 188 |
| Limburg | 17 | 13 | 43 | 22 | 99 | 194 |
| Oost-Vlaanderen | 39 | 10 | 12 | 11 | 88 | 160 |
| Vlaams-Brabant | 16 | 7 | 22 | 24 | 62 | 131 |
| West-Vlaanderen | 11 | 10 | 13 | 34 | 68 | 136 |
| Total | 92 | 50 | 113 | 112 | 442 | 809 |

2010 planning

Tegen eind 2010 zal :
 95% van de definitieve ontwerpen goedgekeurd zijn,
 90% van de projecten ook aanbesteed zijn,
 65% van de projecten volledig uitgevoerd zijn.



KRATERROTONDE IN VEURNE



Op 7 mei 2009 huldigde de stad Veurne het gloednieuwe kruispunt van de N8 Europalaan met de N390 Albert I-laan in. Het Agentschap Wegen en Verkeer duidde het oorspronkelijke lichtengeregeld kruispunt aan als gevaarlijk punt omdat het gebukt ging onder talloze ongevallen met vaak zwakke weggebruikers als slachtoffers.

De vele ongevallen in het verleden waren vooral te wijten aan aanrijdingen tussen linksafslaande voertuigen met rechtdoorgaande voertuigen en aan conflicten met fietsers. Daarnaast was de linksafslaande beweging op de N8 naar Ieper komende van de afrit van de E40 vanuit Brugge zeer onveilig. Voor fietsers was het bovendien niet mogelijk om de N8 op een veilige manier over te steken.

TV 3V

Het Agentschap Wegen en Verkeer werd voor het ontwerp en de uitvoering van het project bijgestaan door TV 3V, de Tijdelijke Vereniging voor Veilig Verkeer Vlaanderen waarin de studiebureaus Arcadis Belgium, Grontmij en Technum gegroepeerd zijn. TV 3V boog zich over de mogelijke alternatieven voor het ontwerp en na overleg met de betrokken partijen kwam een bijzondere constructie als oplossing uit de bus.

Een tunnel en een rotonde

Ter hoogte van het kruispunt van de N8 met de N390 werd een tunnel onder de N8 gebouwd met een bovengrondse éénrijstrookrotonde. Deze rotonde kreeg omwille van zijn bijzondere vorm de naam 'kraterrotonde'. De binnenkant van de rotonde doet immers denken aan een krater. De verbinding tussen de onderliggende N8 en de bovenliggende rotonde is uitgevoerd als een bolsegment. Zowel de tunnel als de rotonde zijn voorzien van LED-verlichting die naargelang het seizoen kan veranderen van kleur.

Dankzij de aanleg van deze 'kraterrotonde' is de gevaarlijke linksafbeweging op de afrit van de E40 niet meer mogelijk. De linksafslaande beweging op de N8 naar Ieper komende van de afrit van de E40 vanuit Brugge is nu een veilige keerbeweging op de rotonde. De aanleg van de rotonde elimineert ook het conflict van de linksafslaande met de rechtdoorgaande voertuigen op het kruispunt.

VERKEERSVEILIGHEID

AWV



Ter hoogte van de zuidelijke op- en afrit van de E40 werd ook een rotonde aangelegd, in een meer klassieke vorm, namelijk een tweerijstroekenrotonde. Het rechtdoorgaand verkeer op de N8 komende van Ieper wordt door de tunnel geleid. Het verkeer komende van de E40 vanuit Brugge sluit aan op de rotonde boven de tunnel en het verkeer komende van de E40 vanuit Frankrijk sluit aan op de zuidelijke tweerijstroekenrotonde.

De veiligheid van fietsers werd geoptimaliseerd door de heraanleg van de fietspaden langs het traject. Fietsers die van de Albert I-laan naar de Bulskampstraat of omgekeerd willen oversteken kunnen dat nu vlotter en veiliger dankzij de aanleg van een brede middenberm tussen de op- en afrit van de rotonde. Deze middenberm laat bewegingen in twee richtingen toe. Daarenboven kruisen fietsers minder verkeer dankzij de tunnel onder de N8.

De realisatie van de kraterrotonde was een heus huzarenstuk dat ongeveer anderhalf jaar in beslag nam. Voor de aanleg moesten eerst een aantal nutsleidingen verplaatst en heraangelegd worden. Om de risico's op schade buiten de werf te vermijden, zag de aannemer zich verplicht om eerst een waterdichte bouwput te maken alvorens het grondwater te verlagen.

Minder hinder

Tijdens de werken werd de hinder voor de omwonenden en het doorgaand verkeer zoveel mogelijk beperkt. Om dit te garanderen bleef het rechtdoorgaand verkeer op de N8 in beide richtingen mogelijk tijdens de volledige duur van de werken. Hiervoor werd een tijdelijke ventweg voor het doorgaand verkeer van de N8 aangelegd. Daarenboven werden de werken uitgevoerd in verschillende opeenvolgende fases waarvoor telkens een zo kort mogelijke termijn voorzien was.



- 4 -

VERKEERSLEEFBAARHEID

VERKEERSTELLINGEN
SANERING VAN DE VIADUCT VAN ZWIJNAARDE



VERKEERSTELLINGEN

GEGEVENS VERZAMELEN VERKEERSDRUKTE

Door het verkeer te 'tellen' kunnen concrete gegevens verzameld worden over de evolutie van de verkeersdrukke in Vlaanderen. De cel Verkeersparameters van de afdeling Expertise Verkeer en Telematica staat in voor het organiseren, verwerken en afleveren van verkeerstellingen. Daartoe behoren onder andere de cordontellingen in de Kustregio (KITS-project), de fietsroutenetwerken en de opvulling van gewestwegen. Daarnaast ondersteunt deze cel de medewerkers die verkeerstellingen uitvoeren bij de territoriale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De cel Verkeersparameters voert verschillende soorten tellingen uit:

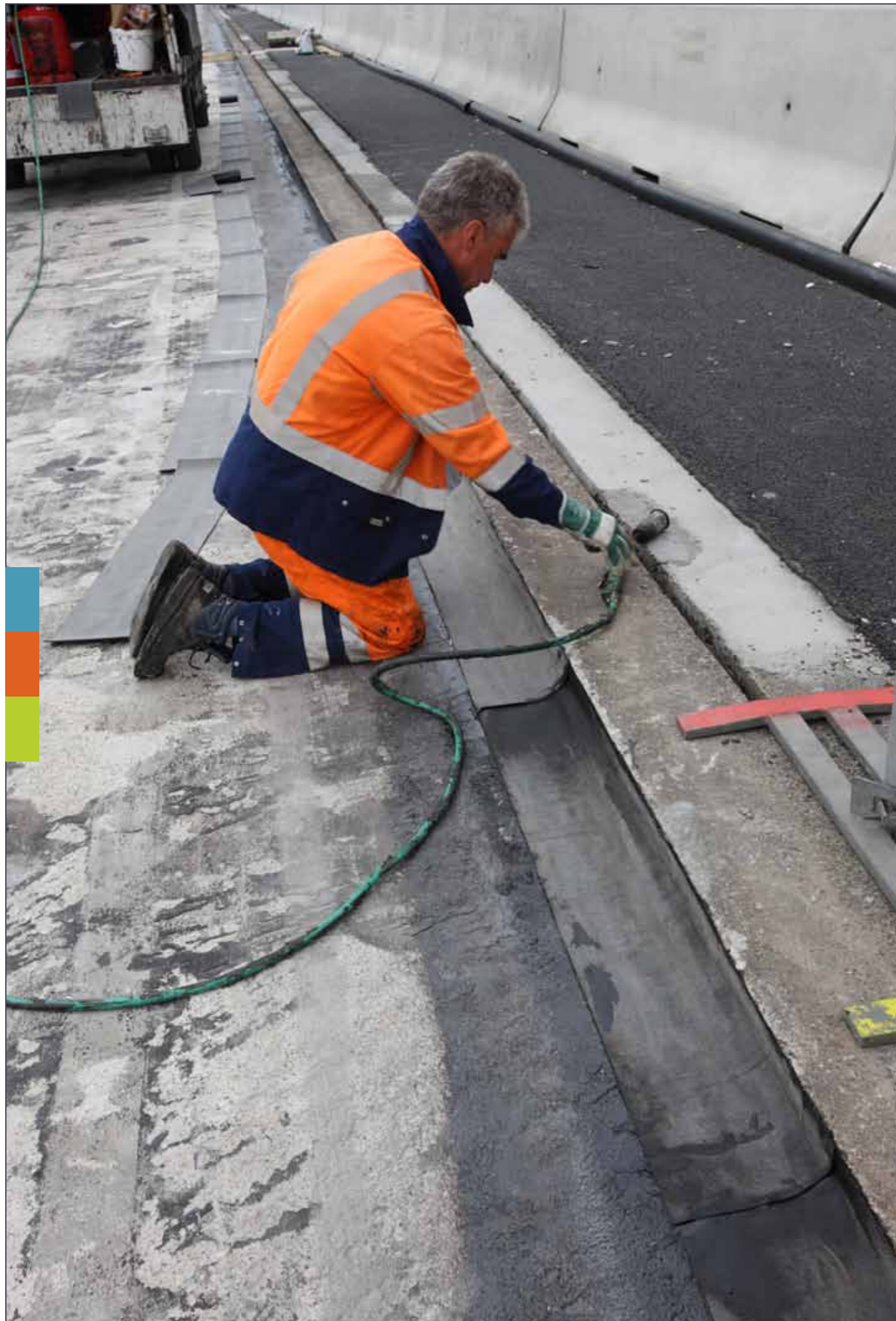
- Manuele tellingen (kruispunttellingen, HB-matrices, inzittenden, ...)
- Slangdetectie (types van voertuigen, snelheden, volgtijden, kruispunten, ...)
- Fietsdetectie (fietsroutenetwerken, evolutie fietsverkeer op gewestwegen, ...)
- Continue tellingen (statistische evoluties).

De meeste tellingen gebeuren met rubberslangen. Een telpost met slangdetectoren bestaat uit een verplaatsbaar telapparaat dat verbonden wordt met twee holle rubberslangen die over het wegdek gespannen worden. Wanneer een voertuig over de telslang rijdt, wordt de lucht in de telslang samengedrukt, waardoor er een drukgolf ontstaat. In het telapparaat is elke slang verbonden met een luchtdrukdetecteur. Detector 1 registreert de drukgolf die in de eerste telslang gegenereerd wordt, detector 2 de drukgolf in de tweede telslang.

Bij eenvoudige intensiteitsmetingen is de volgorde van de drukgolfpulsen bepalend voor de richting waarin het voertuig rijdt. Bij snelheids-, categorie- en combinatiemetingen wordt in het telapparaat het tijdsverschil gemeten tussen de drukgolf op detector 1 en deze op detector 2. Dit is de tijd die het voertuig nodig had om zich van de eerste naar de tweede telslang te verplaatsen. Gezien bij het programmeren van het telapparaat de onderlinge afstand tussen beide slangen werd ingebracht, beschikt het telapparaat nu over een (gemeten) tijdsfactor en een (vastgelegde) afstandsfactor. Daarmee kan eenvoudig de snelheid worden berekend.

Naast de snelheid en de afstand registreert het telapparaat de volgtijden tussen de opeenvolgende drukgolfpulsen in de eerste telslang. Eens het apparaat de snelheid van het voertuig heeft berekend kan deze gekoppeld worden aan de tussentijden van de drukgolven in de eerste slang en de afstand berekenen tussen de opeenvolgende assen van het voertuig. Op die manier wordt de asconfiguratie van het voertuig bepaald en kan het voertuig geklasseerd worden volgens voertuigtypes (personenwagens, bestelwagens, lichte of zware vrachtwagens,....).





STRUCTUREEL ONDERHOUD

SANERING VAN DE VIADUCT VAN ZWIJNAARDE

Het viaduct van Zwijnaarde is de plaats waar de E17 (Kortrijk–Antwerpen) over de E40, de R4 en de Ringvaart loopt. De brugbedekking van de 600 meter lange brug werd in de zomer van 2009 gesaneerd. De werken werden uitgevoerd tussen 2 juli en 11 oktober 2009 voor een bedrag van 5 miljoen euro.



Twee onafhankelijke bruggen

Het viaduct van Zwijnaarde bestaat enerzijds uit een volledige betonnen viaduct, van ongeveer 500 meter lang, over de E 40 en anderzijds uit een viaduct met stalen liggers op betonnen pijlers met daarboven een betonnen brugdek, van ongeveer 100 meter lang, over de R4 en de Ringvaart. Tussen de brugdekken is er een kleine opening in beide rijrichtingen, zodat het eigenlijk om twee onafhankelijk van elkaar werkende bruggen gaat.

Het viaduct werd ongeveer 40 jaar geleden gebouwd en kreeg eind jaren tachtig een eerste oplapbeurt. Hierbij werden de waterdichtingslaag en de wegverharding vervangen. Door het steeds toenemende, vooral zwaar, verkeer was de wegverharding al enkele jaren aan vervanging toe. Er tekende zich spoorvorming af, die bij regenweer tot gevaarlijke situaties kon leiden. Ook de brugranden waren dringend aan vervanging toe.

Er werd beslist om het viaduct in twee fasen te saneren. Tijdens de eerste fase werden de wegverharding (en aanhorigheden zoals veiligheidsstootbanden), de waterdichtingslaag, de brugdekvoegen en de brugranden volledig vernieuwd. In de daaropvolgende fase worden de betonnen bovenbouw en onderbouw van de kunstwerken aangepakt.

STRUCTUREEL ONDERHOUD



Proefvak voor het boren van kernen op de pechstrook

Begin juni 2009 ging het Agentschap Wegen en Verkeer van start met voorbereidende werkzaamheden zoals het maken van tijdelijke doorsteken door de middenberm. Daarenboven werd een proefvak gemaakt in de pechstrook richting Antwerpen.

Door de algemene staat van het viaduct vermoedde het Agentschap Wegen en Verkeer tijdens de besprekingen in voorontwerpfase dat het bovenste deel van de betonnen brugdekken, m.a.w. het onzichtbare stuk van het viaduct onder het asfalt en de waterdichtingslaag, ook mankementen zou vertonen. Om dit te onderzoeken werden meer dan 50 kernen geboord in de pechstrook. Uit de boorkernen kon worden afgeleid dat er een structureel probleem was met de hechting tussen het (oude) beton van de brugdekken en de herstelmaterialen. Na bestudering van de proefresultaten werd in samenspraak met de aannemer, de afdeling Betonstructuren, de afdeling Wegenbouwkunde en het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw (OCW) beslist welke types gebruikt moesten worden bij de reparaties.

In juli gingen de eigenlijke werken op het viaduct van start. Eerst werd de oude asfaltverharding, 6 cm tot 11,5 cm dik, tot en met de waterdichte rok in gietasfalt, 10 tot 20 mm dik, weggefreest. Daarna werden de loszittende delen van de oude brugdekken verwijderd. Na het uitvoeren van dit eerste deel van de werken werden de nodige topografische opmetingen (lengte- en dwarsprofielen na opbraak tot op brugdek) uitgevoerd om de herstel- en uitvalzones te kunnen bestuderen en om een ontwerp op te kunnen maken van de benodigde lengteprofielen van het wegdek.

In een volgende fase konden de beton- en mortelherstellingen uitgevoerd worden, waarna de heropbouw kon beginnen.

Volgende opbouw werd gekozen:

- het aanleggen van een waterdichte rok in (tweelaagse) gietasfalt (1,5 cm)
- het aanleggen van extra waterdichtingen in membranen: lokale uitvoering (ter hoogte van randbalken, ankerkoppen, slikkers, mangaten enz.)
- het aanleggen van een beschermlaag/profileerlaag in asfalt AB – 3 B: tussen de 4 en 6 cm
- het aanleggen van een toplaag in asfalt SMA – C 2: 4 cm

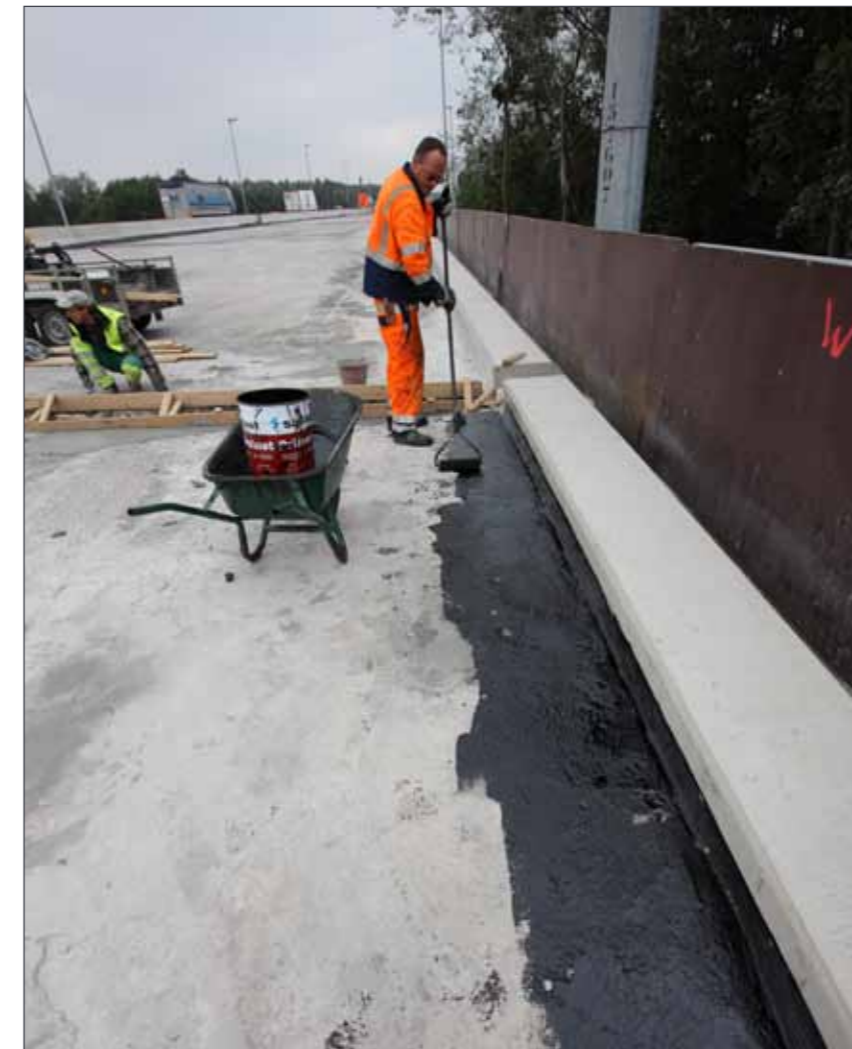
Daarnaast werd het waterafvoersysteem vernieuwd, werden betonnen randbalken gegoten, prefab betonnen veiligheidsstootbanden aangebracht (volledig conform de nieuwe Europese norm), nieuwe leuninggen geplaatst en de brugdekvoegen vervangen.

SANERING VAN DE VIADUCT VAN ZWIJNAARDE AWV

Minder Hinder

In juni 2009 was er enkel lokale en zeer tijdelijk hinder tijdens de voorbereidende werkzaamheden. De eigenlijke werkzaamheden werden tijdens 100 kalenderdagen (7 dagen op 7 en 24 uur op 24) uitgevoerd. Omdat langrijdend verkeer te grote trillingen met zich mee zou brengen, die de kwaliteit van het werk al te zeer zouden kunnen verstoren, kon er geen verkeer worden toegelaten in de rijrichting waarin gewerkt werd. Het verkeer werd via doorsteken door de middenberm op twee keer twee rijstroken gebracht, zodat de capaciteit van de E17 met één derde afnam. Het voorspelde verkeersinfarct bleef echter uit. In de eerste fase werd de viaduct richting Antwerpen hersteld. Op 21 augustus 2009 werd van rijrichting gewisseld en konden de kunstwerken richting Kortrijk aangepakt worden.

Om de weggebruikers te informeren werd een uitgebreide communicatiecampagne gevoerd. Deze was zowel gericht op woon-werkverkeer regio Gent, lange afstandsgebruikers van de E17, de economische sector als het toeristische verkeer. Vele weggebruikers maakten gebruik van een alternatieve route om hun bestemming te bereiken.





- 5 -

ELEKTROMECHANICA EN TELEMATICA

DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT
BEHEER VAN KUNSTWERKEN



DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

WEGKANTSYSTEMEN IN EN OM DE REGIO GENT (TCC GENT)

Door dynamisch verkeersmanagement (DVM) wordt de weggebruiker sneller gewaarschuwd voor stremmingen of hindernissen in het verkeer. Het zorgt ervoor dat bestuurders geïnformeerd worden over alternatieve routes met minder hinder door middel van borden boven de weg. Zo kunnen ze tijdig hun reisweg aanpassen. Dynamisch verkeersmanagement is al sterk uitgebouwd in de regio rond Antwerpen. In 2009 werden de eerste installaties in Gent gerealiseerd.



Dynamisch verkeersmanagement

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) moet er in de eerste plaats voor zorgen dat door extra verkeersmonitoring en -sturing de bestaande capaciteit van de weginfrastructuur beter benut wordt. Dit verkeersmanagement bestaat uit heel wat facetten, zoals onder andere het verstandig geleiden van de verkeersstromen door bijvoorbeeld snelheidsharmonisatie, het tijdig waarschuwen voor hindernissen via snelle en correcte verkeersinformatie, het tijdig aanreiken van alternatieven door middel van dynamische borden boven of langs de weg. Dit systeem wordt in de eerste plaats uitgebouwd op het Vlaamse hoofdwegennet en in het bijzonder in en rond de drie hoofdstedelijke gebieden Antwerpen, Gent en Brussel. De komst van een Traffic Control Centre (of TCC) in Gent kadert in de verdere uitbouw van het DVM in Vlaanderen.

Naast specifieke en onderbouwde organisatiemethodes doet DVM ook beroep op verschillende technische instrumenten, die in hoofdzaak bestaan uit 'verkeerstelematica' of 'wegkantssystemen'. Verkeerstelematica is het geheel van detectiemiddelen (zoals camera's langs de weg en inductielussen in het wegdek) en dynamische borden boven of naast de weg (zoals VMS-borden of Variable Message Signs en DRIP's of Dynamisch Route-InformatiePanelen).

ELEKTROMECHANICA EN TELEMATICA

WEGKANTSYSTEMEN IN EN OM DE REGIO GENT (TCC GENT)

AWV

Bediening van de borden

Het uitbreiden van de verkeerstelematica in de Gentse regio kadert in de uitbouw van een nieuw, volwaardig regionaal verkeerscentrum (Traffic Control Centre) in Gent. De bediening van de borden gebeurt momenteel nog vanuit de bestaande operatorzaal van het Verkeerscentrum in Antwerpen. Een op maat gemaakte gebruikersinterface zorgt ervoor dat de operatoren in het TCC Antwerpen binnen enkele seconden de noodzakelijke informatie kunnen laten verschijnen op de panelen in de Gentse regio. De bedieners baseren zich hiervoor op gegevens van camerabeelden, informatie van AWW, communicatie- en informatiecentra van politiediensten en correspondenten. TCC Antwerpen heeft ook rechtstreeks contact met de wegpolitie van Oost-Vlaanderen. De interface is tevens geschikt om meer complexe boodschappen naar de panelen te sturen zoals omleidingen en informatie over de verkeerssituatie op het onderliggende wegennet. Hiervoor werd in overleg met de wegpolitie een draaiboek met scenario's opgesteld. Het opstarten van een TCC in Gent gaat ook gepaard met het ombouwen van het huidige analoge cameranetwerk naar een volledig digitaal platform.



Wegen en Verkeer

Installatie van nieuwe borden met veranderlijke signalisatie: 8 Variable Message Signs (VMS)

De voorbije jaren werd fors geïnvesteerd in het dynamisch verkeersbeheer op de autosnelwegen in het grootstedelijk gebied Antwerpen. De Antwerpse regio is een belangrijk knooppunt in het Vlaamse wegennetwerk en is ook een grote economische ader ('mainport' haven).

De uitbouw van de Gentse regio is een logische tweede stap in dit DVM-verhaal. Vooral voor het economisch en zakelijk verkeer is het van groot belang dat er efficiënte verkeersstromen zijn tussen de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. Over een periode van 3 jaar zal hierin 20 miljoen euro geïnvesteerd worden. In 2009 ging een eerste investering van 6 miljoen euro al naar onder andere de plaatsing van 8 bijkomende veranderlijke informatieborden met bijhorende camera's.

Door te investeren in VMS-borden op de knooppunten van de E40, E17, E34 en R4 worden de mogelijkheden van het 'netwerkmanagement' sterk uitgebreid. Zo kan het verkeer dynamisch worden omgeleid bij verkeersstremmingen en kan de weggebruiker geïnformeerd worden over de status van zijn reisroute richting Frankrijk (E17), Brussel (E40) en de beide oevers van de Gentse Kanaalzone (R4). Samen met de 4 bestaande borden en de eerder geplaatste borden in Aalter zijn ze gericht op de grote keuzepunten van het wegennetwerk rond Gent: Zelzate-West, Zelzate-Oost, Destelbergen, Zwijnaarde, Merelbeke en Expo. Eind 2009 werd gestart met het plaatsen van bijkomende camera's, die het verkeersverloop op het snelwegnet nauwkeurig kunnen monitoren. Momenteel wordt het glasvezelnetwerk uitgebreid voor de detectie- en wegwaktersystemen die in de volgende fasen zullen worden geplaatst.



Alle dynamische informatieborden samen bestrijken nu in de Gentse regio een gebied van de Franse grens en de haven van Zeebrugge in het westen, tot de Brusselse en Antwerpse agglomeraties in het oosten.





BEHEER VAN KUNSTWERKEN

DE ELEKTROMECHANISCHE UITRUSTING VAN KUNSTWERKEN: EEN BUITENBEENTJE BIJ AWV



Ook in 2009 stonden in totaal een 70-tal personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer in voor de realisatie, het beheer en het onderhoud van heel wat elektromechanische uitrustingen van kunstwerken verspreid over Vlaanderen.

Takenpakket: nieuwbouw en onderhoud

De sectie nieuwbouw kunstwerken van de afdeling Elektromechanica en Telematica heeft dagelijks de handen vol met het opmaken van studies en plannen, de aanbesteding van opdrachten en het opvolgen van de technische en administratieve uitvoering van (ver)nieuwbouwprojecten aan de elektromechanische uitrusting van kunstwerken in de 5 Vlaamse provincies. Een 12-tal projectingenieurs staan in voor het studiewerk en hebben de leiding over de realisaties op het terrein. Voor het werftoezicht kunnen zij rekenen op een team van werfcontroleurs, die er mee voor zorgen dat kwaliteitsvolle projecten worden afgeleverd aan de klant.



Na de definitieve oplevering komt het grootste deel van deze (ver)nieuwbouwrealisaties onder de goede zorg van de 4 werkhuizen in Sint-Denijs-Westrem, Wevelgem, Oostende en Mechelen. Het personeel van de werkhuizen staat in voor het preventieve en correctieve onderhoud van de elektromechanische installaties van heel wat entiteiten van de Vlaamse overheid. Zij doen daarvoor beroep op onderhoudscontracten met aannemers, maar doen ook zelf heel wat onderhouds- en depannagewerk. Een permanentiesysteem zorgt ervoor dat er dag en nacht personeel ter beschikking is voor dringende tussenkomsten. De werkhuizen beschikken ook over magazijnen, met de nodige stock aan reservemateriaal en wisselstukken. Er is een eigen werkatelier met uitgebreid machinepark voor herstellingen of andere werken in functie van het onderhoud van installaties.

Types installaties en toegepaste technieken

De toepassingen en types installaties waarmee het team kunstwerken te maken krijgt, zijn heel divers en gaan van beweegbare bruggen tot wig-wags en andere signalisatie op luchthavens. Tot hun gamma behoren ook sluisen, stuwen, pompstations, tunneluitrustingen, roosterreinigers, peilmeters en hoogtedetectiesystemen.

Elk individueel project met zijn specifieke noden en behoeften krijgt een oplossing op maat, steeds rekening houdend met de wensen van de klant en gestoeld op de jarenlange ervaring en expertise die de sectie kunstwerken heeft opgebouwd. Bij het uitwerken van deze oplossingen worden de technieken mechanica, oleohydraulica, elektriciteit en telematica – al dan niet in combinatie – toegepast.

BEHEER VAN KUNSTWERKEN

KLANTEN

Heel wat entiteiten van de Vlaamse overheid doen beroep op de expertise van de afdeling EMT voor (ver)nieuwbouw en onderhoud aan hun elektromechanische installaties. Tot het voornaamste klantenbestand horen NV Waterwegen en Zeekanaal, de afdeling Maritieme Toegang, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, de Vlaamse Milieumaatschappij, de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge, de Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem, de Luchthaven Antwerpen-Deurne, de afdeling Scheepvaartbegeleiding, NV De Scheepvaart, het Agentschap Wegen en Verkeer en onrechtstreeks ook de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen.

Een greep uit de realisaties van 2009

1. Evergem – nieuwe ze sluis: nieuwbouw elektromechanische uitrusting in opdracht van NV Waterwegen en Zeekanaal
2. Zelzatebrug: vernieuwing elektromechanische uitrusting in opdracht van afdeling Maritieme Toegang
3. Dendermonde en Waarschoot – pompgemalen op de Vondelbeek en de Lieve: automatisch gereinigde roosters in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij
4. Temse/Bornem – Tweede Scheldebrug: nieuwbouw elektromechanische uitrusting in opdracht van de NV Waterwegen en Zeekanaal – afdeling Zeeschelde
5. Ham – Opwaartse klepdeur van duwvaartsluis: vernieuwing elektromechanische uitrusting in opdracht van de NV De Scheepvaart
6. Haven van Antwerpen – Kallosluis: vernieuwing elektromechanische uitrusting in opdracht van de afdeling Maritieme Toegang
7. Antwerpen – Tunnels Nationale Bank: nieuwbouw elektromechanische uitrusting in opdracht van de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen
8. Hofstade en Wijnmaal – Kanaal Leuven-Dijle: vernieuwing elektromechanische uitrusting, lokale automatisatie en bediening op afstand in opdracht van de NV Waterwegen en Zeekanaal – afdeling Zeekanaal

DE ELEKTROMECHANISCHE UITRUSTING VAN KUNSTWERKEN: EEN BUITENBEENTJE BIJ AWV





- 6 -

ANDERE PROJECTEN

WINTERDIENST
KLACHTENMANAGEMENT



WINTERDIENST

Zowel voor de economie als voor de weggebruikers in Vlaanderen is het belangrijk dat de wegen steeds bereikbaar zijn. De winterdienst, vaak ook strooidienst genoemd, van het Agentschap Wegen en Verkeer staat daarom in de winterperiode 24u/24 en 7 dagen op 7 paraat om de gewest- en autosnelwegen ijs- en sneeuwvrij te houden.



Geschiedenis

Hoe het allemaal begon...

De geschiedenis van de strooidiensten begon toen nog sprake was van het Unitaire België. Het onderhoud van de wegen en het verzorgen van de winterdienst was de taak van het Ministerie van Openbare Werken. De strooiactiviteiten werden in die periode niet uitgevoerd met professioneel en gespecialiseerd materiaal maar met een vrachtwagen met laadbak waarin een hoop calciumchloride werd geladen. Op de achterrand van de laadbak stond een toestel dat in de landbouw werd gebruikt om kunstmeststoffen te verspreiden. Het calciumchloride werd zuinig uitgestrooid via een horizontaal buisje dat snel van links naar rechts bewoog. Twee arbeiders, die de ganse strooibeurt recht stonden in de laadbak, stortten het calciumchloride uit zakken van 50 kg in het toestel.

ANDERE PROJECTEN



Evolutie in strooimiddelen

In de beginperiode werd uitsluitend gebruik gemaakt van calciumchloride. Deze agressieve stof voor de huid, ogen en luchtwegen werd verkozen boven natriumchloride (zout) omdat ze minder snel samenklit en de verstopping van het strooibuisje voorkomt. Zodra de strooidiensten konden beschikken over specifiek winterdienstmaterieel werd snel overgegaan op natriumchloride als dooimiddel.

Van vrachtwagen naar 'echte' zoutstrooier

Samen met het toenemend wegverkeer steeg ook de aandacht voor een betere winterdienstregeling. In het begin van de jaren 70 werd het eerste specifiek winterdienstmaterieel aangekocht. De eerste zoutstrooiers hadden een bak met een laadvermogen van ongeveer 4 ton. Onderaan bevond zich een transportband die het zout op een draaiende schijf stortte om zo open gestrooid te worden op de weg. De dienstverlening en het gebruikte materiaal werden op regelmatige tijdstippen geëvalueerd en verbeterd.

Een betere dosering

In het begin van de jaren '90 toen het Ministerie van Openbare Werken werd overgeheveld naar de gemeenschappen, was de invoering van het bevochtigd strooien (zout + pekkel) een grote stap voorwaarts. De pekkel zorgde voor een betere hechting van het zout met het wegdek, waardoor de dooiwerking effectiever werd, en de gestrooide hoeveelheden daalden. Door het invoeren van elektronicatoepassingen in de dosering en spreiding van de strooimiddelen werd een fijnere afstelling mogelijk.

Preventief én curatief strooien

Tot een 25-tal jaar geleden werden strooiacties meestal uitgevoerd wanneer het reeds glad was of al had gesneeuwd. Preventief strooien was eerder uitzonderlijk omdat een goede voorspelling van de wegdektoestand niet voor handen was. Halfweg de jaren '90 kwam hier verandering in door de introductie van het gladheidsmeetsysteem (GMS). Deze informaticatoepassing registreert de meteorologische toestand en de toestand van het wegdek (ijzel, vorming van rijmplekken enz.) en kan hieraan een 24-uren voorspelling koppelen. Deze voorspelling gebeurt op basis van actuele meetgegevens afkomstig van meteostations verspreid over het Vlaamse wegennet, thermokaarten en weersvoorspellingen van Meteo Wing.

Het Agentschap Wegen en Verkeer coördineert, privé-aannemers strooien

De werking van de strooidiensten van het Agentschap Wegen en Verkeer gebeurt in nauwe samenwerking met een 320-tal aannemers. AWW heeft de leiding, coördineert, ondersteunt en controleert alle activiteiten in het kader van de winterdienst. De aannemers staan in voor het strooien zelf. Hiervoor stellen zij een vrachtwagen met chauffeur ter beschikking waarop een strooier en/of sneeuwpluog van AWW wordt gemonteerd.

WINTERDIENST

AWV

De strooiactie zelf

Omdat de weersituatie op het Vlaamse grondgebied nogal kan verschillen, werd Vlaanderen opgedeeld in 9 klimatologische zones. Elke klimatologische zone bestaat uit meerdere districten. Per district beslist een leidinggevende op basis van gegevens uit het Gladheidsmeetsysteem of een interventie moet worden ondernomen.

De leidinggevende van een district kan beslissen om eerst een inspectieronde uit te voeren of om onmiddellijke of preventieve actie te ondernemen. Zo kan de winterdienst bijvoorbeeld al een paar uur voor gladheid voorspeld is, beginnen strooien om de kans op ijzelvorming te verminderen.



ANDERE PROJECTEN



Cijfers

Hieronder vindt u een overzicht van het verbruik van de dooimiddelen en de kostprijs van de winterdienst de voorbije jaren.

| WINTER | VERBRUIK DOOI-MIDDELEN IN TON (NATRI-UMCHLORIDE) | KOSTPRIJS X 1,000 EURO | | TOTAAL |
|-----------|--|------------------------|--------------------------|--------|
| | | Strooien dooimiddelen | Contracten met aannemers | |
| 2008-2009 | 57,643 | 3,814 | 7,759 | 11,573 |
| 2007-2008 | 23,018 | 1,489 | 3,368 | 4,857 |
| 2006-2007 | 17,350 | 1,104 | 2,651 | 3,755 |
| 2005-2006 | 62,064 | 7,599 | 6,013 | 13,612 |
| 2004-2005 | 64,033 | 3,842 | 9,953 | 13,795 |
| 2003-2004 | 56,586 | 3,289 | 7,417 | 10,706 |
| 2002-2003 | 43,304 | 2,554 | 4,307 | 6,861 |
| 2001-2002 | 37,160 | 2,265 | 3,755 | 6,020 |
| 2000-2001 | 44,514 | 2,691 | 3,903 | 6,594 |
| 1999-2000 | 30,577 | 1,816 | 2,880 | 4,696 |
| 1998-1999 | 59,543 | 3,219 | 4,156 | 7,375 |

WINTERDIENST AWV

Gemiddelde over 20 winters

Gemiddeld werd over 20 winters (sinds 1989) 39.378 ton zout gestrooid aan een kostprijs van 2.376.000 EUR. In totaal kostte de winterdienst gemiddeld 6.828.000 EUR.

| | VERBRUIK DOOIMIDDELEN IN TON | KOSTPRIJS X 1,000 EURO |
|------------|------------------------------|------------------------|
| Gemiddelde | 39,564 | 7,028 |
| Minimum | 9,113 | 2,627 |
| Maximum | 65,416 | 10,945 |

De minste hoeveelheid dooimiddelen (9113 ton, waarvan 109 ton calciumchloride) werd in de winter van 1989-1990 gestrooid. Het meeste in de winter van 1990-1991 (65.1416 ton, waarvan 1.702 ton calciumchloride). Het ziet ernaar uit dat de afgelopen winter (2009-2010) alle records zal verbreken met meer dan 70.000 ton gebruikte strooimiddelen met een kostprijs van meer dan 4,5 miljoen euro. Er wordt geschat dat afgelopen winter ongeveer 8,5 miljoen euro aannemerskosten met zich meebracht.

Uiteraard hangen de hoeveelheden af van de wintertoestand in de desbetreffende jaren. Vergelijken is daarom moeilijk.

Door verbeterde machines en het bevochtigen van het zout is steeds minder dooimiddel nodig voor hetzelfde resultaat. Toch is het zoutverbruik in de loop der jaren niet drastisch gedaald. Dit omdat door de toenemende verkeersdrukke meer en meer preventief wordt gestrooid.





KLACHTENMANAGEMENT

Hoe langer hoe meer speelt het klachten- en meldingenmanagement in het totaalbeleid van het Agentschap Wegen en Verkeer een belangrijke rol bij het bereiken van kwaliteitsdoelstellingen. Niet alleen door het klachtendecreet zelf, maar ook door de nieuwe ISO 9001-2008 norm, die de eisen van klantgerichtheid bij behandeling van klachten, meldingen en de opvolging ervan, fors heeft aangescherpt.



Klachtenmanagement

Bij goed klachtenmanagement hoort ook het registreren van klachten en meldingen om ze zo efficiënt en snel mogelijk af te handelen. In een complexe organisatiestructuur, zoals deze van het agentschap, is dit niet zo evident. Er werd dan ook een nieuw beleid uitgewerkt om klachten en meldingen bij het Agentschap Wegen en Verkeer te behandelen.

Ten eerste werd een registratiesysteem voor klachten op poten gezet. Registreren zorgt er immers voor dat veel voorkomende klachten makkelijk getraceerd kunnen worden en aan de basis kunnen worden aangepakt. De applicatie 'Klachtendatabase' is een hulpmiddel bij de registratie en analyse van deze gegevens. De meldingen worden in aparte databases geregistreerd. In de toekomst zal een bijkomende applicatie voor het registratiesysteem worden ontwikkeld waarin alle meldingen kunnen worden geregistreerd, opgevolgd en geanalyseerd.

Ten tweede werd sinds 1 juli 2008 een Centrale Klachten en Meldingencoördinator voor het Agentschap Wegen en Verkeer aangesteld om het klachten- en meldingenmanagement efficiënt en effectief verder uit te bouwen en te handhaven.

ANDERE PROJECTEN



Ten derde werden op maat gemaakte trainingen uitgewerkt om de bestaande slechte reputatie van "klachten" om te buigen naar een opportuniteit om klachten en meldingen te beschouwen als waardevolle bronnen van informatie over de dienstverlening.

Ten slotte lanceerde het Agentschap Wegen en Verkeer op 14 mei 2009 het nieuwe 'Meldpunt Wegen'. Via de website www.meldpuntwegen.be kunnen weggebruikers gebreken aan de weginfrastructuur melden. De website maakt gebruik van een databank met meer dan 80.000 wegen. Elke weg is gelinkt aan een bevoegde instantie, zodat de melding altijd bij de juiste persoon terecht komt. In slechts vier eenvoudige stappen wordt een melding geregistreerd.

Weggebruikers kunnen bij het 'Meldpunt Wegen' terecht met meldingen over alle wegen in Vlaanderen, zowel gewest - en autosnelwegen als gemeentewegen. Niet enkel meldingen over de toestand van de weg, zoals gaten, verzakkingen en scheuren worden opgevolgd. Ook met meldingen over hindernissen op de weg (zoals glasresten of zwerfvuil), problemen met signalisatie (bijvoorbeeld beschadigde verkeersborden, vervaagde wegmarkeringen, slecht werkende of defecte verkeerslichten), problemen met de openbare verlichting en de beplanting (zoals overhangende takken) kunnen weggebruikers bij het 'Meldpunt Wegen' terecht. Gebreken aan het voetpad, zoals verzakkingen, losliggende tegels of putten, kunnen ook via www.meldpuntwegen.be worden doorgegeven. Bij het inbrengen van een melding over een fietspad wordt automatisch doorverwezen naar het Meldpunt Fietspaden (www.meldpuntfietspaden.be).

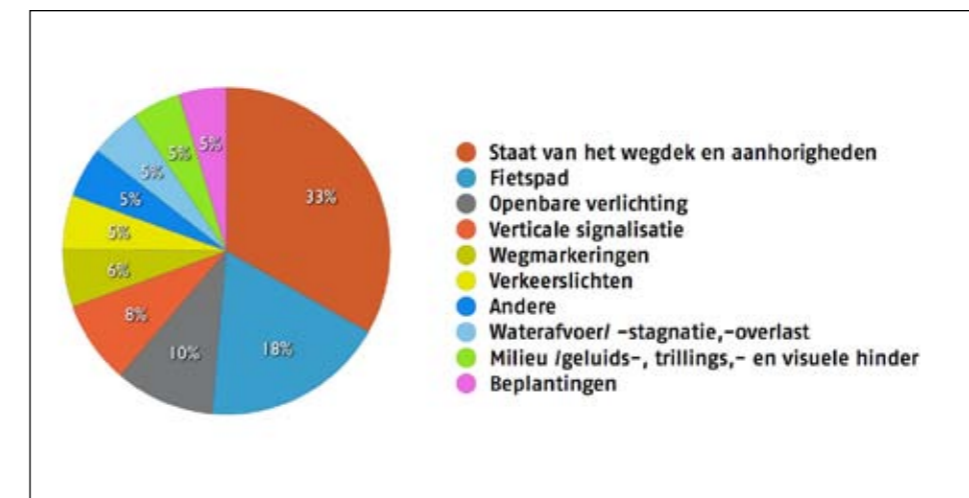
Zodra een melding is geregistreerd, wordt ze automatisch doorgestuurd naar de bevoegde wegbeheerder. De melder krijgt hiervan een ontvangstbericht. De gegevens worden permanent up-to-date gehouden en de bevoegde wegbeheerder ziet er op toe dat de melder steeds een reactie krijgt op uw melding.

KLACHTENMANAGEMENT

AWV

Meest voorkomende meldingen

| Analyse | aantal | % |
|---|--------|-----|
| Staat van het wegdek en aanhorigheden | 1344 | 26% |
| Fietspad | 734 | 14% |
| Openbare verlichting | 397 | 8% |
| Verticale signalisatie | 333 | 6% |
| Wegmarkeringen | 232 | 4% |
| Verkeerslichten | 215 | 4% |
| Andere | 203 | 4% |
| Waterafvoer/ -stagnatie,-overlast | 200 | 4% |
| Milieu /geluids-, trillings,- en visuele hinder | 195 | 4% |
| Beplantingen | 190 | 4% |

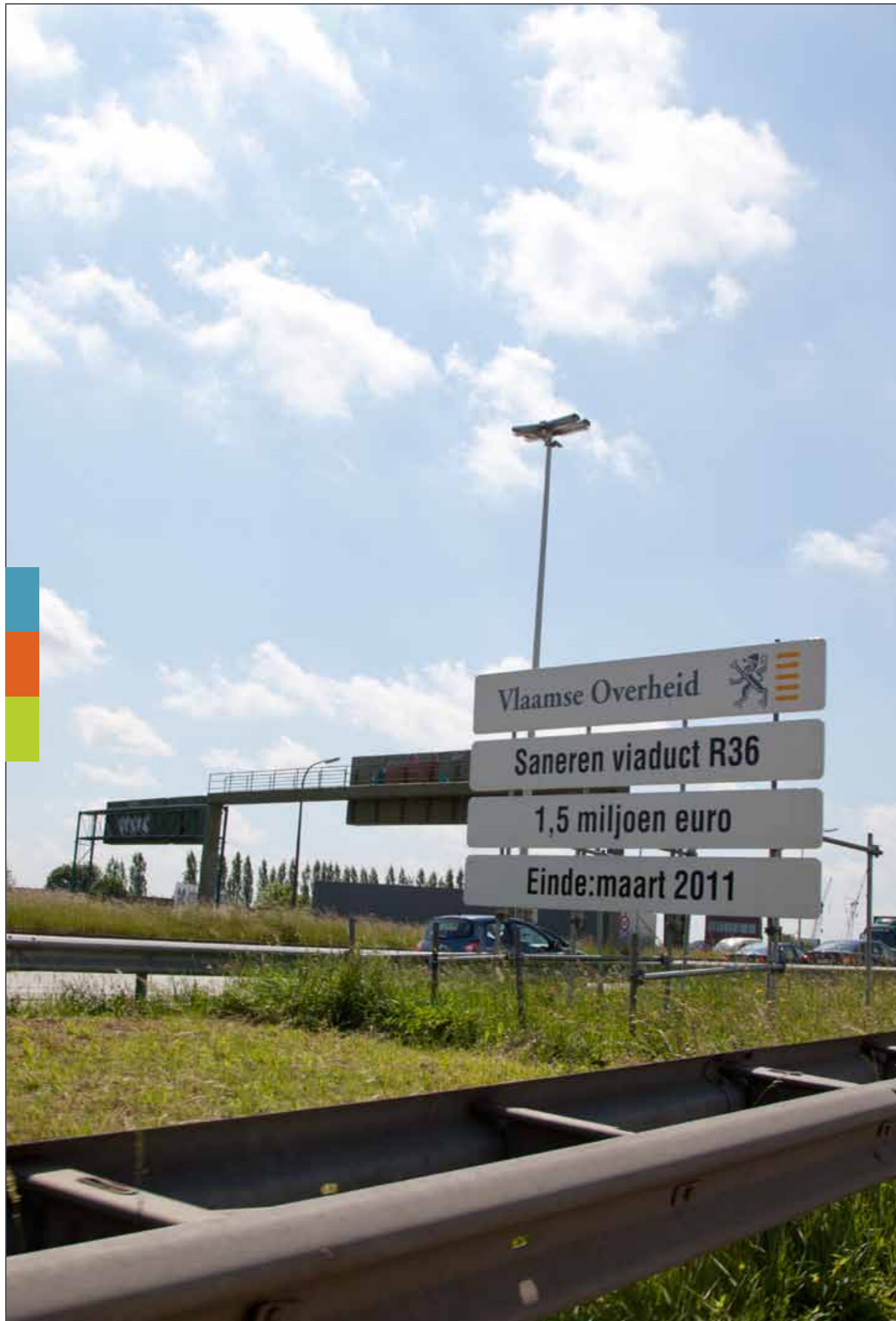




- 6 -

CIJFERMATERIAAL

BESTEDE BUDGETTEN
PERSONEEL
WEGEN EN FIETSPADEN



CIJFERMATERIAAL

BESTEDE BUDGETTEN

Overzicht budgetten vast onderhoud gewestwegen

(ALGEMENE UITGAVENBEGROTING - PROGRAMMA WEGEN (PROGRAMMA 63.10))

| begrotingsartikel | 2001 | 2002 | 2003 |
|-------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| art. 14.08 (1) | 69.748.592,00 EUR | 87.737.927,00 EUR | 87.735.506,70 EUR |
| art. 14.09 (2) | 29.902.105,00 EUR | 38.133.927,00 EUR | 38.052.172,90 EUR |
| Totaal | 99.650.697,00 EUR | 125.871.854,00 EUR | 125.787.679,60 EUR |

| begrotingsartikel | 2004 | 2005 | 2006 |
|-------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| art. 14.08 (1) | 88.751.000,00 EUR | 89.816.000,00 EUR | 89.954.000,00 EUR |
| art. 14.09 (2) | 38.372.585,51 EUR | 42.155.953,00 EUR | 42.697.000,00 EUR |
| Totaal | 127.123.585,51 EUR | 131.971.953,00 EUR | 132.651.000,00 EUR |

| begrotingsartikel | 2007 | 2008 | 2009 |
|-------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| art. 14.08 (1) | 97.668.000,00 EUR | 110.215.021,94 EUR | 114.236.806,70 EUR |
| art. 14.09 (2) | 43.202.084,00 EUR | 44.073.906,71 EUR | 51.603.000,00 EUR |
| Totaal | 140.870.084,00 EUR | 154.288.928,65 EUR | 165.839.806,70 EUR |

(1) art. 14.08 = 'Uitgaven met betrekking tot het beheer van het autosnelwegen- en wegennet en aanhorigheden, met inbegrip van de winterdienst en het gewone onderhoud van de regiegebouwen'.
Onder dit begrotingsartikel ressorteren o.a. de uitgaven voor het jaarlijks weerkerend onderhoud (vast of repetitief onderhoud) van de gewestwegen zoals maai- en veegwerken, aanbrengen van wegmarkeringen en winterdienst (leveren van chemische smeltmiddelen, strooien en sneeuwruimen).

(2) art. 14.09 = 'Uitgaven met betrekking tot de exploitatie-, onderhouds- en beheerskosten van elektrische en elektromechanische inrichtingen, aangelegd op het autosnelwegen- en wegennet'.
Onder dit begrotingsartikel ressorteren o.a. de uitgaven voor wegverlichting, verkeerslichten, verlichte signalering en afbakening, uitrustingen van kunstwerken, (tunnels, pompstations, enz.), praatspalen, weerstations, bewakings- en detectieapparatuur voor het verkeer, roodlichtcamera's, asweeginstallaties enz.

(3) 2006 = cijfers na begrotingscontrole 2006

CIJFERMATERIAAL

OVERZICHT BUDGETTEN VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS (VIF)

(DEEL AGENSTCHAP WEGEN EN VERKEER)

| begrotingsartikel | 2001 | 2002 | 2003 |
|--------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| art. 3MDUH1211 (1) | - EUR | 4.399.995,00 EUR | 5.000.000,00 EUR |
| art. 3MBUE6141 (2) | 25.676.418,00 EUR | 25.495.767,38 EUR | 19.394.000,00 EUR |
| art. 3MDUH6301 (3) | 6.763.498,00 EUR | 39.986.212,09 EUR | 59.577.791,29 EUR |
| art. 3MDUH7311 (4) | 279.164.060,00 EUR | 274.727.999,92 EUR | 223.568.000,00 EUR |
| art. 3MBUF7312 (5) | 2.417.311,00 EUR | 2.423.530,15 EUR | 2.387.435,42 EUR |
| art. 3MDUH7315 (6) | - EUR | - EUR | - EUR |
| art. 3MDUH7316 (7) | - EUR | - EUR | - EUR |
| Totaal | 314.021.287,00 EUR | 347.033.504,54 EUR | 309.927.226,71 EUR |

| begrotingsartikel | 2004 | 2005 | 2006 |
|--------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| art. 3MDUH1211 (1) | 4.622.173,17 EUR | 4.900.000,00 EUR | 4.900.000,00 EUR |
| art. 3MBUE6141 (2) | 17.393.986,75 EUR | 19.655.000,00 EUR | 40.250.000,00 EUR |
| art. 3MDUH6301 (3) | 54.021.588,68 EUR | 49.824.233,00 EUR | 62.213.000,00 EUR |
| art. 3MDUH7311 (4) | 191.371.000,00 EUR | 169.784.938,00 EUR | 209.192.000,00 EUR |
| art. 3MBUF7312 (5) | 2.411.131,55 EUR | 2.429.000,00 EUR | 2.429.000,00 EUR |
| art. 3MDUH7315 (6) | - EUR | 13.199.390,00 EUR | - EUR |
| art. 3MDUH7316 (7) | - EUR | - EUR | 22.000.000,00 EUR |
| Totaal | 269.819.880,15 EUR | 259.792.561,00 EUR | 340.984.000,00 EUR |

| begrotingsartikel | 2007 | 2008 | 2009 |
|--------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| art. 3MDUH1211 (1) | 6.900.000,00 EUR | 9.247.000,00 EUR | 3.897.088,08 EUR |
| art. 3MBUE6141 (2) | - EUR | - EUR | - EUR |
| art. 3MDUH6301 (3) | 44.225.000,00 EUR | 49.346.628,66 EUR | 40.013.258,07 EUR |
| art. 3MDUH7311 (4) | 257.935.725,00 EUR | 290.169.430,12 EUR | 327.177.831,52 EUR |
| art. 3MBUF7312 (5) | 2.436.000,00 EUR | - EUR | - EUR |
| art. 3MDUH7315 (6) | - EUR | 100.000,00 EUR | - EUR |
| art. 3MDUH7316 (7) | 26.279.000,00 EUR | 27.500.307,00 EUR | 20.145.144,27 EUR |
| Totaal | 337.775.725,00 EUR | 376.363.365,78 EUR | 391.233.321,92 EUR |

BESTEDE BUDGETTEN

AWV

(1) art. 3MDUH1211 = 'Uitgaven in verband met studies en ondersteuning in het kader van het wegwerken van zwarte of gevaarlijke punten in het wegverkeer, het uitwerken van minder hindermaatregelen en de coördinatie van wegeninfrastructuurwerken'. Om te kunnen bepalen welke gevaarlijke punten prioriteit hebben en hoe het wegwerken en/of herinrichten concreet zal dienen te gebeuren, zullen hieromtrent voorafgaandelijke projectstudies moeten worden uitgevoerd die op dit begrotingsartikel worden aangerekend.

(2) art. 3MBUE6141 = 'Investeringsubsidies aan de VVM (De Lijn) ter verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer op de wegen in samenhang met de verbetering van de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid, alsmede de uitgaven met betrekking tot de beveiliging van het personeel en de openbaar vervoergebruikers'.

(3) art. 3MDUH6301 = 'Investeringsubsidies aan de lokale overheden ter ondersteuning van het fiets- en doortochtenbeleid en schoolomgevingen van het Vlaams Gewest en daaraan verbonden kosten voor onteigeningen, aankopen in der minne, specifieke studies en overdracht van wegen'. Dit begrotingsartikel kadert in het globale Vlaamse mobiliteitsplan ter bevordering van de verkeersveiligheid, zoals in het regeerprogramma werd opgenomen.

Een gezamenlijke aanpak op alle beleidsniveaus moet een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met één derde nastreven. De administratie Wegen en Verkeer (AWV) zal hieraan concreet meewerken door het versneld aanleggen van nieuwe fietspaden en doortochten en het veiliger maken van de schoolomgevingen. De lokale besturen kunnen de administratie hierbij aanvullen door zelf sommige infrastructuurwerken uit te voeren waarvoor zij dan op een investeringssubsidie van het Vlaamse Gewest kunnen rekenen. Hiervoor zullen specifieke mobiliteitsconvenanten met de lokale besturen worden afgesloten.

(4) art. 3MDUH7311 = 'Investeringsuitgaven voor structureel onderhoud van wegen en kunstwerken en ter structurele bestrijding van de verkeersoverlast en de omgevingshinder alsmede ter bevordering van verkeersveiligheid en -comfort, verbetering van verkeersleefbaarheid en ter bevordering van de multimodale bereikbaarheid i.v.m. de gewestwegen met inbegrip van de fietspaden en de kunstwerken alsmede de benodigde elektrische en elektromechanische installaties, de MER-studies, de streefbeeldstudies, de specifieke projectstudies, de kosten m.b.t. verkeersomleiding, de bijzondere kosten voor de versnelde uitvoering van werken en de aankopen en onteigeningen en de daaraan verbonden lasten'. AWV staat in voor de uitvoering van wegenwerken in het kader van het structureel onderhoud en nieuwe investeringsuitgaven voor de Vlaamse gewestwegen. De uitgaven voor structureel onderhoud en investeringen door AWV kaderen in het mee helpen realiseren van de vijf strategische doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen: het waarborgen van de bereikbaarheid, het garanderen van de toegankelijkheid, het verzekeren van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het vrijwaren van de milieu- en natuurkwaliteit.

(5) art. 3MBUF7312 = 'Werken en leveringen van bouwkundige en elektromechanische aard met inbegrip van voorbereidende haalbaarheids- en uitvoeringsstudies met betrekking tot het verkeersbeheer in de grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent, o.a. ten voordele van de doorstroming van het openbaar vervoer op de voorstedelijke vervoersassen en de uitbouw van grootstedelijke multimodale verkeersinformatie- en beheerscentra met inbegrip van de daarbij horende specifieke hard- en software, ten behoeve van de administraties AWV, AOSO en de VVM'. Het doelmatig gebruik van de bestaande capaciteit van de weginfrastructuur ter bevordering van de mobiliteit en om het economisch verlies ten gevolge van verkeersknelpunten tegen te gaan, staat centraal in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Met de inzet van telematicasystemen op de hoofdwegen en op de secundaire wegen, voor het inwinnen en verwerken van actuele verkeersinformatie en vervolgens terugsturen van verkeersinformatie naar de weggebruiker, kunnen de verkeersstromen beter worden beheerd met als doel de mobiliteit te bevorderen. De projecten die op dit begrotingsartikel aangerekend worden, hebben tot doel het beleid rond de ontwikkeling van deze verkeerscentra verder te ontwikkelen.

CIJFERMATERIAAL

(6) art. 3MDUH7315 = 'Investeringsuitgaven in het kader van een veilige schoolomgeving'. Het betreft hier een artikel ingevoerd bij de begrotingscontrole 2005 voor het veiliger maken van de schoolomgevingen in Vlaanderen door het invoeren van een 'zone 30'. Het federaal ministerieel besluit d.d. 26 april 2004 bepaalt dat, behoudens te motiveren uitzonderingen, tegen 1 september 2005 in alle schoolomgevingen een 'zone 30' dient gerealiseerd.

(7) art. 3MDUH7316 = 'Investeringsuitgaven ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer'. In het kader van de afgesloten beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM De Lijn, heeft de Vlaamse regering er zich toe verbonden om via AWW investeringsprojecten te realiseren die de doorstroming van het openbaar vervoer op de gewestwegen moet bevorderen.

Meer bepaald gaat het over de volgende projecten :

- * de jaarlijkse aanleg van minstens 25 km vrije bus- en/of trambanen,
- * de evaluatie en bijsturing van een derde van de verkeerslichten langs gewestwegen.

(8) 2006 = cijfers na begrotingscontrole 2006



PERSONEELCIJFERS

AWV

Personeel

INDELING AANTAL WERKNEMERS PER GESLACHT

| M | V | Tot |
|-----|------|------|
| 416 | 1222 | 1638 |

AANWERVINGEN (2009)

| Leeftijd | A | | | B | | | C | | | D | | | Eindtotaal | | |
|----------|----|----|-----|----|---|-----|---|----|-----|----|---|-----|------------|----|-----|
| | M | V | Tot | M | V | Tot | M | V | Tot | M | V | Tot | M | V | Tot |
| 18 - 35 | 17 | 10 | 27 | 4 | 4 | 8 | 3 | 7 | 10 | 17 | 8 | 25 | 41 | 29 | 70 |
| 36 - 50 | 8 | 0 | 8 | 6 | 2 | 8 | 5 | 2 | 7 | 6 | 1 | 7 | 25 | 5 | 30 |
| 51 - 59 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| Totaal | 26 | 10 | 36 | 10 | 6 | 16 | 8 | 10 | 18 | 23 | 9 | 32 | 67 | 35 | 102 |

UITDIENSTTREDWINGEN (2009)

| Vrijwillig vertrek | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-------|---|---|---|----|-------|---|---|---|---|-------|---|----|----|----|-------|---|----|----|----|--------|----|----|----|-----|
| Statuut | 18-35 | | | | | 36-50 | | | | | 51-59 | | | | | 60-65 | | | | | Totaal | | | | |
| | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T |
| Contractueel | 4 | 0 | 4 | 6 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 4 | 0 | 4 | 6 | 14 |
| Stagair | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Statutair | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 10 | 7 | 26 | 32 | 75 | 18 | 9 | 27 | 35 | 80 | 31 | 17 | 54 | 67 | 169 |
| Eindtotaal | 6 | 0 | 5 | 6 | 17 | 3 | 1 | 0 | 0 | 4 | 10 | 7 | 26 | 32 | 75 | 18 | 9 | 27 | 35 | 96 | 37 | 17 | 58 | 73 | 185 |

| Gedwongen vertrek | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|----|-------|---|---|---|---|--------|---|---|----|----|
| Statuut | 18-35 | | | | | 36-50 | | | | | 51-59 | | | | | 60-65 | | | | | Totaal | | | | |
| | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T |
| Contractueel | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 6 |
| Stagair | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Statutair | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 3 | 6 | 10 | 1 | 0 | 1 | 3 | 5 | 2 | 0 | 4 | 11 | 17 |
| Eindtotaal | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 3 | 5 | 1 | 0 | 3 | 7 | 11 | 1 | 0 | 1 | 3 | 5 | 3 | 2 | 5 | 13 | 23 |

| Natuurlijke uitstroom | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|----|--------|---|---|---|----|
| Statuut | 18-35 | | | | | 36-50 | | | | | 51-59 | | | | | 60-65 | | | | | Totaal | | | | |
| | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T |
| Contractueel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Stagair | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Statutair | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 4 | 2 | 6 | 7 | 1 | 3 | 5 | 16 | 7 | 1 | 7 | 9 | 24 |
| Eindtotaal | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 4 | 2 | 6 | 7 | 1 | 3 | 5 | 16 | 7 | 1 | 7 | 9 | 24 |

CIJFERMATERIAAL

WEGEN EN FIETSPADEN

AWV

Wegen

LENGTE PER PROVINCIE EN PER WEGTYPE

| PROVINCIE | WEGTYPE | LENGTE (KM) |
|-----------------|------------------------------------|-------------|
| Antwerpen | autosnelwegen | 200,946 |
| Antwerpen | in- en uitritten autosnelwegen | 113,586 |
| Antwerpen | overige gewestwegen | 1107,680 |
| Antwerpen | overige ringwegen | 60,634 |
| Antwerpen | ringwegen met autosnelwegenstatuut | 23,517 |
| | | |
| Vlaams-Brabant | autosnelwegen | 136,912 |
| Vlaams-Brabant | in- en uitritten autosnelwegen | 98,616 |
| Vlaams-Brabant | overige gewestwegen | 664,372 |
| Vlaams-Brabant | overige ringwegen | 46,007 |
| Vlaams-Brabant | ringwegen met autosnelwegenstatuut | 51,650 |
| | | |
| West-Vlaanderen | autosnelwegen | 174,159 |
| West-Vlaanderen | in- en uitritten autosnelwegen | 78,306 |
| West-Vlaanderen | overige gewestwegen | 1349,395 |
| West-Vlaanderen | overige ringwegen | 48,043 |
| West-Vlaanderen | ringwegen met autosnelwegenstatuut | 10,596 |
| | | |
| Oost-Vlaanderen | autosnelwegen | 171,977 |
| Oost-Vlaanderen | in- en uitritten autosnelwegen | 92,658 |
| Oost-Vlaanderen | overige gewestwegen | 1224,314 |
| Oost-Vlaanderen | overige ringwegen | 76,992 |
| Oost-Vlaanderen | ringwegen met autosnelwegenstatuut | 22,566 |
| | | |
| Limburg | autosnelwegen | 123,385 |
| Limburg | in- en uitritten autosnelwegen | 37,542 |
| Limburg | overige gewestwegen | 1050,492 |
| Limburg | overige ringwegen | 12,099 |

| Einde contract | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|---|---|----|----|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|--------|---|---|---|---|----|----|
| | 18-35 | | | | | 36-50 | | | | | 51-59 | | | | | 60-65 | | | | | Totaal | | | | | | |
| Statuut | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | A | B | C | D | T | | |
| Contractueel | 0 | 0 | 0 | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 15 |
| Stagair | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Statutair | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Eindtotaal | 0 | 0 | 0 | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 15 |



CIJFERMATERIAAL

Fietsinvesteringen door het Agentschap Wegen en Verkeer in 2009

AWV investeert jaarlijks in fietsinfrastructuur. Hierbij worden zowel middelen ingezet voor de aanleg van nieuwe fietspaden, als voor de verbeteringen van de veiligheid van bestaande fietspaden of ter verbetering van het rijcomfort op de fietspaden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zet hiervoor reguliere kredieten van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF 73.11) of FFEU-middelen in. Een groot aantal projecten in functie van het wegwerken van gevaarlijke punten, omvatten immers ook verbetering voor de fietsers.

Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de ingezette middelen.

| BUDGET | BEDRAG GEÏNVESTEERD IN FIETSPADEN, -TUNNELS EN BRUGGEN | AANTAL KM FIETSPAD | FIETSTUNNEL OF -BRUG |
|---|---|-----------------------|---|
| Eigen investeringskredieten (73.11) | 13.094.056,70 € | 110,16 | In één project worden 5 fietstunnels voorzien. |
| FFEU-middelen | 7.816.246,54 € | 11,22 | 1 fietstunnel 1 fietsersbrug |
| Totaal | 20.910.303,24 | 121,38 | |

Verhoudingsgewijs zijn fietstunnels en -bruggen uiteraard steeds duurdere investeringen, die logischerwijze niet resulteren in veel extra kilometers. Deze tunnels- en bruggen voorzien echter in een specifieke nood in functie van de veiligheid van fietsers bijvoorbeeld ter hoogte van gevaarlijke kruispunten of als verbinding of missing links in het fietsnetwerk wanneer dergelijke infrastructuur een barrière wegneemt (bv. over een autosnelweg heen).

Ook in 2009 evenaarde het Agentschap Wegen en Verkeer het geïnvesteerde bedrag in aanleg of heraanleg van fietsinfrastructuur, waarbij naast fietspaden ook enkele fietstunnels en -of bruggen gerealiseerd werden.

COLOFON



REDACTIE

Vlaamse Overheid
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
Agentschap Wegen en Verkeer
Stafdienst

OPDRACHTGEVER EN VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal
Agentschap Wegen en Verkeer
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel

AUTEURS

Communicatiecel Stafdienst
Agentschap Wegen en Verkeer

DANK AAN

Alle afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer voor het aangeleverde beeld- en tekstmateriaal.

FOTOGRAFIE

Alle afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer
De Cel Beeldreportages van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Jan Swinnen
Jo Lieben
Thierry Lewyllie

GRAFISCHE VORMGEVING

Thierry Lewyllie

DATUM PUBLICATIE:

Juni 2010

Op 1 april 2006 werd de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) actief als Agentschap Infrastructuur (INFRA), een intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid binnen het kader van Beter Bestuurlijk Beleid.

Op 21 september 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist de naam te wijzigen in Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Foto omslag: Jan Swinnen

Depot nummer: D/2010/3241/288



Agentschap Wegen en Verkeer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 4 - 1000 Brussel

Tel. 02 553 79 01 - Fax 02 553 79 05
wegen.verkeer@vlaanderen.be - www.wegenenverkeer.be



agentschap
Wegen en Verkeer

