



agentschap
Wegen en Verkeer

JAARVERSLAG

Agentschap Wegen en Verkeer



2010

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Het Agentschap Wegen en Verkeer	7
voorstelling	8
structuur	10
visie, missie, strategische doelstellingen	11
taken en bevoegdheden	12
1 Bereikbaarheid	13
1.1 missing links	14
missing link A11	17
1.2 dynamisch verkeersmanagement	20
dynamisch verkeersmanagement op E40 Sterrebeek-Bertem	23
2 Duurzame mobiliteit	27
2.1 fietspadeninvesteringen	29
fietspadproject langs ring Hasselt	30
2.2 doorstroming openbaar vervoer	32
overname ex-provinciewegen en busbeïnvloeding op deze kruispunten	33
3 Verkeersveiligheid	35
3.1 gevaarlijke punten	36
gevaarlijke puntenproject op de N16	39
3.2 verkeershandhaving: flitscamera's, mobiele weeginstallaties, trajectcontrole...	40
het Weigh in Motion-project	43
4 Verkeersleefbaarheid	47
4.1 geluidsproblematiek	49
geluidsschermen te Erpe-Mere	53
4.2 structureel onderhoud: beleidsdoelstelling	56
structureel onderhoud E40 Sterrebeek-Bertem	59
5 Samenwerkingsakkoorden	63
5.1 winteractieprotocol en winterasfalt	67
5.2 minder hinder protocol	72
6 Cijfers	75
6.1 bestede budgetten	77
6.2 personeel	81
6.3 wegen en fietspaden	83
6.4 klachtenmanagement	87
Colofon	92



U hebt het jaarverslag 2010 van het Agentschap Wegen en Verkeer in handen.

De hoofdtaak van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bleef ook in 2010 de aanleg en het onderhoud van de Vlaamse gewest- en autosnelwegen. Maar AWV blijft eveneens de uitdaging aangaan om steeds opnieuw zijn aanpak te vernieuwen. Dat geldt voor de realisatie van het beleid maar evenzeer op het vlak van onze interne werking, de bedrijfscultuur en onze klantenrelaties.

De vernieuwing trok zich in 2010 eveneens door op personeelsvlak. Er werden heel wat nieuwe collega's aangeworven en ook mijn aanstelling als nieuwe

administrateur-generaal van het agentschap was in 2010 een feit.

De winter van 2009-2010 was een zeer strenge winter, waardoor ons agentschap geconfronteerd werd met meer schade aan het wegdek dan gewoonlijk. Zowel de autosnelwegen als het gewestwegen-net hebben het zwaar te verduren gekregen. Voor het eerst sinds lang kwam onze winterdienst daardoor onder vuur te liggen. De weggebruiker heeft de kanalen gevonden om zijn mening te geven over de winterdienst en aan persbe-langstelling hebben we evenmin gebrek gehad.

Maar dankzij onze wegentoezichers werden we van de ernst van de toestand snel op de hoogte

gebracht. De toestand van het wegennet werd nauwkeurig opgemeten met behulp van de ARAN (Automatic Road Analyzer). In 2010 werd voor het gewestwegennet en voor het autosnel-wegennet een rapport "toestand van het wegennet" opgemaakt met de meest recente meetresultaten. Uit die rapporten blijkt dat de evolutie van de toestand van het autosnelwegennet merklijk beter is dan die van het overige gewestwegennet. Dat betekent dat de vele structurele onderhoudswerken op de autosnelwegen van de voorbije jaren daartoe zeker hebben bijgedragen.

Ook de politiek voelde zich nauw betrokken bij de toestand van

het Vlaamse wegenpatrimonium. In 2010 werd tot twee maal toe gerapporteerd over de toestand aan de commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Er werden twee concrete doelstellingen vooropgesteld: tegen 2015 de onderhoudsachterstand op autosnelwegen wegwerken en het gewestwegennet tegen 2020 terug in goede staat brengen. In navolging van onze bezoeken aan het Vlaams Parlement werden een aantal maatregelen en engagementen opgesteld die de kwaliteit van het structureel onderhoud helpen te verbeteren en de onderhoudsachterstand moeten verminderen.

Ik denk hierbij o.a. aan het Standaardbestek 250 versie 2.2 voor de wegenbouw, dat op 10 mei 2010 formeel werd goedgekeurd door de stuurgroep en dat verplicht wordt voor alle wegenwerken die vanaf 1 april 2011 gepubliceerd worden.

Op vraag van de Minister voor Openbare Werken werd onderzocht

of en hoe de waarborgtermijn voor wegenwerken verlengd kan worden tot 10 jaar. AWV is van oordeel dat deze verhoogde waarborgtermijn best kan toegepast worden voor grote structurele onderhoudswerken waarbij gebruik gemaakt wordt van resultaatsverbintenissen. Er werden ook maatregelen voorgesteld om de kwaliteit van asfaltverhardingen te verbeteren. De productiecontrole werd aangescherpt door het aantal controlebezoeken te verdubbelen.

Om niet opnieuw geconfronteerd te worden met dezelfde verschijnselen zoals met de extreme winterse omstandigheden van 2009-2010, werd in het najaar 2010 voor het eerst een bestek "winterasfalt" opgemaakt. Tijdens de winterperiode werden twee asfaltcentrales opengehouden om dringende herstellingen mogelijk te maken. Daarenboven werd werk gemaakt van een "winteractieprotocol" om de bereikbaarheid en mobiliteit

ook in crisissituaties te kunnen blijven garanderen. Over de vernieuwingen op het vlak van de winterdienst leest u een uitgebreide toelichting verderop in dit jaarverslag (zie blz. 63).

Uit het voorgaande blijkt dat het Agentschap Wegen en Verkeer kort op de bal speelt wanneer we geconfronteerd worden met ernstige problemen. De invoering van PMS, de structurele aanpak om de kwaliteit van de werken te verhogen, de vele investeringswerkzaamheden en het Winteractieprotocol getuigen ervan dat onze lange termijnplanning goed zit, maar als het nodig is kunnen we ook op korte termijn heel wat realiseren. Het jaarverslag bewijst dat als we problemen detecteren ook snel doen wat van ons verwacht wordt... er is dynamiek in het agentschap.

Veel leesplezier.

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal



HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

VOORSTELLING

VOORSTELLING AWW



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.



BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit

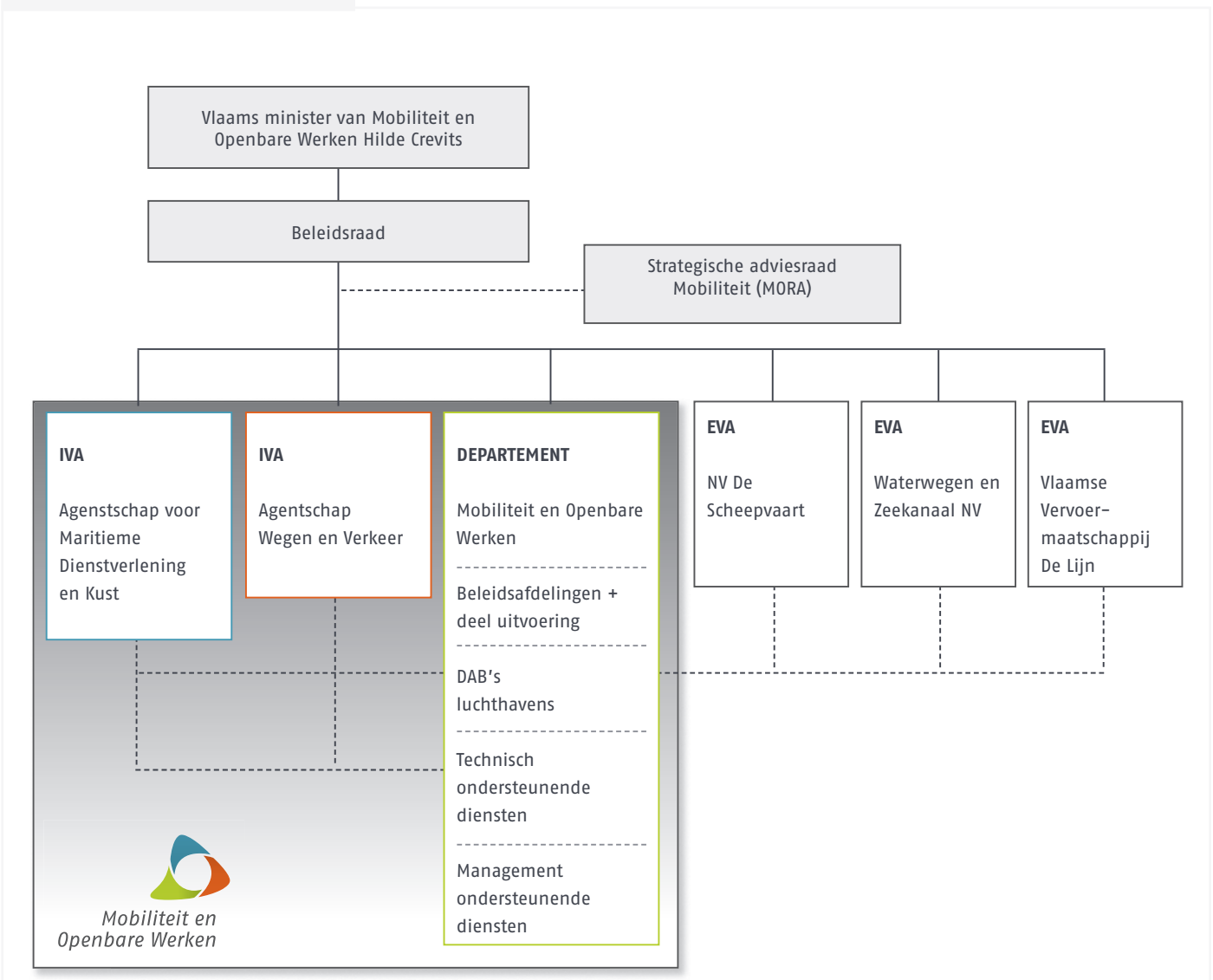
- de beleidsraad MOW
- de Strategische Adviesraad
- het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken
- de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
- nv Waterwegen en Zeekanaal
- nv De Scheepvaart

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
- het Agentschap Wegen en Verkeer
- het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

ORGANOGRAM MOW



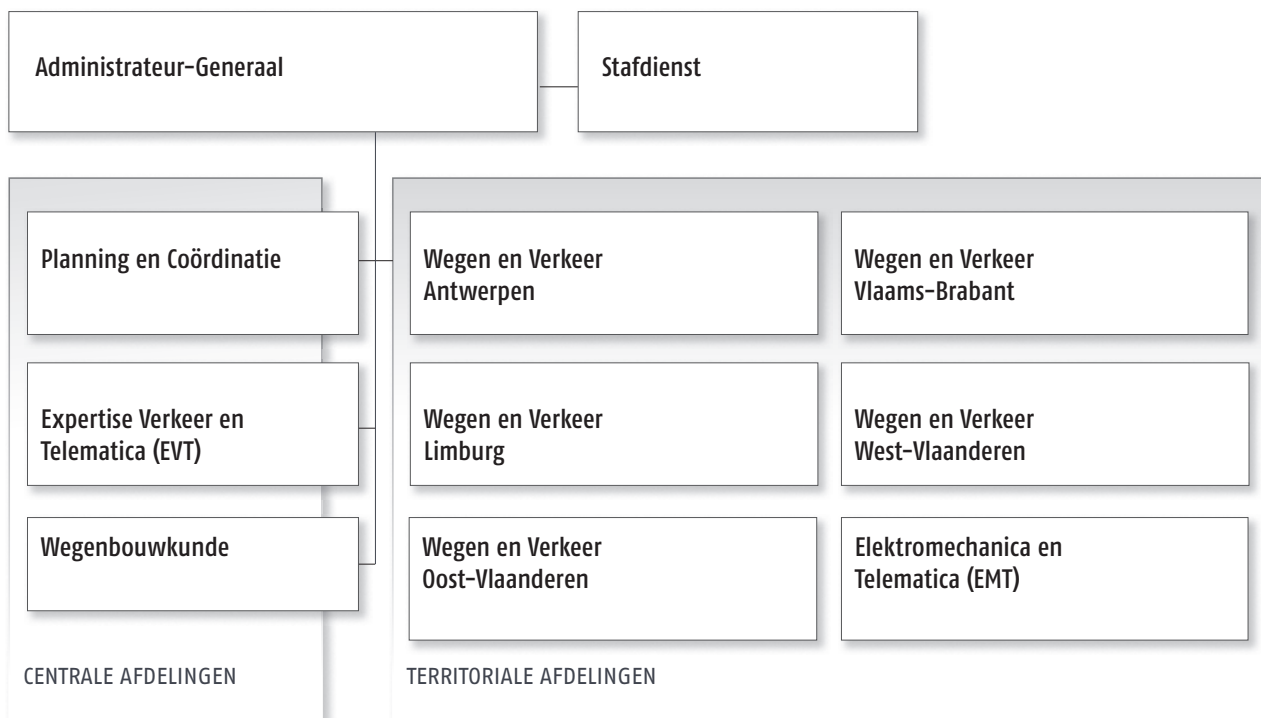
STRUCTUUR AWW

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 (wegbouwkunde, 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 werden in deze respectievelijke afdelingen geïntegreerd.

STRUCTUUR VAN 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.





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

HORIZONTALE 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 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 bestellingsopdrachten 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 de invloed van het verkeer op de omgeving inzake geluid en trillingen en stelt 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.



BEREIKBAARHEID

1.1 MISSING LINKS

1.2 DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT



MISSING LINKS



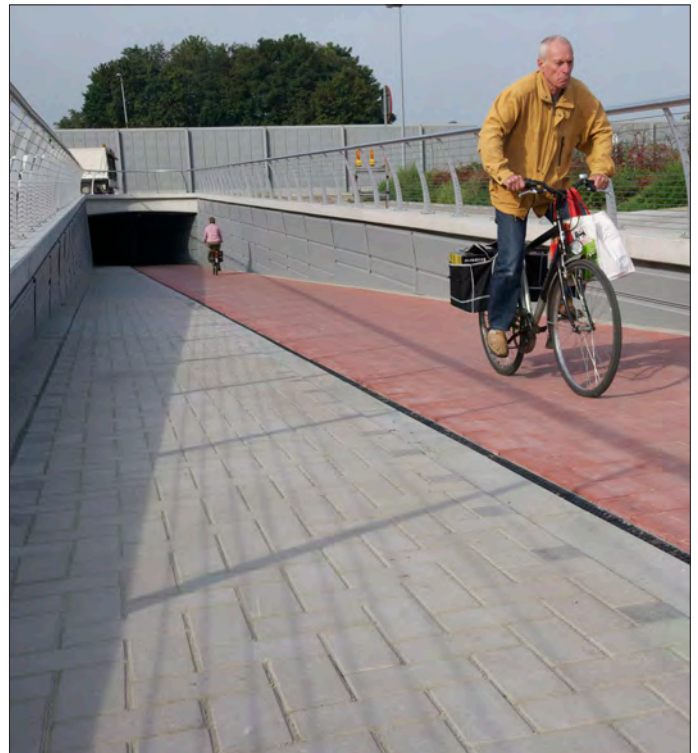
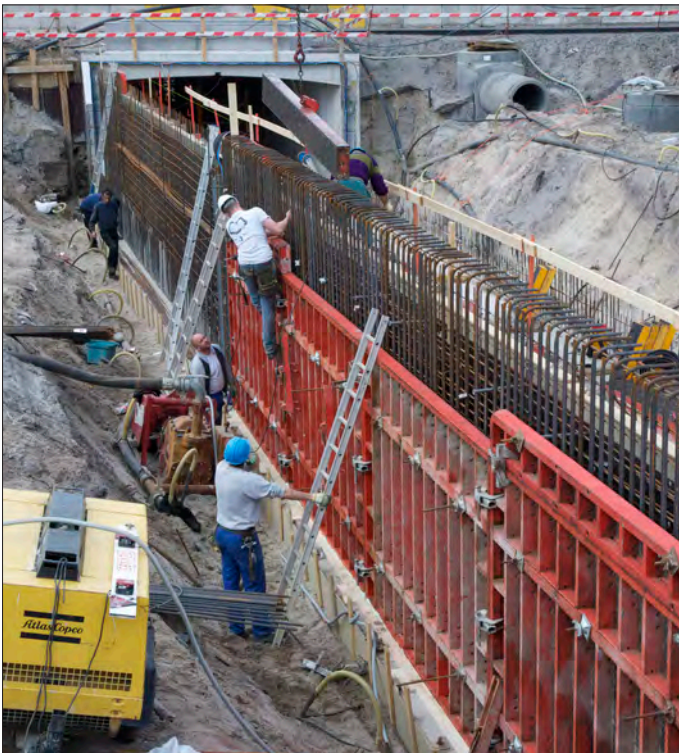
Het Agentschap Wegen en Verkeer blijft werken aan de missing links en overige ontbrekende schakels in het primaire wegennet. Het gaat om werken die de capaciteit van het wegennet ten goede komen en het gemak van de weggebruiker verhogen. In totaal werkt het Agentschap Wegen en Verkeer verder aan de realisatie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



STAND VAN ZAKEN

De volgende missing links zijn reeds voltooid of volledig in uitvoering:

- Extra rijstrook E17 tussen Kortrijk en Waregem
- A10 Jabbeke-Oostende
- Noordelijke ontsluiting luchthaven (aanleggen verbindingsweg E19 en kruispunt N211xN21)
- Aanpassen verkeerswisselaar Lummen.



Het uitvoeringstraject van missing links wordt ook in de toekomst resoluut voortgezet. Hierbij wordt enerzijds prioriteit gegeven aan wegwerkzaamheden waarvoor de voorbereidingen reeds het verst gevorderd zijn. AWW hoopt tegen 2014 (het einde van deze legislatuur) de werken voor het wegwerken van zes missing links aan te besteden of af te ronden. Op basis van hun bijdrage tot het verbeteren van de bereikbaarheid kan een nieuwe set van een vijftal weg te werken missing links worden geselecteerd. Op deze wijze zal het tempo in het wegwerken van de missing links ook op langere termijn gehandhaafd kunnen worden.



MISSING LINK A11

MISSING LINK A11 TUSSEN BRUGGE EN WESTKAPELLE KRIJGT DEFINITIEVE VORM

DE A11 VOORGESTELD

De missing link A11 moet twee belangrijke verkeersaders, namelijk de N31 Expresweg in Brugge en de N49 in Westkapelle met elkaar verbinden. Deze nieuwe verbindingsweg moet de verkeersknoop ontwarren en de veiligheid en leefbaarheid van de regio verhogen. De A11 is belangrijk voor de economische ontwikkeling in Vlaanderen. Deze weg zal zorgen voor een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge maar ook van de toeristisch aantrekkelijke oostkust en het regionaal-stedelijk gebied Brugge. Tegelijk wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook de situatie voor de lokale bewoners te verbeteren. Met de aanleg van de A11 kan het vrachtverkeer van en naar de haven van Zeebrugge en het toeristische verkeer van en naar de kust gescheiden worden van het lokale verkeer, waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid enorm toeneemt. Een volledig nieuw fietspadennetwerk moet bovendien zorgen voor een veilige fietsroute van en naar de haven en de polderdorpen.

Bij de aanleg van de A11 gaat er ook veel aandacht naar een goede omgevingskwaliteit. In het referentieontwerp werd rekening gehouden met het maximaal bewaren van het open polderlandschap. Er worden ook plaatselijk geluidsschermen voorzien.

SAMENWERKINGSVERBAND

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

Via-Invest is een samenwerkingsverband tussen het Vlaams Gewest enerzijds (vertegenwoordigd door AWW en het Departement MOW) en de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) anderzijds.



Voor dit dossier sluit de Vlaamse overheid een Design-Build-Finance-Maintain-contract met een private partner. Naast het ontwerp en de bouw staat deze private partner ook in voor de financiering en het onderhoud gedurende een periode van dertig jaar.

KENNISMAKING MET PUBLIEK

Op zaterdag 19 juni 2010 organiseerde Stad Brugge samen met de West-Vlaamse afdeling van AWW een infomarkt in Dudzele. Aan de hand van 3D-voorstellingen en plannen werd het dossier overzichtelijk voorgesteld. Zo'n 400 mensen bezochten de infomarkt en kregen antwoord op al hun vragen. De bewoners van Knokke-Heist en Damme kregen op hun beurt gelegenheid om kennis te maken met het referentieontwerp op de infoavond van woensdag 23 juni 2010. Beide infomomenten werden telkens bijgewoond door Minister van Openbare Werken Hilde Crevits en de burgemeesters van de betrokken gemeenten. Alle bezoekers kregen een informatiebrochure mee. De brochure werd ook nog eens verspreid in zo'n 7000 brievenbussen.



Zicht vanop N31 rijdend richting Zeebrugge net voor kruising A11. Dit is het nieuwe aansluitingscomplex A11-N31 dat al het verkeer voor de verschillende richtingen op een vlotte en veilige manier kanaliseert. De bruggen in het aansluitingscomplex krijgen een slank ontwerp voor een open en aangenaam wegbeeld. Rechts in beeld zijn respectievelijk de aansluiting van de N31 uit Lissewege en Zeebrugge op de A11 richting Westkapelle en de ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen Herdersbrug en de Spie.



Beeld vanop het jaagpad van het Boudewijnkanaal kijkend naar de nieuwe beweegbare brug van de A11 in Dudzele. De spoorwegbrug is achteraan in beeld. Na de kruising met het Boudewijnkanaal wordt ten zuiden van de A11 een geluidsscherm voorzien om de geluidshinder voor de nabijgelegen woningen maximaal te beperken.



Zicht vanop het fietspad van de oostelijke dijk van het Leopoldkanaal. Ter hoogte van het Leopoldkanaal en Schipdonkkanaal wordt de A11 uitgevoerd als viaduct. De fietsroute langs de Leopoldvaart-Noord wordt ter hoogte van de Knoksebaan (N376) doorgetrokken naar het noorden. Rechts achteraan in beeld is de fietstunnel onder de Heistlaan.



Zicht vanop de A11 richting N49 Knokke-Heist (Westkapelle) net voor de kruising met de N376. De A11 gaat ter hoogte van Westkapelle ondergronds om visuele en geluidshinder te beperken. De A11 kruist hier de N376 en de N374 met twee tunnels van telkens 250m lang.

DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

UITBOUWEN VAN VERKEERSMANAGEMENTSYSTEMEN

Het uitbouwen van verkeersmanagementsystemen op het Vlaamse hoofdwegennet krijgt van minister Crevits topprioriteit in haar beleid. Voor 2011 maakt ze 6 miljoen euro extra vrij, bovenop de regulier voorziene investeringsbudgetten (18 miljoen euro) om cruciale facetten van het Dynamisch Verkeersmanagementplan-Vlaanderen versneld uit te bouwen. Dit DVM-plan geeft de prioriteiten aan voor de implementatie van DVM-systemen, zowel inzake installatietype als inzake locatiekeuze.

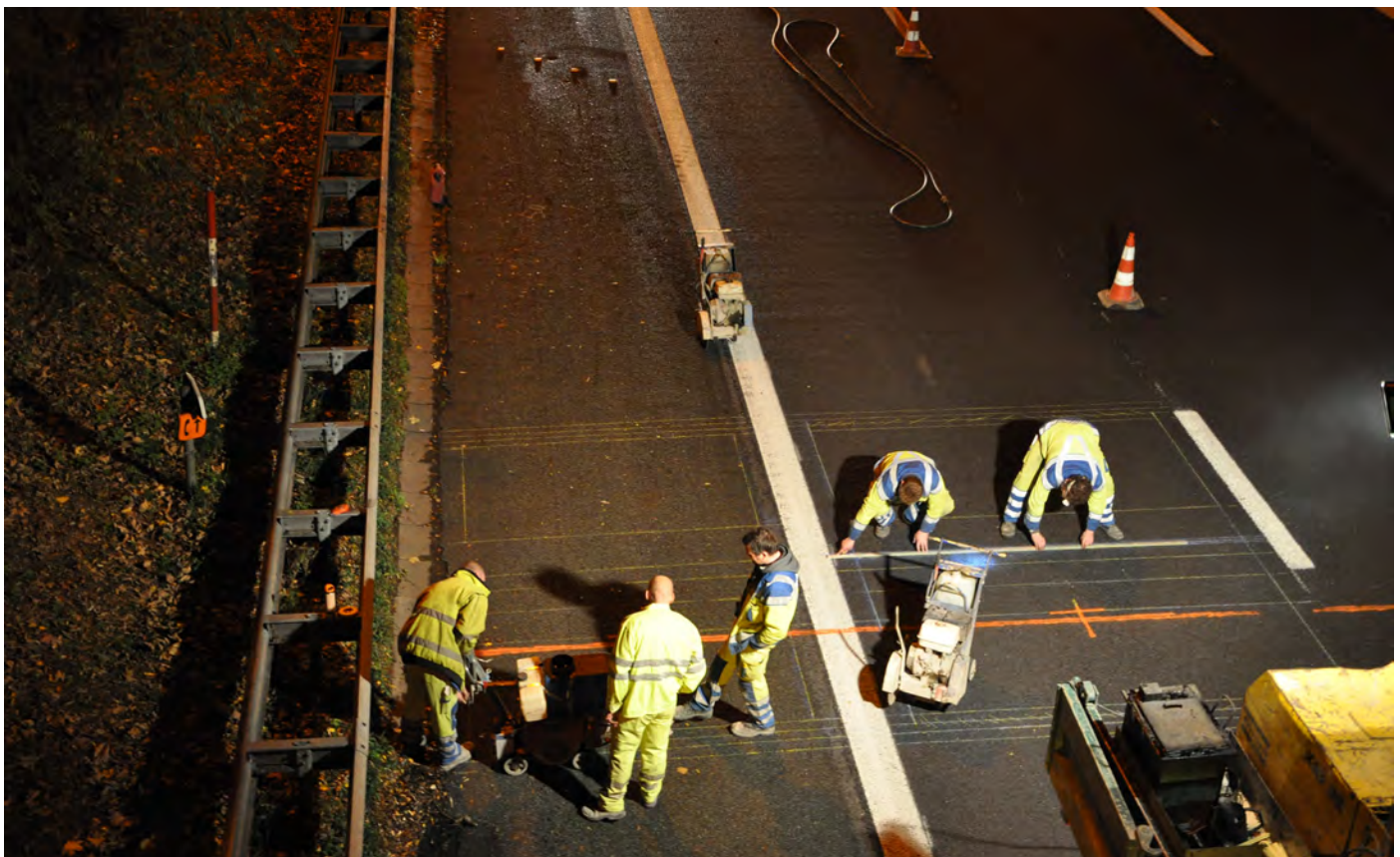
Concreet plant het Agentschap Wegen en Verkeer in 2011 investeringen in:

- de verdere realisatie van het basismetnet '**Meten in Vlaanderen**', met het oog op een volledige realisatie tegen eind 2012;
- de verdere uitbouw van het **wegvakmanagement** en extra **CCTV-bewaking** op cruciale locaties en complexen in de regio **Gent** (3e fase);
- uitbouw van DVM-infrastructuur voor het in gebruik nemen van een **spitsstrook op de E313**. Daarbij zal de pechstrook als vierde rijstrook ingenomen worden en fungeren als 'spitsstrook'. Dit vereist de mogelijkheid om deze 4e rijstrook dynamisch te beheren en dus een verdere uitbouw van het wegvakmanagement op dit traject (onder meer rijstrooksignalisatie).
- de veiligheidsinfrastructuur en de infrastructuur voor Dynamisch Verkeersmanagement-Vlaanderen in en om de **TERN-tunnels** (in het kader van de Europese Tunnelrichtlijn), in het bijzonder de Craeybeckxtunnel en de Kennedytunnel;
- upgrade van het **telematicanetwerk** (voor communicatie tussen de systemen en voor transport van data) en verdere uitbouw van het netwerk in de regio's Gent en Brussel.
- de infrastructuur voor **netwerkmanagement** op het Vlaamse hoofdwegennet (in het bijzonder de ontbrekende dynamische informatieborden in de regio's Kortrijk en Brugge, de corridor N16 die de verbinding vormt tussen E17 en E19 en het knooppunt E40/E314 ter hoogte van Bertem);
- verdere uitbouw van installaties voor **basismonitoring** met het oog op een completere informatie-inzameling over de actuele verkeerssituatie op het gehele hoofdwegennet binnen de Vlaamse ruit en in de regio Brussel (CCTV-camera's voor actuele beelden over de verkeerssituatie, AID-camera's voor automatische incidentdetectie, PTZ-camera's die in de gewenste richting kunnen gedraaid worden en die kunnen inzoomen op een specifieke verkeerssituatie);
- **nummerplaatherkenningscamera's** ter hoogte van de belangrijkste knooppunten. Zij maken het mogelijk om herkomst-bestemmingsinformatie in te winnen en reistijden te berekenen. Voor 2011 staat de realisatie van zo'n 50-tal camera's op het programma.

Na realisatie van deze fase zal het hoofdwegennet binnen de Vlaamse ruit een volledige minimale uitrusting hebben in termen van monitoring van de actuele verkeerssituatie. Dit houdt in dat abnormale situaties in de verkeersstroom gedetecteerd worden en dat de weggebruiker hierover tijdig geïnformeerd en geadviseerd kan worden met de beschikbare kanalen (website, radio, RDS-TMC en dynamische informatieborden).

STAND VAN ZAKEN UITVOERING DVM EIND 2010

TYPE INSTALLATIE	GEREALISEERD	VERDERE PLANNING
Netwerkmanagement		
Variabele informatieborden	49	Nog 34 VMS-installaties gedefinieerd en gebudgetteerd, voor uitvoering 2011 - 2012
Metten in Vlaanderen (meetlussen)	161	277 in totaal voorzien, te realiseren tegen eind 2012
ALPR- of nummerplaatherkenning-camera's	3	
(+ 25-tal in het kader van handhavingssystemen)	Totale ALPR-plan omvat ruim 350 camera's (tot eind 2010 ook reeds 25 ALPR-camera's geplaatst in het kader van handhavingssystemen die tevens ingezet worden voor DVM-toepassingen)	
AID- of Automatische Incident Detectie-camera's	506	
CCTV-camera's	139	Nog 120 voorzien
Wegvakmanagement		
Dynamische rijstrooksignalisatie aangevuld met verhoogde densiteit meetlussen en AID-camera's	R1 - Antwerpse Ring, beide richtingen + aantal toekomstige snelwegen (E19 noord en zuid en E17)	
	E313 - Complex Oost tot Antwerpse Ring	





DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT OP E40 STERREBEEK-BERTEM

In de zomer van 2010 voerde de afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant grote werkzaamheden uit op het traject Brussel-Leuven van de E40 (zie p. 59). Daarbij is het wegdek vernieuwd, zijn veiligheidsvoorzieningen aangelegd en kregen onderbruggen een onderhoudsbeurt. Om de veiligheid en de hinder op en langs de werf in goede banen te leiden, werd besloten om het traject en de invalswegen versneld uit te rusten met nieuwe infrastructuur voor dynamisch verkeersmanagement.

Deze infrastructuur gaat van dynamische informatieborden tot meetpunten met detectielussen, camera's, filewaarschuwborden en bijhorende netwerk- en voedingsinfrastructuur. Al deze installaties hebben tot doel de doorstroming van het verkeer gedurende de werfperiode te bevorderen, het verkeer 'slim te leiden' en de weggebruiker tijdig in te lichten bij incidenten. De camera's en meetlocaties zorgen er op hun beurt voor dat het Vlaams Verkeerscentrum een duidelijk zicht heeft op de actuele verkeerssituaties.

DYNAMISCHE INFORMATIEBORDEN OP KEUZEPUNTEN

Op de plaatsen waar weggebruikers bij onverwachte situaties nog de kans hebben om hun reisroute aan te passen, de zogenaamde keuzepunten, zijn dynamische informatieborden boven de snelweg geplaatst. Het verkeerscentrum gebruikt dergelijke borden om de weggebruiker te waarschuwen voor ongevallen, defecte voertuigen, tijdelijke wijzigingen in de werfsituatie en plotse files.

In het kader van de vernieuwingswerken zijn vijf nieuwe informatieborden geplaatst: op de ring om Brussel in beide rijrichtingen; net voor het knooppunt met de E40 in Sint-Stevens-Woluwe, op de E40 richting Luik in Kraainem, op de E40 richting Brussel in Haasrode en op de E314 richting Brussel in Herent. Voor 2011 en 2012 staan bovendien nog zeventien bijkomende dynamische informatieborden op het programma voor de Brusselse ring en zijn invalswegen.

WERKZAAMHEDEN: VOEDINGS- EN NETWERKINFRASTRUCTUUR

EMT begon eind februari 2010 met het plaatsen van nieuwe en verplaatsen van bestaande voedings-

en netwerkinfrastructuur. Op de invalswegen van het werftraject langs de E40, op de E314 en op de Ro begonnen meerdere ploegen tegelijk met de voorbereidingen. De EMT-werken werden nagenoeg volledig afgerond tegen half juni, bij het begin van de wegwerkzaamheden. Een gedeelte van de werken moest sowieso parallel uitgevoerd worden met de wegenwerken zelf.

Bij het aanleggen van de voedings- en netwerkinfrastructuur is er maximaal voor gezorgd dat deze probleemloos kan ingezet worden bij de definitieve uitbouw van de dynamische verkeersmanagementsystemen in deze regio. Zo is de capaciteit van het glasvezelnetwerk uitgebreid tot 1Gb/s om de camerabeelden (80Mb/s) die er later nog zullen bijkomen ook vlot te kunnen transporteren naar het verkeerscentrum in Antwerpen. Langs een groot deel van het traject moesten voedingskabels ingegraven worden. Als anticipatie op een eventuele verbreding van de snelweg is meteen van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal wachtleidingen mee te plaatsen in de gegraven sleuven. Op die manier kan de capaciteit van het telematicanetwerk in de toekomst, zonder extra (dure) graafwerken, eenvoudig aangepast worden aan de noden van het moment.

BEPERKTE HINDER

De kabelwerken langs de E40, E314 en de Brusselse Ring zijn overdag op de pechstrook en in de bermen uitgevoerd waardoor de hinder voor de weggebruiker zeer beperkt was.

Voor het plaatsen van de verkeerscamera's en het uitvoeren van boringen onder de weg, moest telkens de linkerrijstrook ingenomen worden. Deze activiteiten zijn zoveel mogelijk 's nachts, of waar toegelaten, buiten de spits uitgevoerd.

Ook het plaatsen van de 5 nieuwe dynamische informatieborden is 's nachts gebeurd. Het verkeer moest daarbij gedurende enkele uren over één rijstrook en werd af en toe kortstondig opgehouden.



BEGRIPPEN DVM

VMS

“Variable Message Sign”, ook weleens “Dynamisch informatiebord”. Deze borden worden gebruikt om de weggebruiker te informeren over incidenten, files, geplande werken,...

AID-camera's

“Automatische IncidentDetectie-camera's”. Deze verkeerscamera's zijn uitgerust met een intelligente software-module waardoor ze opgemeten gegevens kunnen interpreteren en mogelijke incidenten kunnen aangeven. Op basis van deze informatie worden de betrokken filewaarschuwborden aangestuurd. De camerabeelden dragen ook bij tot een snelle inschatting bij ongevallen door verkeerscentrum en politie- en hulpdiensten. Zo kunnen ze voldoende hulpverleners en takdiensten ter plaatse sturen en de weg sneller vrij maken.

Filewaarschuwborden

“Filewaarschuwborden” geven waarschuwingsboodschappen aan weggebruikers over files verderop, op basis van metingen door verkeerscamera's. Deze borden zijn ook gebruikt tijdens de werkzaamheden op de E40. Op de invalstrajecten zijn deze borden om de 1500 m bevestigd aan verlichtingspalen. Weggebruikers weten dan wanneer ze verderop vertraagd verkeer konden verwachten.

MIV

“Meten in Vlaanderen”, het project waarin Vlaamse hoofdwegen uitgerust worden met meetpunten. Hiermee worden vooral voertuigsnelheden en -aantallen gemeten met behulp van dubbele detectielussen in het wegdek.







DUURZAME MOBILITEIT

2.1 FIETSPADENINVESTERINGEN

2.2 DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER



FIETSPADENINVESTERINGEN

STAND VAN ZAKEN

INVESTEREN IN FIETSPADEN

Het agentschap werkt mee aan de uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) via eigen investeringsmiddelen en via subsidies aan lokale overheden. Voor de eigen middelen werden in 2010 veel kleine projecten specifiek voor fietspaden vastgelegd op het VIF investeringskrediet en op de FFEU fondsen.

De 'fietstoets' is als denkreëflex opgenomen binnen het agentschap: bij elk werk wordt nagegaan of investeringen voor fietspaden aangewezen zijn en zo ja welke investeringen in dat geval het meest wenselijk zijn.

In 2010 werd het fietsteam opgericht. Het fietsteam MOW ijvert om de investeringen in fietspaden door de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW op één lijn te brengen. Het doel is om de investeringsmiddelen voor fietsvoorzieningen zo optimaal mogelijk te benutten, onder andere via een planmatige aanpak en de opmaak van een Integraal FietsInvesteringsprogramma.

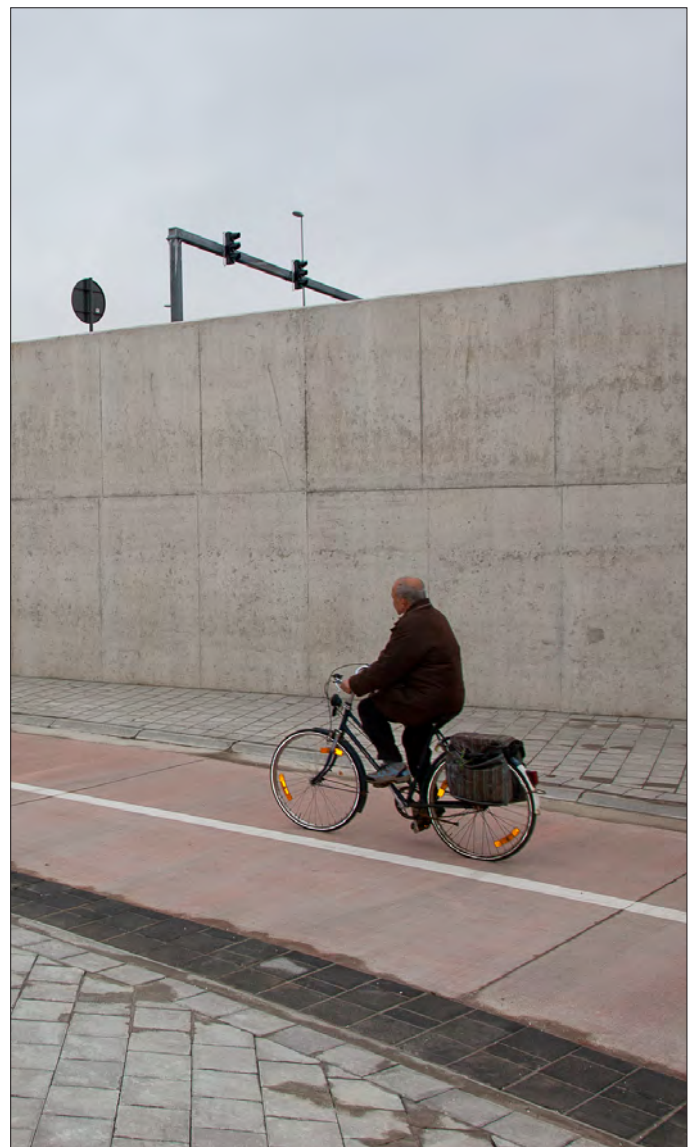
FIETSINVESTERINGSPROGRAMMA (IFI)

Naast de opmaak van het eerste geïntegreerd Fietsinvesteringsprogramma (IFI) 2010 werd gewerkt aan de opmaak voor het IFI 2011-2014.

In het IFI 2010 wordt een overzicht gegeven van de verschillende fiets(gerelateerde) investeringen van het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement MOW (afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid), Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en De Lijn.

Het IFI 2011-2014 is een gezamenlijk meerjaren-investeringsprogramma voor fietsinfrastructuur. De hoofdverantwoordelijkheid voor het aanleggen van veilige en comfortabele fietspaden is duidelijk opnieuw bij het Vlaamse Gewest gelegd. Bij de

opmaak van het investeringsprogramma of planning is aandacht voor de aanleg van nieuwe fietspaden en voor het structureel onderhoud ervan, maar ook voor investeringen in jaagpaden langs waterwegen of in halte-infrastructuur bij halteplaatsen van De Lijn. De onderlinge prioriteit wordt bepaald op basis van het BFF. Ook wordt rekening gehouden met de administratieve procedures als vergunningen en onteigeningen zodat ook rekening gehouden wordt met de haalbaarheid van de projecten.



FIETSPADPROJECT LANGS RING IN HASSELT

DUURZAME MOBILITEIT IN HASSELT

De voorbije jaren heeft het agentschap volop de kaart getrokken van de ondersteuning van duurzame mobiliteit. In Limburg komt dit zeer goed tot uiting in Hasselt. Daar werden de voorbije jaren al een aantal projecten uitgevoerd die de nadruk leggen op de veiligheid en het comfort van de zachte weggebruiker, de ondersteuning van de Lijn en het aanzetten tot ecologisch rijden. We zetten graag een aantal projecten op een rijtje.

- Kempische Steenweg
- Maastrichtersteenweg / Diepenbekerweg
- Runkstersteenweg / Hendrik van Veldekesingel – Boerenkrijgsingel
- Astridlaan / Kuringersteenweg

KEMPISCHE STEENWEG

Wegen en Verkeer Limburg startte in 2008 met een busbaanproject op de Kempische Steenweg in Hasselt. Omwille van organisatorische redenen en om de hinder te beperken gebeurde dit in een aantal fases. De laatste fase werd afgewerkt in 2010. Het agentschap maakte tijdens deze werkzaamheden één kruispunt van de twee bestaande kruispunten aan de Kempische Steenweg met de Tulpinstraat en de Vijversstraat.

De samensmelting van de twee punten verkleint het risico op ongevallen en zorgt daarenboven voor een vlottere doorstroming. Door een kruispunt weg te nemen verdwijnt ook een extra stoppunt, wat het verbruik van de wagens ten goede komt.

Zoals eerder vermeld sloot het agentschap met deze werken het busbaanproject af. De bussen kunnen nu over het volledige traject gebruik maken van een vrij liggende baan en krijgen voorrang aan de kruispunten. Op deze manier geraakt de buspendelaar (vooral tijdens de spitsuren) sneller van Zonhoven naar Hasselt. Dit zou dan ook een extra stimulans moeten zijn om de wagen te laten staan en de bus te nemen.

Langs het traject legde AWW ook een breed, comfortabel fietspad aan. Samen met de beveiligde oversteekplaatsen promoot deze ingreep het gebruik van de fiets.

MAASTRICHTERSTEENWEG / DIEPENBEKERWEG

In 2010 werden ook de werken aan het kruispunt van de Maastrichtersteenweg en de Gouverneur Roppesingel beëindigd. Maandag 4 augustus 2009 startte Wegen en Verkeer Limburg met de herinrichting van dit kruispunt. Tijdens deze werkzaamheden smolten de kruising Diepenbekerweg en Maastrichtersteenweg en die tussen de Diepenbekerweg en de Gouverneur Roppesingel samen.

Door deze ingreep ontstaan er minder conflictsituaties en is de veiligheid verhoogd. Door één kruispunt te verwijderen, verdween er opnieuw een stop- en startpunt op de Hasseltse wegen.

Daarenboven creëerde AWW op deze manier een betere ontsluiting van de stad Hasselt en het industrieterrein. Dit wordt extra ondersteund doordat het verkeer komende van Sint-Truiden nu ook richting centrum kan afslaan op de Gouverneur Roppesingel en niet meer moet omrijden.

De Maastrichtersteenweg, aan de buitenzijde van de Gouverneur Roppesingel, takt niet meer rechtstreeks op het kruispunt aan. Door deze aanpassingen is de verkeersleefbaarheid in deze straat gevoelig toegenomen.

Voor de zachte weggebruiker legde het agentschap nieuwe vrijliggende fiets- en voetpaden aan. Ook aan de zijde van het lokale industrieterrein "Het Dorlik" liggen nu fiets- en voetpaden. Verschillende oversteekplaatsen en een fietstunnel onder de Gouverneur Roppesingel zorgen er voor dat de zachte weggebruiker veilig kan oversteken. Door de aandacht voor de zachte weggebruiker in dit project, kunnen werknemers en bezoekers het terrein nu ook per fiets bereiken en de wagen thuis laten.

RUNKSTERSTEENWEG / HENDRIK VAN VELDEKESINGEL – BOERENKRIJGSINGEL

Om de veiligheid op het kruispunt van de Runkstersteenweg met de Hendrik van Veldekesingel – Boerenkrijgsingel te verhogen, plaatste het agentschap een fietstunnel onder het wegdek. De werkzaamheden waren klaar in de zomer van 2010.



Nu kunnen fietsers en voetgangers veilig en gescheiden van de rest van het verkeer, de Hendrik van Veldekesingel – Boerenkrijgsingel kruisen. Daarenboven verhoogt deze ingreep de doorstroming op het kruispunt omdat de oversteekbeweging van de fietsers is verdwenen.

ASTRIDLAAN / KURINGERSTEENWEG

De Koningin Astridlaan – Kuringersteenweg is een van de drukste wegen tussen de ring (R71) en Hasselt centrum. Door de aanwezigheid van horeca, diensten, woningen, handelszaken en het station komen hier alle soorten weggebruikers samen. Dit is, vooral op piekmomenten, een gevaarlijke cocktail die stilaan zorgde voor het dichtslibben van deze verkeersader. De inrichting voldeed dan ook niet meer om het verkeer goed op te vangen. Daarenboven verminderde het veiligheidsgevoel in het lokale verkeer de laatste jaren heel sterk.

Door de herinrichting van de Koningin Astridlaan wil het agentschap Wegen en Verkeer de verkeersveiligheid en –leefbaarheid verhogen. De nieuwe rijbaan is smaller. Daarenboven wordt dit nieuwe wegbeeld versterkt door de aanliggend verhoogde fietspaden, de middeneilanden ter hoogte van de kruispunten en het groen in de plantvakken, waardoor de snelheid van het verkeer verder afremt. De tragere snelheden verhogen de veiligheid en zorgen voor een verlaagd verbruik.

Samen met de oversteekplaatsen zorgen de duidelijk zichtbare en verhoogde fiets- en voetpaden voor extra veiligheid voor de zachte weggebruiker. Die heeft dankzij al de genoemde ingrepen ook een comfortabeler gevoel op de weg. Op deze manier wil AWW ook aan deze kant van de stad, de weggebruiker aanmoedigen om vaker de fiets te nemen.



DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER



Het agentschap realiseert jaarlijks een specifiek investeringsprogramma 'Bevorderen doorstroming openbaar vervoer', dat wordt opgesteld in samenspraak met De Lijn en de bevoegde minister. Hierbij focussen we enerzijds op infrastructurele maatregelen zoals bijvoorbeeld de aanleg van vrije bus- en trambanen en anderzijds op telematicaoplossingen, zoals bijvoorbeeld verkeerslichtenbeïnvloeding.

Het investeringsprogramma voor doorstroming openbaar vervoer 2010 werd goedgekeurd op 6 augustus 2010.

BUSBEÏNVLOEDING

OVERNAME EX-PROVINCIEWEGEN EN BUSBEÏNVLOEDING OP DEZE KRUISPUNTEN

In 2009 kreeg Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen 136 kilometer provincieweg in zijn beheer, inclusief 23 verouderde en starwerkende verkeerslichteninstallaties. In de provinciale commissie verkeersveiligheid (PCV) zijn alle kruispunten individueel bekeken. Bij een aantal stelde de commissie een herinrichting voor. Er is ook beslist om alle driekleurige installaties uit te rusten met een voertuigafhankelijke werking. Ongeveer de helft werd voorzien van busbeïnvloeding.

Busbeïnvloeding dient om de doorstroming van de bussen van De Lijn te bevorderen. Inmeldlussen in het wegdek zorgen ervoor dat een aankomende bus groen licht krijgt. Op basis van de toegelaten snelheid en de minimumovergangstijd wordt berekend op welke afstand de inmeldlus moet komen. Als de bus over de lus rijdt, zorgen ingrepen in de cyclus ervoor dat de bus groen heeft op het ogenblik dat hij het kruispunt nadert. Als de bus echter dichterbij het kruispunt een halte aandoet, dan wordt de inmeldlus pas na de halte gelegd. Uiteraard kan er dan geen groengarantie zijn. Een uitmeldlus, die meestal net na het kruispunt in het wegdek is aangebracht, detecteert nogmaals de voorbijrijdende bus om de verkeerslichteninstallatie te informeren dat de normale lichtencyclus opnieuw mag verder lopen.

De verkeerslichteninstallaties op de ex-provinciewegen waren voorzien van eenvoudige starwerkende verkeersregelaars. Met deze regelaars was het niet mogelijk om busbeïnvloeding te installeren. Daarom zijn alle verkeersinstallaties zo goed als volledig vernieuwd.

Deze grondige vernieuwing had twee belangrijke voordelen. De bedrijfszekerheid van de oude installaties is verhoogd naar de standaard van AWW en de installaties zijn uitgerust met energiezuinige en onderhoudsvriendelijke LED-lantaarns.

Deze aanpassingswerken, goed voor € 2 300 000, zijn gefinancierd met middelen speciaal voor ingrepen die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen.







VERKEERSVEILIGHEID

3.1 GEVAARLIJKE PUNTEN

3.2 VERKEERSHANDHAVING

WEGWERKEN VAN GEVAARLIJKE PUNTEN BLIJFT EEN PRIORITEIT



In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009 – 2014 is ook een deel over veilige weginfrastructuur opgenomen: het programma voor het wegwerken van gevaarlijke punten wordt voortgezet. Dit werd ook opgenomen in de recent afgesloten beheersovereenkomst 2011 – 2015 van AWW.

Eén van de omvangrijkste sleutelprojecten in de lopende beheersovereenkomst is het veilig inrichten van de gewestwegen en hun omgeving. Hiertoe werd eind 2002 het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' opgestart. Dit project mag als een uitstekend voorbeeld bestempeld worden van het nuttig en doelgericht aanwenden van de middelen uit het FFEU.

STAND VAN ZAKEN GEVAARLIJKE PUNTEN

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. Er wordt een gemiddelde van drie jaar genomen 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: $P = (5x \text{ dodelijk slachtoffer}) + (3x \text{ zwaargewond slachtoffer}) + (1x \text{ licht gewond slachtoffer})$.

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 Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen (TV3V) 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 TV3V de leidraad 'Veilig Verkeer Vlaanderen' met inbreng van de knowhow en ervaring van het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze leidraad biedt uniforme typeoplossingen en beslissingen 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, provincies, 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. Hieronder vindt u de stand van zaken op datum van 31 december 2010:

	ONTWERP BEZIG	ONTWERP GOEDGEKEURD	AANBESTEED	IN UITVOERING	UITGEVOERD	TOTAAL
Antwerpen	5	11	18	15	139	188
Limburg	9	21	31	11	122	194
Oost-Vlaanderen	20	26	8	13	93	160
Vlaams-Brabant	9	16	8	17	81	131
West-Vlaanderen	5	13	7	26	85	136
Totaal	48	87	72	82	520	809

2011 PLANNING

Tegen eind 2011 zal :

99% van de definitieve ontwerpen goedgekeurd zijn,

90% van de projecten zullen ook aanbesteed zijn,

75% van de projecten volledig uitgevoerd zijn.



GEVAARLIJKE PUNTENPROJECT OP DE N16



Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in maart 2011 de laatste hand gelegd aan de tweede fietstunnel onder de N16 in Puurs. Daarmee bereikte het project aan de N16, waarbij een gevaarlijke verkeerssituatie werd weggewerkt, een slotpunt. Het gevaarlijke kruispunt van de gewestweg met de Transversaleweg maakte in Puurs plaats voor een ruime ovonde en twee parallelgelegen fietstunnels. Het gevaarlijke punt tussen de A12 en Bornem ging gebukt onder ongevallen met vaak zachte weggebruikers als slachtoffers. Voor fietsers was het bovendien niet mogelijk om de N16 om op een veilige manier te kruisen.

EEN COMPLEX EN TWEE FIETSTUNNELS

Ter hoogte van het kruispunt van de N16 met de Brabantstraat werd een op- en afrittencomplex gebouwd. De op- en afritten en de parallelwegen sluiten met behulp van een ovonde aan onder de N16. Het verkeer kan op die langgerekte rotonde alle denkbare verkeersbewegingen maken. Het complex kreeg de naam Brabantcomplex.

De kruispunten N16 / Meersmansdreef en N16 / Pullaar blijven uitsluitend toegankelijk voor fietsers en wandelaars, op het kruispunt N16 / Transversaleweg zijn alle verkeersbewegingen onmogelijk gemaakt. Het volledige industrieterrein ontsluit sinds de ingreep door middel van parallelwegen via het Brabantcomplex op de N16.

Om de esthetische waarde van het project te verhogen, kreeg het complex keermuren uit stapelblokken.

De veiligheid van de fietsers werd verbeterd door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met de N16. Ter hoogte van de kruispunten N16 / Meersmansdreef en N16 / Pullaar bouwde het Agentschap Wegen en Verkeer twee fietstunnels. Op die manier geraken fietsers en wandelaars veilig en vlot aan de overkant van de N16.

MINDER HINDER

Tijdens de werken werd de hinder voor het doorgaande verkeer zo veel mogelijk beperkt. Om dit te garanderen bleef het rechtdoorgaande verkeer op de N16 in beide richtingen mogelijk tijdens de volle duur van de werken. Daarenboven voerde de aannemer de werkzaamheden uit in fases, waarvoor telkens een zo kort mogelijke termijn voorzien was.

STAND VAN ZAKEN VAN FLITSCAMERA'S, MOBIELE WEEGINSTALLATIES, TRAJECTCONTROLE



De lopende projecten inzake verkeershandhavingssystemen zijn heel divers. De belangrijkste zijn op dit moment:

- Roodlichtcamera's / snelheidscamera's (RLC/SNC) – flitspalen
- Weigh-in-Motion (WIM)
- controle tussenafstanden

Er lopen momenteel nog twee proefprojecten inzake verkeershandhaving en dat zijn de digitale vrachtwagensluis en trajectcontrole.

FLITSPALEN: ROODLICHTCAMERA'S EN SNELHEIDSCAMERA'S (RLC EN SNC)

Onbemande roodlicht- en snelheidscamera's moeten de veiligheid op de weg verhogen. Een kwaliteitsvolle installatie, de correcte ijking en een goed beheer zijn noodzakelijk voor de maatschappelijke aanvaarding van zo'n systeem.

Er worden twee types onbemande camera's ingezet: roodlichtcamera's gebaseerd op lustechnologie (camera's worden aangestuurd door signalen van lussen die in het wegdek ingewerkt zijn). Zij registreren roodlichtnegatie én snelheidsovertredingen en worden opgesteld op kruispunten en op plaatsen waar radarapparatuur moeilijk kan worden gebruikt (in bochten, ter hoogte van parkeerstroken, asverschuivingen van wegen en metalen obstakels als bushokjes en reclamepanelen). snelheidscamera's gebaseerd op lus- of radartechnologie. Zij registreren uitsluitend

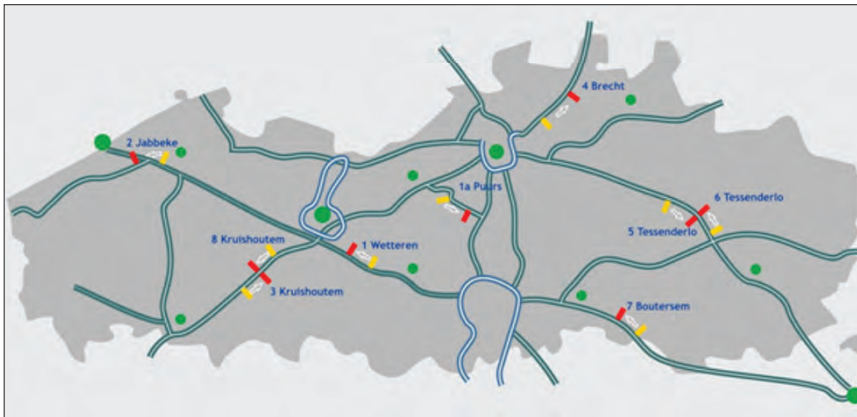
snelheidsovertredingen en worden opgesteld langs rechte wegen.

AWV verzorgt de installatie en het onderhoud van deze infrastructuur. Het gebruik van de camera's en de verwerking van overtredingen is een bevoegdheid van de politie. Een installatie wordt overgedragen aan de politie nadat de Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie een homologatieattest heeft afgeleverd. Na de overdracht blijft AWV instaan voor het onderhoud van de palen en camera's.

PROVINCIE	Oost-Vlaanderen	West-Vlaanderen	Antwerpen	Vlaams-Brabant	Limburg	TOTAAL	Waarvan nieuwe realisaties in 2010
Totaal aantal kruispunten uitgerust met RLC1	109	74	94	85	66	428	8
Totaal aantal locaties uitgerust met SNC2 op basis van radar	9	15	56	58	20	158	37
Totaal aantal locaties uitgerust met SNC2 op basis van lusdetectie	30	21	45	27	18	141	
TOTAAL	148	110	195	170	104	727	45

WEIGH IN MOTION (WIM)

Met het systeem WIM worden vrachtwagens gewogen terwijl ze voorbijrijden. De politiediensten kunnen daarna heel gericht de overladen vrachtwagens uit het verkeer halen voor een precieze weging.



CONTROLE OP TUSSENAFSTANDEN, PECHSTROOKRIJDEN EN INHAALVERBOD BIJ REGENWEER

In het kader van het project 'Leveren en opstellen van verkeershandhavingssystemen voor controle op tussenafstanden, inhaalverbod en pechstrookrijden in Vlaanderen' worden sinds 2009 verschillende locaties langs autosnelwegen in Vlaanderen uitgerust met de nodige infrastructuur om de negatie van de wettelijke vereiste tussenafstanden (50m) en het inhaalverbod bij regenweer voor vrachtwagens van op afstand te kunnen controleren. Het systeem kan ook wagens en vrachtwagens registreren en beboeten die onrechtmatig gebruik maken van de pechstrook.

2009-2010				
PROVINCIE	WEG	RICHTING	LOCATIE	STAND VAN ZAKEN
ANT	A1/E19	Breda	Brecht	Installatie in eindfase
ANT	A13/E313	Antwerpen	tss. Geel-O. en Geel-W.	Installatie in eindfase
ANT	A13/E313	Hasselt	Massenhoven	Uitvoering na wegenwerken
LIM	A13/E313	Lummen	tss. Beringen en Lummen	Uitgevoerd en in werking
OVL	A14/E17	Kortrijk	St.-Niklaas	Uitgevoerd en in werking
OVL	A14/E17	Antwerpen	Deinze	Installatie in eindfase
OVL	A10/E40	Brussel	Drongen	Uitgevoerd en in werking
VBR	A03/E40	Luik	Bertem	Wegenwerken afgerond: uitvoering 2011
VBR	A03/E40	Brussel	Bertem	Wegenwerken afgerond: uitvoering 2011
WVL	A14/E17	Antwerpen	tss. Deerlijk en Waregem	Uitgevoerd en in werking
2011				
PROVINCIE	WEG	RICHTING	LOCATIE	STAND VAN ZAKEN
OVL	A10/E40	Oostende	Drongen	Uitvoering 2011 (na plaatsbezoek - staat wegdek)
VBR	E314	Leuven	Rotslaar	Uitvoering 2011 (na plaatsbezoek - staat wegdek)
LIM	A13/E313	Antwerpen	tss. Beringen en Lummen	Uitvoering 2011 (na plaatsbezoek - staat wegdek)
WVL	A17/E403	Brugge	ts A17/A19 en Roeselare	Uitvoering 2011

WEIGH-IN-MOTION



CONTEXT

Overladen voertuigen veroorzaken heel wat schade aan de weginfrastructuur en zorgen ervoor dat er vaak versnelde herstellings- en vernieuwingswerken nodig zijn, met alle hinderlijke gevolgen van dien. Sinds 1998 bepaalt het aslastendecreet de maximaal toegelaten massa's op de assen van voertuigen. Het beschrijft ook de modaliteiten voor controle en beboeting. De wegeninspectie van AWW en de federale wegpolie zijn belast met de controles op dergelijke overtredingen en maken daarvoor gebruik van 39 vaste asweeginstallaties op parkings, districten of verkeersposten langs onze snelwegen.

Bij dergelijke controles stelt de wegeninspectie of wegpolie zich op langs de wegkant en onderschept potentieel overladen voertuigen louter op visuele basis. De voertuigen waarvan men op het zicht vermoedt dat ze overladen zijn, worden afgeleid naar een vaste asweeginstallatie voor een definitieve weging. Uit de statistieken blijkt dat slechts 15 à 20% van de voertuigen die op deze manier worden afgeleid en gecontroleerd effectief overladen is. Dit zorgt voor heel wat tijdverlies bij de chauffeurs die het maximum gewicht respecteren en is ook geen efficiënte manier van werken voor wegpolie of wegeninspectie.

WEIGH-IN-MOTION: HET PRINCIPE

Om de efficiëntie van dergelijke controle-acties te verhogen, zocht AWW naar een meer geautomatiseerd systeem voor de selectie van potentieel overladen voertuigen. Een WIM of Weigh-in-Motion-installatie geeft een schatting van het gewicht en de aslasten van voertuigen terwijl ze rijden. De gegevens van deze metingen worden doorgestuurd naar de controlepost (inclusief beeldmateriaal). Op basis van deze metingen kunnen potentiële overtreders gerichter uit het verkeer worden gehaald.

OPBOUW VAN HET SYSTEEM

Een Weigh-In-Motion-installatie bestaat uit volgende onderdelen:

- **Overzichtscamera's** staan opgesteld langs weerszijden van de weg of zijn gemonteerd aan een brug. Ze maken een beeld van de potentiële overtreding;
- **Nummerplaatherkenningscamera's** zijn gemonteerd aan een brug boven elke rijstrook. Zij lezen en registreren de nummerplaat van elk voorbijrijdend voertuig;
- **Inductieve lussen** in elke rijstrook van het wegdek (inclusief de pechstrook). Zij detecteren de voorbijrijdende voertuigen en doen registraties zoals de lengte van het voertuig en de indicatie van de snelheid;
- **Weegsensoren** in de rechter- en middenrijstrook van het wegdek. Zij detecteren de assen en registreren de aslasten.

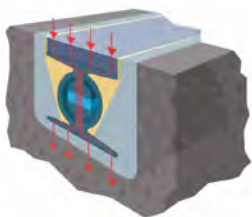
De WIM-systemen stellen wel strenge eisen aan het wegdek en de omgeving waarin ze geplaatst worden. Factoren als vlakheid, helling, spoorvorming, staat van het wegdek en snelheid moeten binnen bepaalde grenzen liggen om tot goede en bruikbare metingen te komen.



WERKING VAN HET SYSTEEM

De weegsensoren zijn van het type piëzo-kwarts. Dit materiaal heeft de eigenschap om de verticaal op het materiaal uitgeoefende kracht om te zetten in een lading waarvan de grootte evenredig is met de uitgeoefende kracht. De lading wordt dan omgezet in een spanning en voor verwerking ingelezen.

Door combinatie van de informatie uit de inductieve lussen en de weegsensoren kan men elk gedetecteerd voertuig indelen in een bepaalde voertuigklasse. Zo kan bepaald worden of deze zich al dan niet in overladen toestand bevindt.



Kracht ~ Spanning

De informatie van alle apparatuur langs de wegkant wordt via het telematicanetwerk van de Vlaamse overheid naar een centrale server gestuurd. De sectie Netwerk en Telematica heeft hiervoor het bestaande netwerk aangepast en uitgebreid.

De leden van de wegpolitie en de wegeninspectie kunnen via een grafische gebruikersinterface continu de meetgegevens raadplegen op een computer. Zo krijgen ze continu een overzicht van alle vermoedelijk overladen voertuigen die hun richting uitkomen. Zij kunnen vervolgens met een veel grotere efficiëntie de potentiële overtreders afleiden naar een vaste asweeginstallatie voor een effectieve weging en eventuele verbalisatie.



UITGEVOERDE LOCATIES

In 2010 werden 3 locaties uitgerust met een Weigh-In-Motion systeem:

- E40 richting Gent, t.h.v. Erpe-Mere (kmpt 22,83)
- N16, richting Puurs t.h.v. de Scheldebrug (kmpt 23,15)
- E40 richting Oostende t.h.v. Brugge (kmpt 86,41)

In 2010 kenden deze WIM-sites nog wat opstartproblemen. Daardoor waren ze nog niet op elk moment operationeel. De sites zijn wel al gebruikt door de wegeninspectie en wegpolitie, zowel in het kader van opleveringstesten als in het kader van hun reguliere controleopdracht.

Uit een eerste evaluatie van de periode september – december 2010 blijkt het inzetten van een WIM-systeem te leiden tot een grote efficiëntiewinst, nl. 65% t.o.v. 15 à 20% bij het selecteren op visuele basis. Er wordt verwacht dat de efficiëntie nog zal toenemen tot ongeveer 90% wanneer de sites volledig op punt staan en operationeel zijn.

VERDERE UITBREIDING IN 2011

In de loop van 2011 zullen nog een 6-tal bijkomende locaties uitgerust worden met een WIM-systeem. Voor de locaties die op de planning staan wordt eerst de huidige staat van het wegdek opnieuw geëvalueerd. Indien de toestand van het wegdek intussen in die mate is achteruitgegaan dat een correcte plaatsing van de weegsensoren onmogelijk is geworden, worden andere locaties eerst uitgerust.





VERKEERSLEEFBAARHEID

4.1 GELUID

4.2 STRUCTUREEL ONDERHOUD



GELUIDSPROBLEMATIEK

OVERZICHT EN STAND VAN ZAKEN

GELUIDSHINDER

Geluidshinder langs wegen is een actueel en prangend probleem in Vlaanderen. Voortdurend worden mensen geconfronteerd met lawaai, wat hen mogelijk kan storen tijdens hun nachtrust of bij het uitvoeren van hun dagelijkse bezigheden. De sectie Geluid en Trillingen van de afdeling Wegenbouwkunde tracht aan de hand van geluidsmetingen een beeld te schetsen van het geluidsklimaat, om op deze basis een advies te geven over mogelijke maatregelen. Eén van de mogelijke ingrepen is het plaatsen van geluidswerende constructies. In 2010 werden 8.850 m geluidsschermen geplaatst en 1.875 m gronddammen aangelegd, met Erpe-Mere als grootste project.

Al te vaak duiken geluidswerende constructies robuust op in het landschap. Het wordt dan een element dat weinig of geen deel uitmaakt van de omgeving. Daarom werd de landschappelijke inpassing van deze constructies in 2010 onderzocht in samenwerking met het Team Vlaamse Bouwmeester en enkele innovatieve ontwerpteams. De studie resulteerde in een voorbeeldenboek voor geluidswerende maatregelen voor gewestwegen in Vlaanderen. Hieruit groeide een vernieuwde procedure wat betreft het ontwerp van geluidswerende constructies, die in de nabije toekomst zal toegepast worden.

GELUIDSMETINGEN

Elk jaar worden tal van geluidsmetingen uitgevoerd langs de Vlaamse gewestwegen. In 2010 waren het er 426, uitsluitend uitgevoerd naar aanleiding van klachten van bewoners of gemeenten. Om de impact van het verkeer op de geluidshinder ter hoogte van woningen in te schatten, worden geluidsmetingen uitgevoerd ter hoogte van de akoestisch meest belaste gevel. Tijdens deze metingen worden de meteo-omstandigheden geregistreerd en het aantal en het type voertuigen manueel geteld. De metingen vinden plaats op 10 tot 15 verschillende locaties in de woonzone, waar gedurende 15 minuten het fluctuerend geluidsniveau wordt geregistreerd. Hoe drukker de verkeersweg bezet is, hoe constanter het



geluid in de tijd is. Om het niveau van een wisselend geluidsniveau te kunnen evalueren, worden niet de maximum voorkomende geluidsniveaus bestudeerd, maar wel het gemiddelde gedurende een bepaalde tijd. Dit noemt men het continue equivalent geluidsniveau LAeq, uitgedrukt in dB(A). Als het LAeq over de meettijd constant was geweest, zou het dezelfde energie-inhoud hebben als het fluctuerend geluidsniveau. Het optreden van stoorgeluiden (blaffende honden, passages van vliegtuigen of treinen, werflawaai e.d.), worden in de naverwerking uit de geregistreerde geluidsoptnames verwijderd. Alvorens een meetcampagne kan opgestart worden, moeten een aantal voorwaarden voldaan zijn. Dit is om vroegere metingen vanop eenzelfde plaats op een geoorloofde manier met elkaar te kunnen vergelijken, waardoor de evolutie van de geluidshinder kan geanalyseerd worden. Zo zal enkel worden gemeten bij een droog wegdek en onder meewindcondities, zijnde



de meest nadelige windrichting voor de bewoners. De windsnelheid mag echter niet hoger liggen dan 20 km/u om beïnvloeding van de metingen te vermijden door turbulentie in de windbol. Er wordt ook niet gemeten bij extreem hoge of lage temperaturen en een normale verkeersbezetting is vereist, evenals een vlotte verkeersstroom.

Bij de studie van de akoestische eigenschappen van wegverhardingen kunnen rolgeluidsmetingen uitgevoerd worden. Hierdoor kunnen verscheidene verhardingstypes onderling akoestisch vergeleken worden, zonder beïnvloeding door het motorlawaai.

WAT IS DE INVLOED VAN EEN GELUIDSSCHERM OP DE OMGEVING?

Een geluidsscherm absorbeert gedeeltelijk het verkeersgeluid, zodat de ontvanger achter het scherm dit geluid minder hoort. Het effect is echter beperkt omdat het geluid dat over de top van het scherm gaat, in zekere mate wordt afgebogen en een grotere afstand moet afleggen vooraleer het de ontvanger bereikt. De omweg die het geluid moet maken door de aanwezigheid van een scherm is een maat voor de geluidsreductie.

Maar ook de frequentie, de toonhoogte van het geluid is belangrijk: hoe hoger de toon, hoe meer het geluid afgezwakt wordt. Een geluidsscherm is dus efficiënter als de verkeersstroom vooral uit personenwagens bestaat. Een hoog percentage vrachtwagens reduceert

immers het effect van een scherm.

Gelet op de omweg die het geluid moet maken bij een scherm, heeft dit als resultaat dat de efficiëntie van een scherm verkleint naarmate men zich van het scherm verwijderd. De efficiëntie op korte afstand (30 à 50 m) is groot, ongeveer 10 dB(A) reductie, maar is op 250 m nog nauwelijks waarneembaar. Een fysieke geluidsreductie van 10 dB(A) komt bij het menselijk oor overeen met een halvering van dit geluid.

Om een aanneembare geluidsreductie te bekomen, moet een scherm niet alleen voldoende hoog te zijn, maar ook voldoende lang om de ombuigingsverschijnselen te beperken, want deze doen zich niet alleen voor aan de top van het scherm, maar ook aan de uiteinden ervan.

Op een afstand groter dan 250 m van de weg heeft een geluidswerende constructie dus geen effect meer. Hier spelen de windsnelheid en windrichting een zeer belangrijke rol in de geluidsoverdracht. Meewind of tegenwind kunnen verschillen opleveren van meer dan 10 dB(A). Ook de bodemgesteldheid tussen de geluidsbron en de ontvanger kan een rol spelen. De bodemdemping is zeer gering wanneer deze vlak en reflecterend is (bv een wateroppervlak), maar neemt toe naarmate deze meer oneffen, begroeid of bebouwd is.



GELUIDSKAARTEN

Om de vijf jaar worden geluidskaarten opgemaakt voor de drukste wegen in Vlaanderen. De geluidskaarten van 2008 zijn te bezichtigen via de link <http://www.wegenenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/geluid-en-trillingen.html>

De kaarten zijn het resultaat van berekeningen. Het gemiddelde geluidsniveau afkomstig van het wegverkeer op de drukste wegen wordt voorgesteld met kleurcodes. Bij de berekeningen is zoveel mogelijk rekening gehouden met de werkelijkheid nl. het aantal voertuigen op de wegen, het type wegverharding, het reliëf, de snelheid van het verkeer, de geluidsschermen, de bodem (absorberende of reflecterend oppervlakken), de gebouwen... Voor een aantal testgebieden zijn de rekenresultaten eerst vergeleken met resultaten van geluidsmetingen. Dit om na te gaan of beide resultaten overeenstemden, wat het geval was.

De geluidskaarten zijn opgemaakt voor heel Vlaanderen zodat er sowieso afwijkingen voorkomen tussen de resultaten van het rekenmodel en de werkelijke geluidsniveaus op het terrein. Maar de geluidskaarten hebben vooral een strategisch nut nl. het geven van globale informatie over de geluidssituatie in Vlaanderen. Op lokaal niveau zijn geluidsmetingen een beter instrument.



VOORBEELDENBOEK GELUIDSWERENDE MAATREGELEN

Om tot een nieuwe ruimtelijke en samenhangende aanpak van geluidswerende maatregelen in Vlaanderen te komen, hebben afdeling Wegenbouwkunde en het team Vlaamse bouwmeester vier ontwerpteams de opdracht gegeven ontwerpend onderzoek te verrichten op diverse geluidsbelaste sites langs gewestwegen in Vlaanderen. In de eerste plaats is gezocht naar een coherente en ruimtelijk verantwoorde aanpak om geluidswerende maatregelen op een landschappelijke en stedenbouwkundige manier in te passen in de omgeving. Daarnaast is in het ontwerpend onderzoek gezocht naar nieuwe geluidswerende maatregelen, als alternatief voor de huidige geluidsschermen.

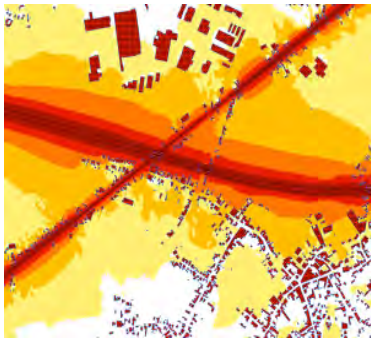
Het voorbeeldenboek is een gebundelde ideeënstroom aangeleverd door de betrokken architectenbureaus. Ook interessante voorbeelden uit het buitenland kregen hun plaats in deze bundel. Alle voorbeelden kunnen gekoppeld worden aan typische situaties voor de Vlaamse context, maar vormen zeker geen sluitende lijst van oplossingen voor elke situatie. Het is een overzicht van inspirerende voorbeelden voor iedereen die betrokken is bij de toepassing van geluidswerende maatregelen in Vlaanderen.

Vanuit deze studie werd de vraag naar een nieuwe strategie duidelijk zichtbaar. Om een architectonische meerwaarde voor projecten te creëren zal in de nabije toekomst het ontwerp van geluidswerende constructies waar landschappelijke inpassing belangrijk is, gebeuren in samenwerking met een (landschaps)architectenbureau.

GELUIDSSCHERMEN LANGS E40 IN ERPE-MERE

GESCHIEDENIS

De eerste klachten over geluidshinder in de omgeving van Erpe-Mere dateren van de jaren '80. Om hieraan tegemoet te komen werden stukken van de E40 in de jaren '90 heraangelegd in zeer open asfalt (ZOA). Toch groeide het aantal klachten jaar na jaar, ook in Vlekkem. Diverse meetcampagnes bevestigden de klachten. Uit de metingen bleek dat het geluidsniveau LAeq er nabij de dichtste woningen boven 70 dB(A) lag. In 2007 beslisten de gemeente Erpe-Mere en het Agentschap Wegen en Verkeer dan ook om samen in zee te gaan om geluidsschermen te bouwen.



TYPE SCHERMEN

Voor de akoestische prestaties van een geluidsscherm zijn de geluidsabsorptie en de geluidsisolatie maatgevend. Een scherm met een voldoende geluidsisolatie zorgt er namelijk voor dat de geluidsgolven die zich rechtstreeks dóór het scherm voortplanten voldoende worden afgezwakt. Zo wordt hun bijdrage aan het totale geluidsniveau minimaal. Daarnaast moet ook aandacht gaan naar de geluidsabsorptie van het geluidsscherm. Hoe groter de geluidsabsorptie van de wand, des te minder het invallend wegverkeergeluid wordt gereflecteerd naar woningen aan de overzijde van de weg enerzijds en tussen de vrachtwagens en het geluidsscherm zelf anderzijds.

In Erpe-Mere is gekozen voor stalen profielen met daarin geluidsabsorberende aluminium cassettes. De keuze van dit lichter materiaal was onder andere nodig omdat er in het traject verschillende onderbruggen zaten. De cassettes hebben ook het voordeel dat ze snel kunnen geplaatst worden.



Verschillende zones met geluidsschermen langs de E40
In de rijrichting Brussel is een geluidsscherm geplaatst ter hoogte van Vlekkem en één en ter hoogte van Erpe en Mere. In de rijrichting Gent komt één geluidsscherm ter hoogte van Vlekkem en twee ter hoogte van Erpe en Mere. Samen goed voor 4,7 km geluidsschermen. In 2010 was dit het grootste geluidsschermenproject dat AWW ooit had uitgevoerd.

Dankzij de schermen is het geluidsniveau in de zones vlak achter de schermen gedaald met 10 decibel, wat vlak achter het geluidsscherm ervaren wordt als ongeveer een halvering van het verkeerslawaai. In totaal bieden de schermen een bescherming voor ongeveer 475 woningen.

FINANCIERING GELUIDSSCHERMEN

De financiering van de geluidsschermen gebeurt volgens een vaste verdeelsleutel. Hoe hoger het geluidsniveau, hoe groter het aandeel van AWW. Als het geluid in woongebieden vlakbij de snelweg meer dan 80 decibel bedraagt, dan betaalt AWW de geluidsschermen volledig. Tussen 80 en 65 decibel worden de kosten verdeeld tussen beide partijen. Ligt het lager dan 65 decibel, dan betaalt de stad of gemeente de volledige kostprijs.

De totale kostprijs van de geluidsschermen in Erpe, Mere en Vlekkem bedroeg € 4,1 miljoen (inclusief btw). De gemeente Erpe-Mere nam € 1,15 miljoen van de totale kostprijs voor haar rekening, AWW € 2,95 miljoen.



MINDER HINDERMAATREGELEN

Het plaatsen van de schermen gebeurde tussen 16 mei en 30 september 2010. Dit gebeurde gefaseerd om de hinder op deze drukke verkeersas zo veel mogelijk te beperken. Zo is er naar gestreefd om zo lang mogelijk drie versmalde rijstroken te laten richting Brussel. Enkel in de verlofmaanden juli en augustus is het verkeer op 2 versmalde rijstroken gebracht.

Er was een filedetectiesysteem in gebruik om weggebruikers te verwittigen dat de werf eraan kwam. Dit om kopstaartaanrijdingen te voorkomen.

Er is een uitgebreide communicatiecampagne geweest om mensen te informeren over de werf. Per fase is een persbericht opgemaakt, wat voor de nodige media-aandacht heeft gezorgd. Mensen konden ook abonneren op een nieuwsbrief die hen per fase op de hoogte hield van de verkeerssituatie. Daarnaast is er een infomoment geweest voor de mensen van Erpe-Mere.



STRUCTUREEL ONDERHOUD



METEN IS WETEN

Om het onderhoud van het Vlaamse gewest- en autosnelwegennet doeltreffend aan te pakken, is het een noodzaak om de staat van deze wegen in kaart te brengen. Op basis van deze gegevens kan dan gericht worden ingegrepen. Sinds 2001 werden de autosnelwegen jaarlijks en gewestwegen tweejaarlijks opgemeten. Vanaf 2010 is er een nieuwe werkwijze en worden elk jaar de gewestwegen in 2 of 3 provincies volledig opgemeten. De snelwegen behouden hun jaarlijkse meetbeurten.



BELEIDSDOELSTELLING EN STAND VAN ZAKEN

MEETMETHODE

De controle gebeurt door het meten van spoorvorming/trapvorming, vlakheid, beschadigingsgraad en stroefheid. Stroefheid en spoorvorming/trapvorming worden samengebracht in de parameter "veiligheid", vlakheid en beschadigingsgraad vormen samen de parameter "structuur".

Het meetvoertuig ARAN (Automatic Road Analyzer) inspecteert de gewest- en autosnelwegen en meet tegelijkertijd:

- spoorvorming op asfaltwegen en trapvorming op betonwegen: het dwarsprofiel wordt opgemeten
- vlakheid: om de langsvlakheid van een weg te analyseren, wordt er uitgegaan van het gemeten profiel. De vlakheidscoëfficiënt wordt bepaald door de afwijking ten opzichte van een gemiddeld profiel te berekenen
- beschadigingsgraad a.d.h.v. camerabeelden: voor automatische bepaling van het scheurpatroon. Aan de hand van de beelden kunnen de ernst en omvang van de volgende schadegroepen worden bepaald zoals scheuren, vervorming, uitrukking, reparaties, gaten, vette plekken en randschade.

De stroefheid wordt gemeten door de SCRIM, en wordt gekenmerkt door de wrijvingscoëfficiënt van de verharding. Deze wrijvingscoëfficiënt wordt gedefinieerd als de verhouding van de horizontale kracht tot de verticale kracht die het wiel van het meettoestel op de verharding uitoefent.



BELEIDSDOELSTELLING

In het voorjaar van 2010 stelde Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits het 13de rapport "Toestand van het wegennet" voor in het Vlaams Parlement. Het rapport brengt de metingen van de toestand van het totale Vlaamse wegennet in kaart en laat toe een globaal zicht te krijgen op de toestand van het wegennet om zo onderhoudsprioriteiten te kunnen bepalen.

De soorten onderhoud zijn:

- het algemeen onderhoud: dat bestaat uit ad hoc herstellingen van schade aan het wegdek, bermbeheer,...
- het normale structureel onderhoud
- het achterstallige onderhoud

Deze laatste twee worden beschouwd als investeringswerken.



BUDGETTEN

In 2010 werden er op het investeringsprogramma van AWW grote inspanningen gedaan om de achterstand inzake structureel onderhoud terug te dringen. Zo werd er 104 miljoen euro rechtstreeks geprogrammeerd voor structureel onderhoud. Daarnaast werd er ten gevolge van de strenge winter nog eens 12 miljoen euro uitgetrokken voor het herstellen van de winterschade, en werd er in het najaar een bestek voor het 'leveren en plaatsen van asfalt tijdens de winterperiode' op de markt gebracht, waarmee in de winter 2010 – 2011 efficiënter kon worden ingespeeld op deze winterschade. Bij de begrotingscontrole 2010 werd nog eens 25 miljoen euro extra uitgetrokken voor het structureel onderhoud. Ook in andere projecten wordt regelmatig een stuk wegverharding vernieuwd, waardoor de totale geprogrammeerde investering van AWW in het structureel onderhoud voor het jaar 2010 op 171 miljoen euro komt.

KORTER OP DE BAL

Het rapport moet sneller worden afgewerkt zodat het sneller vertaald kan worden in het investeringsprogramma. Om dit te realiseren worden er nu twee rapporten opgemaakt. Een met de toestand van de Vlaamse autosnelwegen, dat steeds in het najaar zal verschijnen met daarin de resultaten van de metingen die in datzelfde jaar in de lente werden uitgevoerd. Daarnaast zal er ook jaarlijks een rapport worden uitgebracht met de resultaten van de metingen van de gewestwegen. Deze metingen gebeuren in de zomer en het najaar, waardoor dit rapport kan worden afgewerkt in de eerste helft van het daaropvolgende jaar.

MINDER HINDER PROTOCOL

Meer investeren resulteert in meer wegenwerken, dus zal het Minder Hinder Protocol haar rol spelen.

STRUCTUREEL ONDERHOUD E40 STERREBEEK-BERTEM

AWV heeft tussen 13 juni en 1 oktober het wegdek van de E40 vernieuwd. Er werden ook nieuwe veiligheidsvoorzieningen aangelegd en de onderbruggen van de E40 kregen een onderhoud.

EEN INVESTERING IN DE TOEKOMST

Het wegdek van de E40 tussen Brussel en Leuven doet al ongeveer veertig jaar dienst. Hoewel er sinds de aanleg ervan geen groot onderhoud had plaatsgevonden en er iedere dag gemiddeld meer dan honderduizend voertuigen over rijden, verkeerde het nog in vrij goede staat. Toch waren er hier en daar gebreken: scheurtjes en plekken waar het beton los kwam. Door die gebreken te herstellen en door het wegdek in de beide rijrichtingen een nieuwe asfaltlaag te geven, investeerde AWV in de toekomst van deze belangrijke verkeersas.

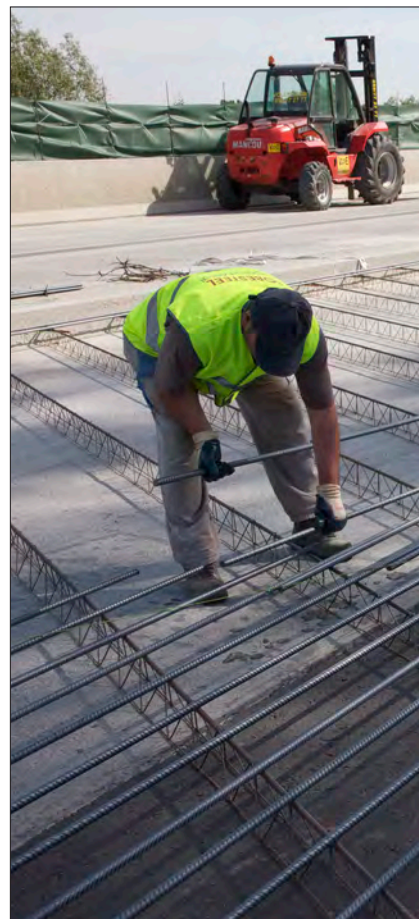
In een eerste fase werden lokaal "punchouts" in het beton hersteld, daarop startte de aannemer met asfalteren.

MINDER GELUIDSHINDER

Het betonnen wegdek van de E40 veroorzaakte voor de vernieuwing relatief veel geluidshinder. Net zoals in het voorjaar van 2010 op de E314 tussen Bekkevoort en Aarschot gebeurde, legde de aannemer na de herstellingen aan het beton een laag asfalt bovenop het beton. Dat asfalt heeft veel betere geluidsreducerende eigenschappen dan het oorspronkelijke betonnen wegdek.

DYNAMISCHE WERFINRICHTING

In de loop van de werkzaamheden veranderde de verkeerssituatie op de E40 zes keer: de rijstroken verschoven daarbij telkens volgens de vooruitgang van de werkzaamheden, en aan de 'staart' (het begin) van de werf werd het verkeer op één rijstrook telkens via een doorsteek in de middenberm naar een tijdelijke rijstrook in de omgekeerde rijrichting geleid. Er werd daarbij gebruik gemaakt van tijdelijke veiligheidsstootbanden, om de veiligheid van de weggebruikers te allen tijde te verzekeren.





FILEDETECTIE EN FILEBEVEILIGING

De meeste weggebruikers op de E40 en de E314 zijn de structurele files richting hoofdstad gewoon. Niettemin gaven de werkzaamheden ook in de daluren of 's avonds aanleiding tot files. AWW investeerde daarom extra in veiligheid. Vanaf februari 2010 plaatste het agentschap langs de E40, de ring om Brussel (Ro) en de E314 de nodige installaties om een systeem van filedetectie en -beveiling operationeel te krijgen voor de start van de vernieuwingswerkzaamheden. Tellussen in het wegdek en intelligente verkeerscamera's langs de weg verzamelden informatie over de actuele verkeersintensiteit en de snelheid van voertuigen. (zie ook blz. 23 Bereikbaarheid, DVM op de E40 Brussel-Leuven)

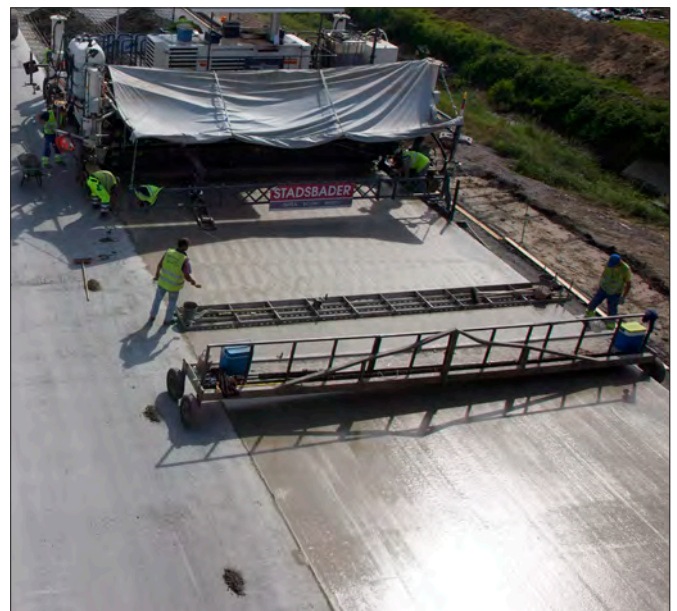
Tijdens de werkzaamheden stuurden de verkeerscamera's bij files onmiddellijk signalen naar filewaarschuwborden die om de 1500 m bevestigd waren aan verlichtingspalen of aan andere verticale structuren. Zo wist de automobilist dat hij of zij zich binnen die afstand aan vertraagd verkeer mocht verwachten en werden kop-staartaanrijdingen grotendeels vermeden. Gebeurden er toch ongevallen, dan droegen de camerabeelden er toe bij dat het verkeerscentrum en de politie- en hulpdiensten een situatie visueel konden beoordelen en voldoende hulpverleners en takelaars ter plaatse konden laten sturen. Op die manier was de weg sneller vrij en werden de files korter.

VERSCHUIVING TIMING DOOR OPSTUWINGEN

Op 11 juli deed zich in Kortenberg in de rijrichting van Brussel een opstuwing van het betonnen wegdek voor. Opstuwingen kunnen zich voordoen ter hoogte van bepaalde 'zwakke plekken' in een betonnen wegdek. Daarbij "zoekt" de spanning in het beton bij hoge temperaturen naar de zwakste plek in het wegdek om uit te breken. Nadat wegentoezichters nog een verdachte oneffenheid vaststelden ter hoogte van een tweede onderbrug (onderbrug nr. 18), eveneens in Kortenberg, werd beslist om preventieve ingrepen uit te voeren op een aantal locaties.

De aannemer verwijderde plaatselijk over de hele breedte van de weg een strook van het beton en bracht er asfalt in aan. Die strook vangt mogelijke bewegingen van het wegdek preventief op. Uiteindelijk werd de vernieuwing van de E40 Brussel-Leuven in zijn geheel beëindigd op 1 oktober 2010.

De kost van de werkzaamheden bedroeg 12,7 miljoen euro (incl. btw).







SAMENWERKINGSAKKOORDEN

5.1 WINTERACTIEPROTOCOL

5.2 MINDER HINDER PROTOCOL

SAMENWERKINGSAKKOORDEN



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

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 materieel 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.

GESCHIEDENIS WINTERDIENST

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 materieel werden de afgelopen jaren voortdurend 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 elektronietoepassingen in de dosering en spreiding van de strooimiddelen werd een fijnere afstemming mogelijk.



PREVENTIEF ÉN CURATIEF STROOIE

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 voorhanden was. Halfweg de jaren 90 kwam hier verandering in door de introductie van het gladheidsmeldsysteem (GMS). Deze applicatie 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 VOEREN UIT.

De werking van de strooidiensten van het Agentschap Wegen en Verkeer gebeurt in nauwe samenwerking met aannemers. Voor de wegen zijn dat 316 aannemers, voor de fietspaden 143. 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 sneeuwplough van AWW wordt gemonteerd.

DE STROOIACTIE ZELF

Aan de hand van het gladheidmeldstelsel – iceview – beslist één leidinggevende per district om al dan niet over te gaan tot strooien.

Aangezien de weersituatie op het Vlaamse grondgebied verschilt van streek tot streek werd Vlaanderen opgedeeld in zones die een gelijkaardig weerbeeld vertonen. Een gespecialiseerde firma bepaalde zo 9 klimatologische zones binnen Vlaanderen.

Bij twijfel zal de leidinggevende beslissen om eerst inspecties uit te voeren vooraleer over te gaan tot strooien.

Wanneer echter geen twijfel bestaat zal de leidinggevende de aannemers oproepen om een preventieve strooibeurt uit te voeren enige tijd voor de voorspelde gladheid.-w

WINTERACTIEPROTOCOL

Tijdens de winter 2009–2010 is gebleken dat in extreme winterse omstandigheden de winterdienst van het Agentschap Wegen en Verkeer verder geoptimaliseerd kon worden. Een verbeterpunt was het opzetten van een betere communicatielijn met diverse externe diensten. In overleg met de belanghebbende partners werd een Winteractieprotocol opgesteld en afgesloten.

Het winteractieprotocol (WAP) beschrijft voornamelijk hoe de communicatielijnen tussen de verschillende protocolpartners worden geoptimaliseerd en welke acties genomen worden in winterse crisissituaties. Door een intensere opvolging van de weersomstandigheden door Meteo Wing en KMI is het mogelijk om eventuele crisissituaties beter te voorspellen en in te schatten. Hierdoor kunnen de weggebruikers sneller worden geïnformeerd. Ook is de mogelijkheid opgenomen om snel een crisisteam op te richten dat overkoepelend de winterdienstactiviteiten kan coördineren.

Daarnaast werd het blokstrooien bij extreme omstandigheden ingevoerd. Hierbij houdt de Federale Wegpolitie het verkeer op de autosnelweg tijdelijk op zodat er sneeuw geruimd kan worden en tegelijk gestrooid kan worden alvorens het verkeer opnieuw door te laten.

Naast concrete acties op het terrein werd ook de communicatie tussen de verschillende protocolpartners beter op elkaar afgestemd. Door de krachten te bundelen en transportfederaties en automobilistenverenigingen in te schakelen worden de weggebruikers sneller, beter en correct geïnformeerd.



De partners zijn de provinciebesturen van Antwerpen, Limburg, Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant, West-Vlaanderen, de federale Wegpolitie, Meteo Wing, het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI), De Lijn, Vereniging Vlaamse Steden en Gemeenten (VWSG), Vlaamse Automobilistenbond (VAB), Koninklijke Belgische Touring Club vzw (Touring), Transport en Logistiek Vlaanderen, de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA), de Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke ondernemers (UPTR).

Zij ondertekenen samen met Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits namens het Vlaamse Gewest, het Agentschap Wegen en Verkeer en het Vlaams Verkeerscentrum op 17 november 2010 het winteractieprotocol.



WINTERASFALT

Als gevolg van de strengere winters die we de afgelopen jaren gekend hebben, is er versneld schade opgetreden aan de autosnelwegen en gewestwegen. Deze schade manifesteert zich meestal als putten en uitbrokkelingen van asfaltverhardingen.

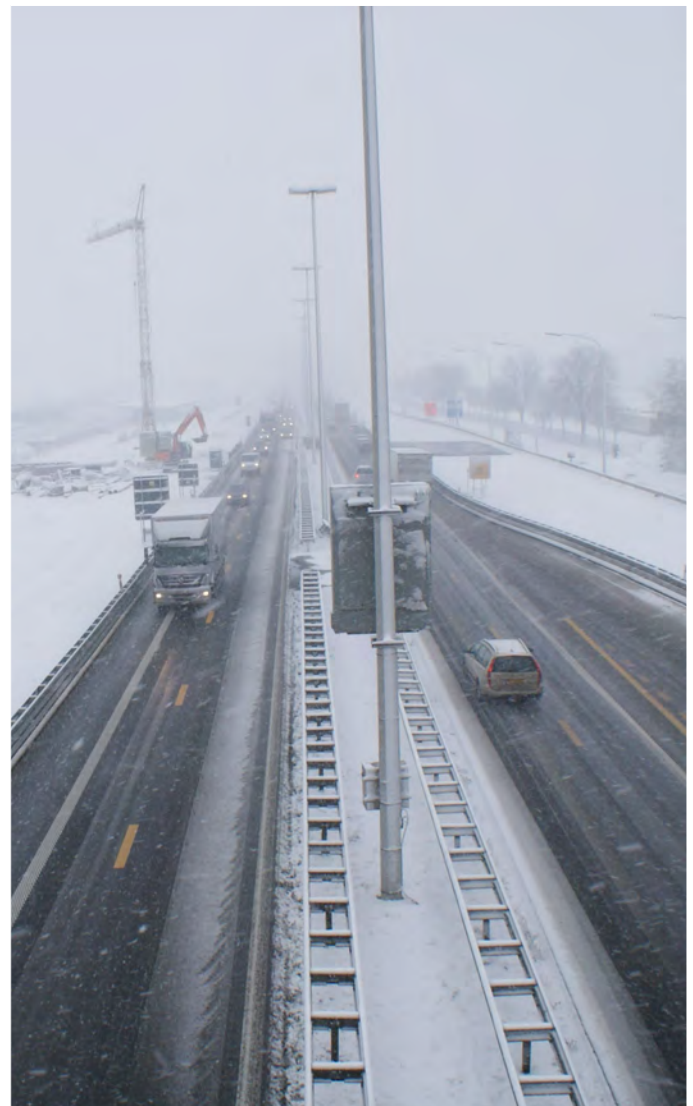
Het herstellen van dit soort schade kan gebeuren volgens de voorschriften van het "Standaardbestek 250 voor de wegenbouw" met behulp van bijvoorbeeld gietasfalt of koud asfalt. In dat geval wordt elke put afzonderlijk hersteld, wat heel arbeidsintensief is. Deze technieken worden ook in de winter toegepast om noodherstellingen uit te voeren, maar gezien de ongunstige omstandigheden waarin de herstellingen gedaan worden, is de duurzaamheid van deze herstellingen beperkt.

Een meer duurzame herstellingsmethode is de herstelling van de schade met warm asfalt. Daarbij wordt over de volledige breedte van de rijstrook en over een grotere lengte de toplaag (ca. 4 cm diep), en eventueel de eerste onderlaag (bijkomend ca. 6 cm), afgefreesd en vervangen door warm asfalt. Deze methode is vooral efficiënt als op korte afstand veel schade voorkomt, want het affrezen en warm asfalt plaatsen brengt verkeershinder mee. Daarom blijft het agentschap herstellen met koud asfalt wanneer de schade niet geconcentreerd voorkomt.

Het probleem met deze methode is dat warm asfalt, afkomstig van een asfaltcentrale, in de winterperiode moeilijk te krijgen is. In het Standaardbestek 250 is namelijk opgenomen dat het in de periode van 1 december tot 1 maart verboden is om bitumineuze toplagen aan te leggen, aangezien in die periode de gemiddelde klimatologische omstandigheden (temperatuur, vochtigheid, ...) te slecht zijn om een duurzame verharding aan te leggen. De asfaltproducenten maken dan ook van de gelegenheid gebruik om in de winterperiode hun asfaltcentrales te sluiten voor onderhoud, herstellingen of aanpassingen.

AWV heeft daarom voor de winter 2010-2011 een opdracht uitgeschreven om gedurende de hele winterperiode minstens één asfaltcentrale ter beschikking te houden. Die centrale moet op twee dagen operationeel zijn om een beperkt aantal asfaltmengsels te kunnen leveren. De opdracht omvat tevens de eigenlijke herstellingswerken bestaande uit het frezen en plaatsen van het asfalt.

Om lange transporten te vermijden tussen de asfaltcentrale en de locatie van het herstellingswerk, werd Vlaanderen opgedeeld in twee delen: het westelijk deel (de provincies West- en Oost-Vlaanderen) en het oostelijk deel (de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant). In elk deel was een asfaltcentrale beschikbaar.





Uiteraard blijven de ongunstige winterse omstandigheden bestaan en kan ook deze "winterasfalt" niet onder ideale omstandigheden aangelegd worden. De aandacht van de aannemer werd hierop gevestigd zodat hij eventueel de samenstelling van de asfaltmengsels of het gebruikte materieel zou kunnen aanpassen. Deze herstellingen zijn dan ook tijdelijke herstellingen, waarvoor een beperkte waarborg gevraagd wordt.

De afgelopen winter werd drie keer een asfaltcentrale opgestart in het westelijk deel, daarbij werd 5576 ton SMA geproduceerd. In het oostelijk deel waren er zeven opstarts voor 6421,96 ton SMA en 2029,1 ton AB-3B.

CIJFERS

Hieronder vindt u een overzicht van het verbruik van de dooimiddelen en de kostprijs van de winterdienst de voorbije 10 jaren.

WINTER	VERBRUIK DOOIMIDDELEN IN TON - NACL	VERBRUIK DOOIMIDDELEN IN TON - CaCl ₂	KOSTPRIJS X 1000 EUR		TOTAAL
2009-2010	84.711	-	5.846	7.232	13.078
2008-2009	60.186	-	3.960	5.170	9.130
2007-2008	23.018	-	1.489	1.959	10.128
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	6.937	9.491
2001-2002	35.977	1.183	2.265	6.492	8.757
2000-2001	43.259	1.255	2.692	6.773	9.465

GEMIDDELDE OVER 20 WINTERS

Gemiddeld over 20 winters (sinds 1990) werd 43.471 ton zout gestrooid. In totaal kostte de winterdienst gemiddeld € 9.174.000.

De minste hoeveelheid dooimiddelen werd in de winter van 1991-1992 gestrooid. Dat was 12.994 ton, waarvan 101 ton natriumchloride. Het meeste in de winter van 2009-2010, namelijk 84.384 ton. Er wordt geschat dat afgelopen winter ongeveer 8,677 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 komt door de toenemende verkeersdruk, waardoor er meer en meer preventief gestrooid wordt.



	VERBRUIK DOOIMIDDELEN IN TON	KOSTPRIJS X 1000 EURO
gemiddelde	43.471	9,174
minimum	12.994	3,396
maximum	84.384	19,373



In opdracht van de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken werkte AWW een plan uit om de organisatie van de wegenwerken te verbeteren, de veiligheid te verhogen en de hinder voor de weggebruikers te beperken.

Minder Hinder bestaat uit verschillende 'onderdelen', zoals een MinderHinder-toets, de inzet van een nieuwe signalisatiesimulator, de plaatsing van informatieborden bij de werven met non-activiteit en een gebruiksvriendelijke website met informatie over de wegenwerken.

MINDER HINDER PROTOCOL

MINDER HINDER AANPAK

Het Vlaamse wegennet is dusdanig zwaar belast dat de minste bijkomende belasting belangrijke hinder tot gevolg heeft. Het agentschap Wegen en Verkeer organiseert zich al om de hinder minimaal te houden.

Ook de hinderbeleving van de omwonenden en ondernemingen op de secundaire en lokale gewestwegen is een aandachtspunt dat zeker niet verwaarloosd mag worden.

BELANGEN VAN DE OMWONENDEN EN ONDERNEMINGEN

Hoewel het eerder gericht is op communicatie en MinderHindermaatregelen rond werkzaamheden op gewestwegen, is het inspiratieboek Minder Hinder een leerrijk document waarin VVSG, AWV, Unizo en VOKA enkele instrumenten aanbieden die het minderhinderbeleid van de gemeenten en steden mee vorm kunnen geven. Communicatie staat er centraal in en men adviseert om omwonenden en belanghebbenden al in de scopefase te betrekken bij het project. Daarom werkt AWV samen met de bereikbaarheidsadviseur om de communicatie naar en de bereikbaarheid van de ondernemingen op een doeltreffende manier aan te pakken.

Een heldere organisatie van MinderHinder is noodzakelijk, zowel op gewestelijk niveau als op het niveau van de provinciale afdelingen.

In AWV bestaan drie niveaus van overleg en verankering van MinderHinder:

- Het operationeel niveau: Operationeel overleg
- Het tactisch niveau: MinderHinder-team
- Het protocoloverleg: overleg op strategisch niveau met weggebruikersorganisaties

De centrale figuur binnen een afdeling voor de verankering van MinderHinder is de provinciaal Minder Hinder coördinator. Daar komt alles bij elkaar.

De projectleiders hebben nood aan een gestructureerde aanpak om op een systematische wijze om te gaan met de MinderHinder problematiek.

Protocol minder hinder voor snelwegen en primaire gewestwegen:

- 3 maandelijks overleg met de belangenorganisaties
- bijkomend overleg op projectniveau in ontwerp/planningsfase voor werken met grote hinder

overleg op projectniveau met:

- steden en gemeenten
- omwonenden
- handelaars (via de bereikbaarheidsadviseurs)
- politie en hulpdiensten







6



CIJFERS

6.1 BESTEDE BUDGETTEN

6.2 PERSONEEL

6.3 WEGEN EN FIETSPADEN

6.4 KLACHTENMANAGEMENT



CIJFERS

OVERZICHT BUDGETTEN VAST ONDERHOUD GEWESTWEGEN

BEGROTINGSARTIKEL	2002	2003	2004
art. 1MH201 (vroeger 14.08) (1)	87.737.927,00 EUR	87.735.506,70 EUR	88.751.000,00 EUR
art. 1MH202 (vroeger 14.09) (2)	38.133.927,00 EUR	38.052.172,90 EUR	38.372.585,51 EUR
Totaal	125.871.854,00 EUR	125.787.679,60 EUR	127.123.585,51 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2005	2006	2007
art. 1MH201 (vroeger 14.08) (1)	89.816.000,00 EUR	89.954.000,00 EUR	97.668.000,00 EUR
art. 1MH202 (vroeger 14.09) (2)	42.155.953,00 EUR	42.697.000,00 EUR	43.202.084,00 EUR
Totaal	131.971.953,00 EUR	132.651.000,00 EUR	140.870.084,00 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2008	2009	2010
art. 1MH201 (vroeger 14.08) (1)	110.215.021,94 EUR	114.236.806,70 EUR	112.916.704,40 EUR
art. 1MH202 (vroeger 14.09) (2)	44.073.906,71 EUR	51.603.000,00 EUR	50.078.500,42 EUR
Totaal	154.288.928,65 EUR	165.839.806,70 EUR	162.995.204,82 EUR

(1) art. 1MH201 (vroeger 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. 1MH202 (vroeger 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.), praatpalen, weerstations, bewakings- en detectieapparatuur voor het verkeer, roodlichtcamera's, asweeginstallaties enz.

(3) 2006 = cijfers na begrotingscontrole 2006

CIJFERS

OVERZICHT BUDGETTEN VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS (VIF)

DEEL AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER (AWV)

BEGROTINGSARTIKEL	2002	2003	2004
art. 363F1211 (1)	4.399.995,00 EUR	5.000.000,00 EUR	4.622.173,17 EUR
art. 363F5111 (2)	25.495.767,38 EUR	19.394.000,00 EUR	17.393.986,75 EUR
art. 3MH207 (vroeger 363F6301) (3)	39.986.212,09 EUR	59.577.791,29 EUR	54.021.588,68 EUR
art. 3MH210 (vroeger 363F7311) (4)	274.727.999,92 EUR	223.568.000,00 EUR	191.371.000,00 EUR
art. 363F7312 (5)	2.423.530,15 EUR	2.387.435,42 EUR	2.411.131,55 EUR
art. 363F7315 (6)	- EUR	- EUR	- EUR
art. 3MH214 (vroeger 363F7316) (7)	- EUR	- EUR	- EUR
Totaal	347.033.504,54 EUR	309.927.226,71 EUR	269.819.880,15 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2005	2006	2007
art. 363F1211 (1)	4.900.000,00 EUR	4.900.000,00 EUR	6.900.000,00 EUR
art. 363F5111 (2)	19.655.000,00 EUR	40.250.000,00 EUR	- EUR
art. 3MH207 (vroeger 363F6301) (3)	49.824.233,00 EUR	62.213.000,00 EUR	44.225.000,00 EUR
art. 3MH210 (vroeger 363F7311) (4)	169.784.938,00 EUR	209.192.000,00 EUR	257.935.725,00 EUR
art. 363F7312 (5)	2.429.000,00 EUR	2.429.000,00 EUR	2.436.000,00 EUR
art. 363F7315 (6)	13.199.390,00 EUR	- EUR	- EUR
art. 3MH214 (vroeger 363F7316) (7)	- EUR	22.000.000,00 EUR	26.279.000,00 EUR
Totaal	259.792.561,00 EUR	340.984.000,00 EUR	337.775.725,00 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2008	2009	2010
art. 363F1211 (1)	9.247.000,00 EUR	- EUR	- EUR
art. 363F5111 (2)	- EUR	- EUR	- EUR
art. 3MH207 (vroeger 363F6301) (3)	49.346.628,66 EUR	40.013.258,07 EUR	46.628.000,00 EUR
art. 3MH210 (vroeger 363F7311) (4)	290.169.430,12 EUR	327.177.831,52 EUR	320.807.840,98 EUR
art. 363F7312 (5)	- EUR	- EUR	- EUR
art. 363F7315 (6)	100.000,00 EUR	- EUR	- EUR
art. 3MH214 (vroeger 363F7316) (7)	27.500.307,00 EUR	20.145.144,27 EUR	19.829.000,00 EUR
Totaal	376.363.365,78 EUR	387.336.233,86 EUR	387.264.840,98 EUR

(1) art. 363F1211 = '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. 363F5111 = '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. 3MH207 (vroeger 363F6301) = '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. 3MH210 (vroeger 363F7311) = '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. 363F7312 = '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 daarbijhorende specifieke hard- en software, ten behoeve van de administraties AWW, 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.

(6) art. 363F7315 = '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. 3MH214 (vroeger 363F7316) = '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

PERSONEEL

AANTAL PERSONEELSLEDEN OP 31/12/2010

Leeftijd	NIVEAU A		NIVEAU B		Niveau C		Niveau D		Totaal		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
20-29	32	19	28	9	37	23	46	7	143	58	201
30-39	101	38	66	22	94	61	37	8	298	129	427
40-49	44	8	36	13	91	37	56	17	227	75	302
50-59	23	7	23	10	125	59	176	53	347	129	476
60+	29		10		69	10	42	9	150	19	169
Eindtotaal	229	72	163	54	416	190	357	94	1165	410	1575

Statuut	NIVEAU A		NIVEAU B		Niveau C		Niveau D		Totaal		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
Contractueel	38	24	10	5	29	24	41	13	118	66	184
Statutair	191	48	153	49	387	166	316	81	1047	344	1391
Eindtotaal	229	72	163	54	416	190	357	94	1165	410	1575

INSTROOM 2010

Leeftijd	NIVEAU A		NIVEAU B		Niveau C		Niveau D		Totaal		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
-20							13	4	13	4	17
20-29	10	6	9	1	9			4	28	11	39
30-39	3	3	4		10	3	1	1	18	7	25
40-49	1	1			4	2		1	5	4	9
50-59					3				3		3
60+						1				1	1
Eindtotaal	14	10	13	1	26	6	14	10	67	27	94



UITSTROOM 2010

Leeftijd	NIVEAU A		NIVEAU B		Niveau C		Niveau D		Totaal		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
Pensioneringen	17	2	3		41	16	30	10	91	28	119
Vrijwillig Ontslag	4		2		3	2	1	1	10	3	13
Einddatum contract / gedwongen ontslag					2		5	9	7	9	16
Eindtotaal	21	2	5	0	46	18	36	20	108	40	148

FIETSPADEN

LENGTE FIETSPADEN PER DISTRICT EN TYPE

GEBIED	TYPEFIETSPAD	LENGTE	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW112	aanliggend	102025	286
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW112	aanliggend verhoogd	22930	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW112	vrijliggend	160719	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW114	aanliggend	144561	358
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW114	aanliggend verhoogd	34069	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW114	vrijliggend	179195	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW121	aanliggend	93750	205
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW121	aanliggend verhoogd	26468	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW121	vrijliggend	85277	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW123	aanliggend	82267	239
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW123	aanliggend verhoogd	32362	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW123	vrijliggend	124099	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW125	aanliggend	130759	354
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW125	aanliggend verhoogd	26443	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW125	vrijliggend	196648	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW211	aanliggend	35519	188
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW211	aanliggend verhoogd	82612	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW211	vrijliggend	69755	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW212	aanliggend	65256	238
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW212	aanliggend verhoogd	44310	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW212	vrijliggend	128233	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW213	aanliggend	92025	248
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW213	aanliggend verhoogd	61126	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW213	vrijliggend	95128	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW214	aanliggend	149140	305
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW214	aanliggend verhoogd	19340	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW214	vrijliggend	136995	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW311	aanliggend	108261	357
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW311	aanliggend verhoogd	20828	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW311	vrijliggend	228049	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW312	aanliggend	134334	305
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW312	aanliggend verhoogd	27463	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW312	vrijliggend	143521	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW313	aanliggend	93930	295
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW313	aanliggend verhoogd	15847	

GEBIED	TYPEFIETSPAD	LENGTE	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW313	vrijliggend	184885	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW314	aanliggend	151294	305
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW314	aanliggend verhoogd	8635	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW314	vrijliggend	145569	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW315	aanliggend	131279	280
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW315	aanliggend verhoogd	22492	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW315	vrijliggend	126433	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW316	aanliggend	123068	297
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW316	aanliggend verhoogd	6603	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW316	vrijliggend	167658	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW411	aanliggend	125576	315
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW411	aanliggend verhoogd	20512	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW411	vrijliggend	168516	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW412	aanliggend	159065	386
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW412	aanliggend verhoogd	22363	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW412	vrijliggend	204692	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW413	aanliggend	88944	256
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW413	aanliggend verhoogd	37459	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW413	vrijliggend	129753	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW414	aanliggend	103469	307
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW414	aanliggend verhoogd	33959	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW414	vrijliggend	169338	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW415	aanliggend	199152	454
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW415	aanliggend verhoogd	66382	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW415	vrijliggend	188366	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW711	aanliggend	120836	239
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW711	aanliggend verhoogd	25452	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW711	vrijliggend	93112	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW712	aanliggend	135222	237
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW712	aanliggend verhoogd	17902	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW712	vrijliggend	83490	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW713	aanliggend	186656	283
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW713	aanliggend verhoogd	16076	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW713	vrijliggend	79806	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW714	aanliggend	171957	254
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW714	aanliggend verhoogd	25455	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW714	vrijliggend	56638	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW715	aanliggend	140751	261
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW715	aanliggend verhoogd	3961	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW715	vrijliggend	116518	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW716	aanliggend	49856	205
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW716	aanliggend verhoogd	11703	
Agentschap Wegen en Verkeer - AWW716	vrijliggend	143528	
		7457625	7458

WEGEN

LENGTE WEGEN 2010

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



KLACHTEN – EN MELDINGENMANAGEMENT

Al jaren zet het Agentschap Wegen en Verkeer zich in om het door het beleid vooropgestelde en uitgevoerde klachten- en meldingenmanagement van het agentschap Wegen en Verkeer continu op te volgen en te verbeteren.

Klachten – en meldingenmanagement speelt een grote rol bij het bereiken van kwaliteitsdoelstellingen. Zo werden de afgelopen jaren de inspanningen om een effectief en efficiënt klachten- en meldingenbeleid te realiseren, steeds intensiever.

Deze geleverde inspanningen worden niet enkel door het klachtendecreet zelf vereist, maar ook door de ISO 9001-2008 norm, die stelt dat de behandeling van klachten, meldingen en de opvolging ervan, beantwoorden aan de eisen van klantgerichtheid en het streven naar continu verhogen van de klantentevredenheid.

Een goede dienstverlening, gestructureerde werkwijzen om de relaties met de klanten/burgers te verbeteren en een garantie bieden dat klachten/meldingen degelijk behandeld worden, vormen de basis om te beantwoorden aan het klachtendecreet en aan de vastgelegde procedures en instructies van de norm ISO 9001:2008.

De werkwijze die in de klachten- en meldingenprocedures wordt beschreven blijft ongewijzigd en is identiek als in 2009. Zo blijft het gebruik van het systeem “klachten- en meldingenregistratie”, dat in alle afdelingen binnen AWW wordt toegepast voor het registreren van alle meldingen/klachten die via verschillende kanalen binnenkomen, efficiënt toegepast.

Anderzijds schenkt AWW meer en meer aandacht aan het analyseren van de klachten en meldingen om de oorzaken die aan de grond liggen van de klachten/ meldingen te detecteren om ze zo efficiënt en snel mogelijk af te handelen.

Jaarlijks wordt het rapport over de klachten en meldingen opgemaakt ter attentie van de Vlaamse Ombudsman evenals een gedetailleerde rapportering en analyse per afdeling in de jaarlijkse directiebeoordeling. Uit het jaarverslag van de Vlaamse Ombudsman komen thematische aanbevelingen waarop AWW actie dient te ondernemen en waaraan alle betrokken afdelingen meewerken.

Tijdens interne en externe audits wordt het klachten- en meldingenmanagement grondig geëvalueerd. Wordt er gewerkt volgens de beschreven procedures en instructies? Wordt alles geregistreerd? Zijn de klachten effectief afgehandeld? Uit deze audits komen antwoorden op dergelijke vragen. Dit geldt trouwens voor alle registraties van klachten en meldingen, via welk kanaal ze ook binnenkomen. Hieraan kunnen verbeteracties worden gekoppeld.

Door de voorbereidingen met betrekking tot de uitbreiding van de scope van de AWW-activiteiten voor de hercertificatie ISO 9001:2008 in 2011 werden de districten van de territoriale afdelingen heel nauw betrokken bij de implementatie van de nieuw uitgeschreven procedures. Van belang is nu dat ook binnen de districten extra aandacht werd besteed aan het registreren van klachten en meldingen.



Aansluitend op de trainingen in 2009 waarbij de leidinggevendenden uitgebreid met de administratieve leidinggevendenden een tweedaagse opleiding volgden werd nu in 2010 verder gewerkt aan de training van wegentoezichers en werfcontroleurs. In 2011 wordt eveneens een opleiding georganiseerd

voor de doelgroep administratieve medewerkers en in 2012 komen de wegenarbeiders aan bod. Door de permanente wachtdienst (EMT) wordt er een opleiding voorzien specifiek voor de wachtdienstoperatoren over het correct en op een vriendelijke manier beantwoorden van oproepen.

KLACHTENBEELD IN 2010

In 2010 werden binnen AWV behandeld:

TWEDELIJNSKLACHTEN (KLACHTEN)

146 totaal geregistreerde klachten

OORZAAK	TOTAAL	GEGROND	DEELS GEGROND	ONGEGROND
Toestand van de wegen	39	34	2	3
Kunstwerken	12	8	3	1
Wegenwerken	11	5	0	6
Andere	10	4	0	6
Beplantingen	9	8	0	1
Totaal	81	59	5	17

Evaluatie klachtenbeeld 2010 : Top 5

EVALUATIE KLACHTENBEELD AWV 2010

In 2010 werden 146 tweedelijnsklachten behandeld tegenover 236 in 2009.

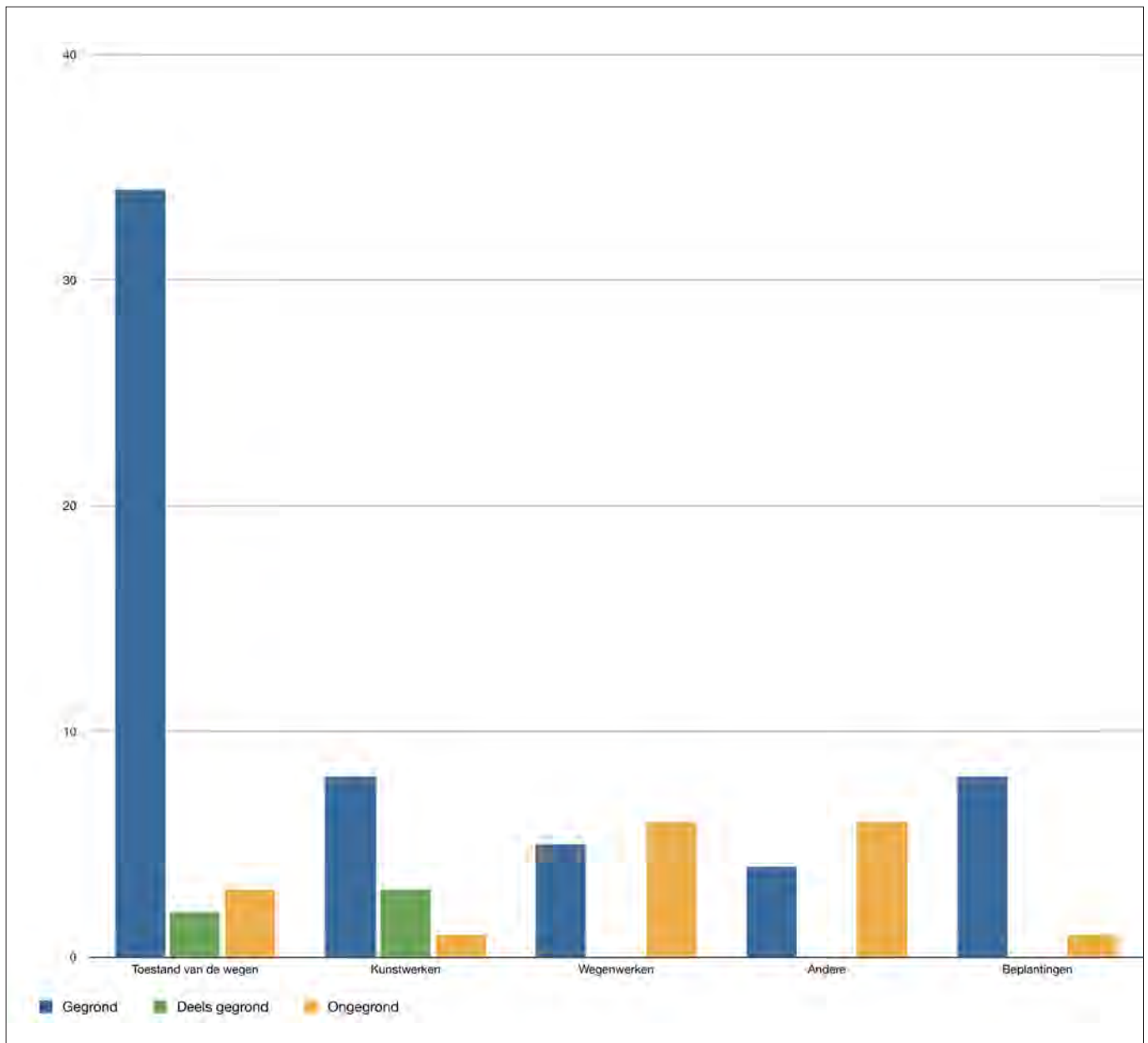
Het hoge aantal klachten in 2009 had te maken met het feit dat er toen 60 ongegronde klachten geregistreerd werden i.v.m. de verkeersinrichting in één bepaalde afdeling. Dit verklaart ook het hoge aantal klachten met betrekking tot de verkeersinrichting in 2009. Wanneer we deze 60 ongegronde klachten herleiden tot één klacht blijven er globaal voor het hele agentschap in 2009 nog 177 ontvankelijke klachten over. Als we dan de vergelijking maken tussen 2009 en 2010 werden er in 2010 31 klachten minder geregistreerd.

EERSTELIJNSKLACHTEN (MELDINGEN)

36 427 geregistreeerde eerstelijnsklachten (meldingen) met inbegrip van de meldingen via de permanente wachtdienst

Er waren in 2010 36.427 meldingen t.o.v. 32.410 meldingen in 2009.

Dit betekent dat er in 2010 4.017 meer meldingen werden geregistreerd en opgevolgd dan in 2009. Het toenemende gebruik van Meldpunt Wegen kan het hoger aantal meldingen verklaren, zoals eveneens de toename van problemen veroorzaakt door de zeer strenge winterperiode in februari en november 2010



MELDINGEN (EXCLUSIEF PERMANENTE WACHTDIENSTMELDINGEN)

TOP 10 VAN DE MEEST VOORKOMENDE MELDINGEN		
OMBUDSNORM	Aantal	%
Toestand van het wegdek (putten, bulten, scheuren,...)	1799	26,78
Fietspaden + Meldpunt Fietspaden	906	13,49
Openbare verlichting	631	9,39
Verticale signalisatie (borden)	423	6,30
Verkeerslichten	414	6,16
Bepantingen	263	3,91
Afvoerstelsel (slikkers, grachten, riolering, stagnatie,...)	241	3,59
Schade	232	3,45
Milieubeheer (geluids-trillings-visuele hinder,...)	229	3,41
Wegenwerken	227	3,38

TOP 10 MELDINGEN PERMANENTE WACHTDIENST

TOP 10 VAN DE MEEST VOORKOMENDE MELDINGEN	
Verkeerslichten	8527
Wegverlichtingsinstallaties	5461
Verkeersregelaar	2126
Vlaamse MilieuMaatschappij LUCHTMETING	1164
Verlichte afbakening	1016
Beweegbare brug	880
Peilmeetinstallatie	841
Veranderlijke signalisatieborden	807
Sluis of sluzencomplex	693
Voertuigtelpost	678

Gelet op de verschillen in aard van de meldingen is er een onderscheid in rapportering tussen de meldingen die specifiek voor de wegenafdelingen zijn (gewest- en autosnelwegen, fietspaden, beplanting, enz.) en de meldingen die betrekking hebben op de installaties die EMT beheert en via de applicatie ABBAMELDA (Permanente wachtdienst) automatisch worden geregistreerd en doorgegeven. Het totaal van deze meldingen bedroeg 29.709.

Het aantal geregistreerde meldingen die binnenkwamen via het Meldpunt Wegen toont aan dat deze site toegankelijk is voor de burger, die hier dan ook handig gebruik van maakt. Zo werden er sinds de opstart in totaal 5.249 meldingen geregistreerd voor, gewest-, gemeente- en autosnelwegen samen. Van deze 5.249 meldingen waren er 3.208 bestemd voor het Agentschap Wegen en Verkeer.

Kwaliteit is noodzakelijk bij de behandeling van klachten en meldingen.

Daarenboven draagt het efficiënt registratie- en opvolgingsbeleid van meldingen binnen de afdelingen van het agentschap, de preventieve controles, het alert en het deskundig ingrijpen bij het vaststellen van schade om ergere hinder te voorkomen bij aan een daling van het aantal klachten in de ware betekenis van het woord.

Het doel van het Agentschap Wegen en Verkeer is om blijvende aandacht te besteden aan het klachten- en meldingenmanagement en verbeteracties te ondernemen zodat de dalende tendens van het aantal klachten ook na 2010 behouden blijft.

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 tekst-
en beelmateriaal.

FOTOGRAFIE

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

GRAFISCHE VORMING

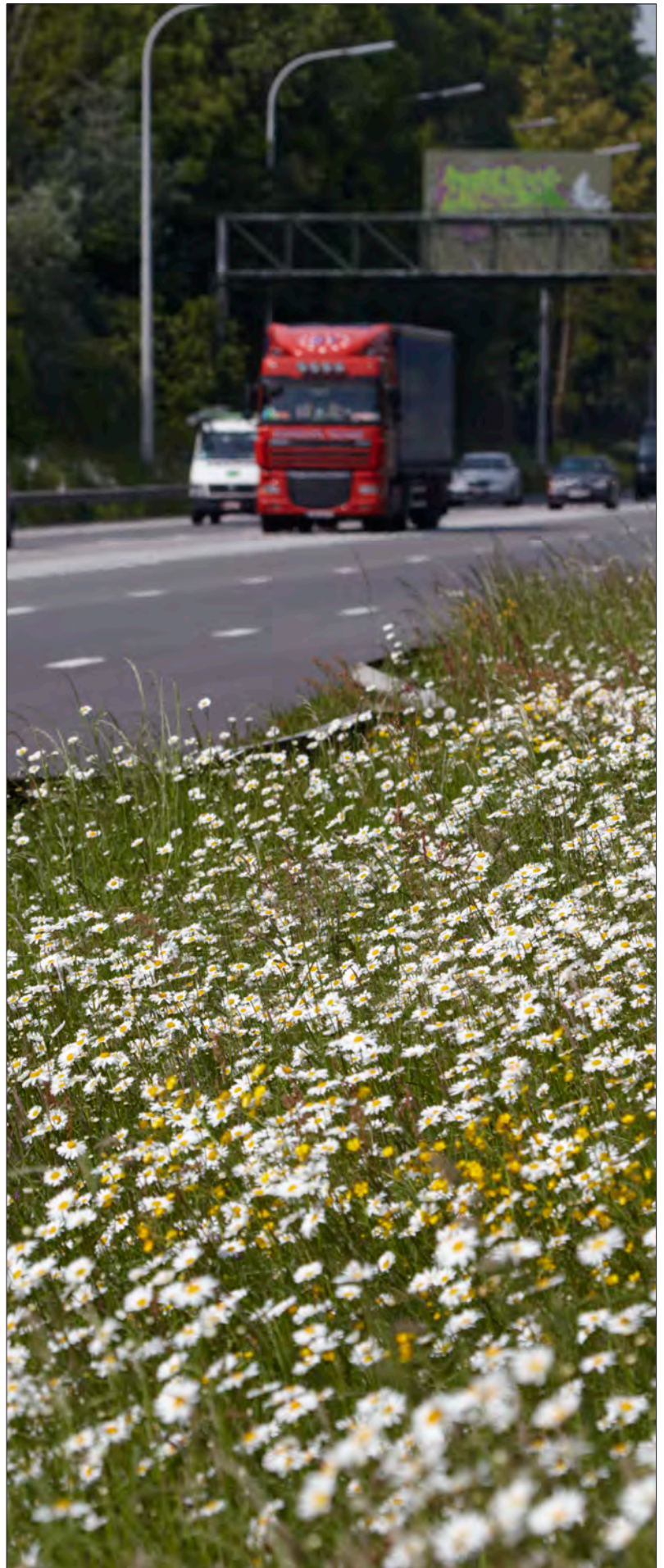
Thierry Lewyllie

DATUM PUBLICATIE

juli 2011

Foto omslag: Luc De Meyer

Depot nummer: D/2011/3241/147



2010 strategische doelstellingen bereikbaarheid

missing links dynamisch verkeersmanagement

duurzame mobiliteit fietspadeninvesteringen

doorstroming openbaar vervoer

verkeersveiligheid gevaarlijke punten

verkeershandhaving weigh in motion

verkeersleefbaarheid

geluid structureel onderhoud

samenwerkingsakkoorden winteractieprotocol en

winterasfalt minder hinder protocol

bestede budgetten personeel wegen en

fietspaden klachtenmanagement

trajectcontrole visie

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