

Beste lezer,

Veilige, vlotte en duurzame mobiliteit realiseren voor alle weggebruikers in Vlaanderen. Dat is de taak van het Agentschap Wegen en Verkeer. Met almaar meer verkeer zijn de uitdagingen niet min. Hoe we die in 2014 weer zijn aangegaan en wat daarbij onze belangrijkste projecten waren, leest u in dit jaarverslag.

Tijdens het voorbije jaar hebben we weer een aantal **missing links** weggewerkt: we openden de Noord-Zuid Kempen en de R4 Zwijnaarde-Merelbeke en startten de werken op voor de A11 aan de kust. Daarnaast gingen we door met het **onderhoud van snelwegen**, de **herinrichting van doortochten** en de uitbouw van **dynamisch verkeersmanagement** (onder meer met investeringen in de Vierarmentunnel en de Waaslandtunnel).

Met het oog op meer combimobiliteit hebben we ook ingezet op verhoogde verkeersveiligheid en een betere doorstroming voor **zwakke weggebruikers**. Zo scheidt een balkonrotonde fietser en voetgangers van gemotoriseerd verkeer in de Brugse stationsomgeving. En bij de herinrichting van drie gevaarlijke kruispunten op de Westerring in Genk hebben we een aparte fietsbrug gebouwd, de 'Rollercoaster' (zo genoemd vanwege haar bijzondere vorm). We investeerden vorig jaar ook 17 miljoen euro in een vlottere doorstroming van het **openbaar vervoer**.

We voerden ook onze inspanningen op voor **milieu en natuur**. Met Carbon Free-Ways zochten we naar manieren om de CO₂-uitstoot bij wegenwerken te verminderen. Dankzij het proefproject met Langere Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) kunnen we nu uittesten hoe we vrachtverkeer efficiënter en milieuvriendelijker kunnen maken. In het najaar van 2014 namen we het

ecoduct Kempengrens over de E34 op de grens met Nederland in gebruik. We zijn trots dat die natuurbrug door het Infra Eco Network Europe (IENE, het Europees forum van specialisten in transport, infrastructuur en ecologie) al werd bekroond met de jaarlijkse award voor initiatieven die de impact van infrastructuur op de natuur reduceren.

Ik hoop dat we u met dit jaarverslag een goed zicht kunnen geven op onze werking en op de veelheid van domeinen waarin onze medewerkers actief zijn. Met het aantreden van een **nieuwe Vlaamse regering** was 2014 een bijzonder jaar. In dit jaarverslag zijn de beleidsaccenten van de nieuwe minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Ben Weyts, al voelbaar, maar ze zullen de komende jaren uiteraard nog veel meer tot uiting komen.

Mobiliteit ligt de Vlamingen nauw aan het hart en ze hebben terecht hoge verwachtingen op dat vlak. Daarom zal het Agentschap Wegen en Verkeer ook in deze tijden van besparingen niet inboeten aan **klantgerichtheid en dienstverlening**. Kortom: bij alles wat we ondernemen, zullen we ernaar blijven streven om onze Vlaamse samenleving en economie optimaal te dienen en vooruit te helpen. Dat blijft onze eerste ambitie.

Veel leesplezier,

Ir. Tom Roelants



INHOUD

Voorwoord	1
1. Het Agentschap Wegen en Verkeer – Voorstelling	4
2. Bereikbaarheid	5
2.1. Missing links: overzicht en stand van zaken	12
2.1.1. A11	13
2.1.2. Spitsstrook E19 noord	14
2.2. Dynamisch verkeersmanagement: korte inleiding	14
2.2.1. Overzicht en realisaties, stand van zaken	15
3. Duurzame mobiliteit	16
3.1. Fietspaden	17
3.1.1. N223 Tielt-Winge	18
3.1.2. Europalaan As	19
3.2. Doorstroming openbaar vervoer	20
3.2.1. N9 Brusselsesteenweg	20
4. Verkeersveiligheid	21
4.1. Gevaarlijkepuntenproject	22
4.1.1. Stationsomgeving Brugge	22
4.1.2. Westerring Genk	24
4.2. Verkeershandhaving: korte inleiding	25
4.2.1. Overzicht en stand van zaken	25
5. Verkeersleefbaarheid	27
5.1. Doortochten	29
5.1.1. Doortocht N227 Sterrebeek	29
5.2. Structureel onderhoud	30
5.2.1. E34	30
5.2.2. B401 sanering viaduct Ledeborg	31

6. Schade aan natuur en milieu beperken	32
6.1. IENE-prijs	33
6.2. Schapen E17	34
6.3. Duurzaam aanbesteden	35
7. Klanten	38
7.1. Individuele klanten	39
7.1.1. Communicatie naar burger	39
7.2. Georganiseerde klanten	40
7.2.1. Communicatie naar gemeenten	41
8. Interne perspectieven	42
8.1. Processen en innovatie	43
8.1.1. Proefproject LZV's	43
8.2. Leer en groei	44
8.2.1. Mobiele retroreflectometer	44
8.2.2. Sensibilisering rond welzijn	45
9. Cijfers	46
9.1. Bestede budgetten	47
9.2. Personeel	50
9.3. Wegen en fietspaden	52
9.4. Klachten en meldingen	53
9.5. Balanced ScoreCard – gegevens	55
9.5.1. Aantal inzittenden	56
9.5.2. Aantal schadegevallen aan patrimonium, niet vandalisme	57
9.5.3. Aantal schadeclaims als gevolg van slechte staat van de weg	58
9.5.4. Lopende meter geluidswerende maatregelen	58
9.5.5. Smeltmiddelenverbruik	59
9.5.6. Energieverbruik	60
9.5.7. Staat van de weg	60
9.5.8. Beschikbaarheid van het datanetwerk	61
Colofon	64

1

HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

VOORSTELLING

1. HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is, als intern verzelfstandigd agentschap (IVA), één van de schakels van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. AWV beheert ca. 7000 km gewest- en autosnelwegen en ruim 7600 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 en werd ondertussen al twee maal gehercertificeerd, in 2011 en 2014. Dit toont aan dat het agentschap een kwaliteitsvolle dienstverlening biedt.

Meer weten? www.wegenenverkeer.be



Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

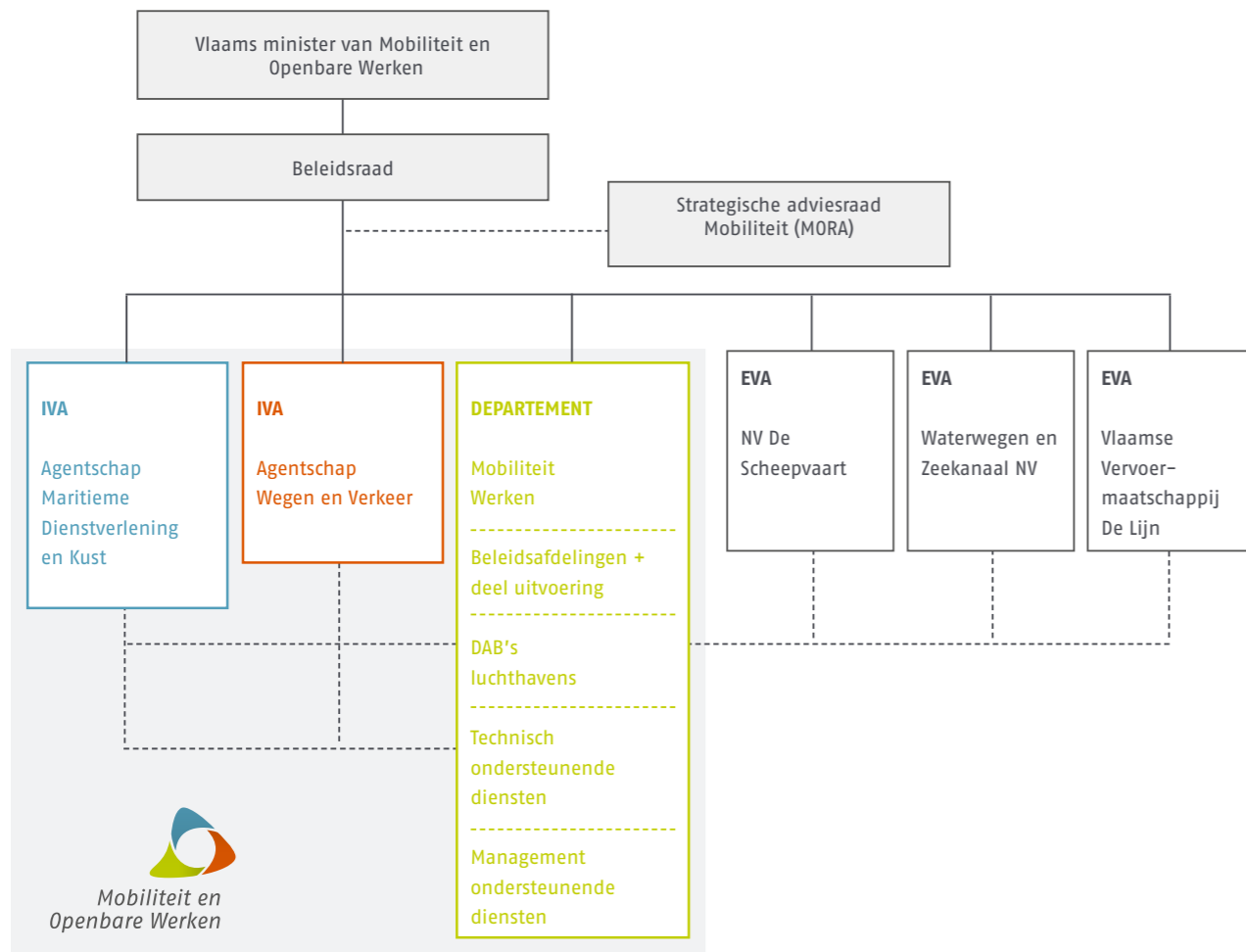
Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit

- 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

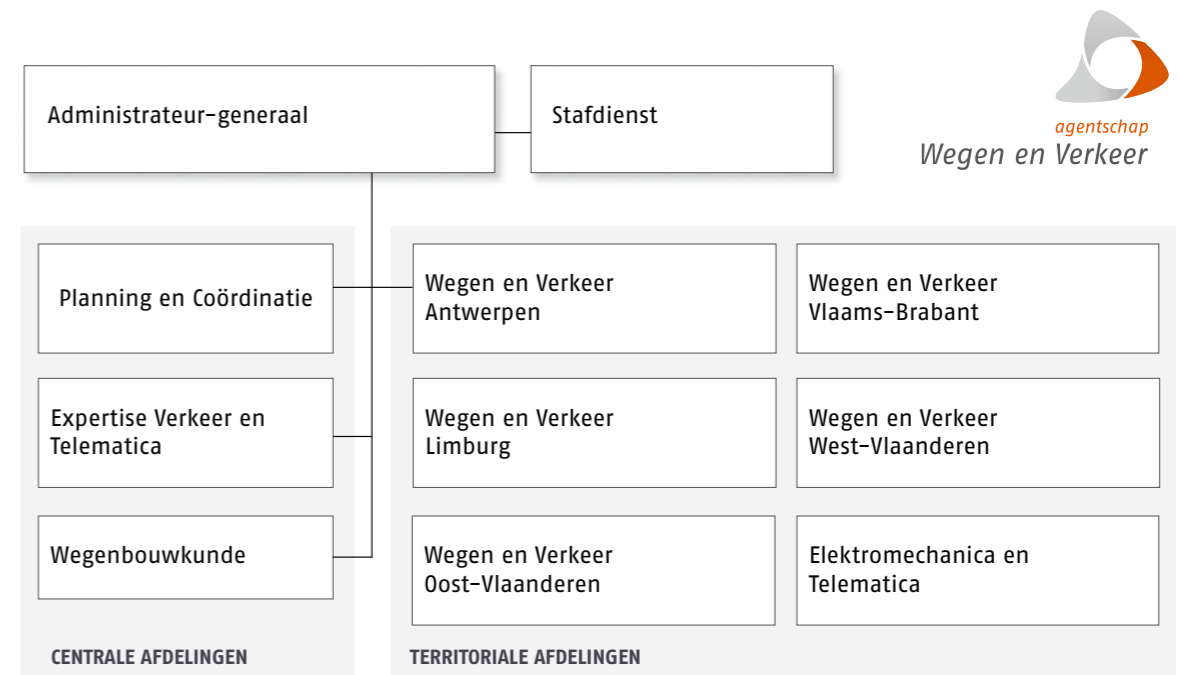
- het departement
- het Agentschap Wegen en Verkeer
- het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust



Het Agentschap Wegen en Verkeer

Om een antwoord te kunnen bieden aan de huidige en toekomstige (beleids)uitdagingen, deed het agentschap onderzoek naar de meest effectieve en efficiënte organisatie-inrichting.

Uit dit onderzoek bleek dat een matrixstructuur waarbij de verschillende kennisdomeinen (wegenbouwkunde, verkeerskunde en elektromechanica) horizontaal doorheen de territoriale afdelingen lopen de beste structuur/werkwijze is.



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 voor:

- 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 maatschappelijk 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

- vervult de rol van katalysator naar de andere afdelingen en naar externe belanghebbenden teneinde de missie en visie van AWV te realiseren
- staat in voor de tactische en operationele planning, volgt dit op, evalueert en stuurt indien nodig bij teneinde continu te verbeteren
- verzorgt het woordvoerderschap van AWV, staat in voor de interne en externe communicatie namens het agentschap en de coördinatie van de communicatie over projecten
- ondersteunt de opmaak van de investerings- en onderhoudsprogramma's, bewaakt de realisatie en begeleidt de praktische uitvoering ervan en staat daarnaast tevens in voor de wegeninspectie en het beleid rond milieu en natuur, veiligheid en preventie, districtswerking en winterdienst
- geeft invulling aan de uitwerking, opvolging en sturing van het personeelsbeleid voor het agentschap
- stuurt en geeft invulling aan zowel een planmatige en gestructureerde aanpak van ICT binnen AWV als de centrale verzameling en ontsluiting van data en kennis op vlak van kennisbeheer, GIS en CAD
- geeft invulling aan de directieverantwoordelijkheid voor de opvolging en borging van het ISO 9001:2008 kwaliteitscertificaat

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 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.

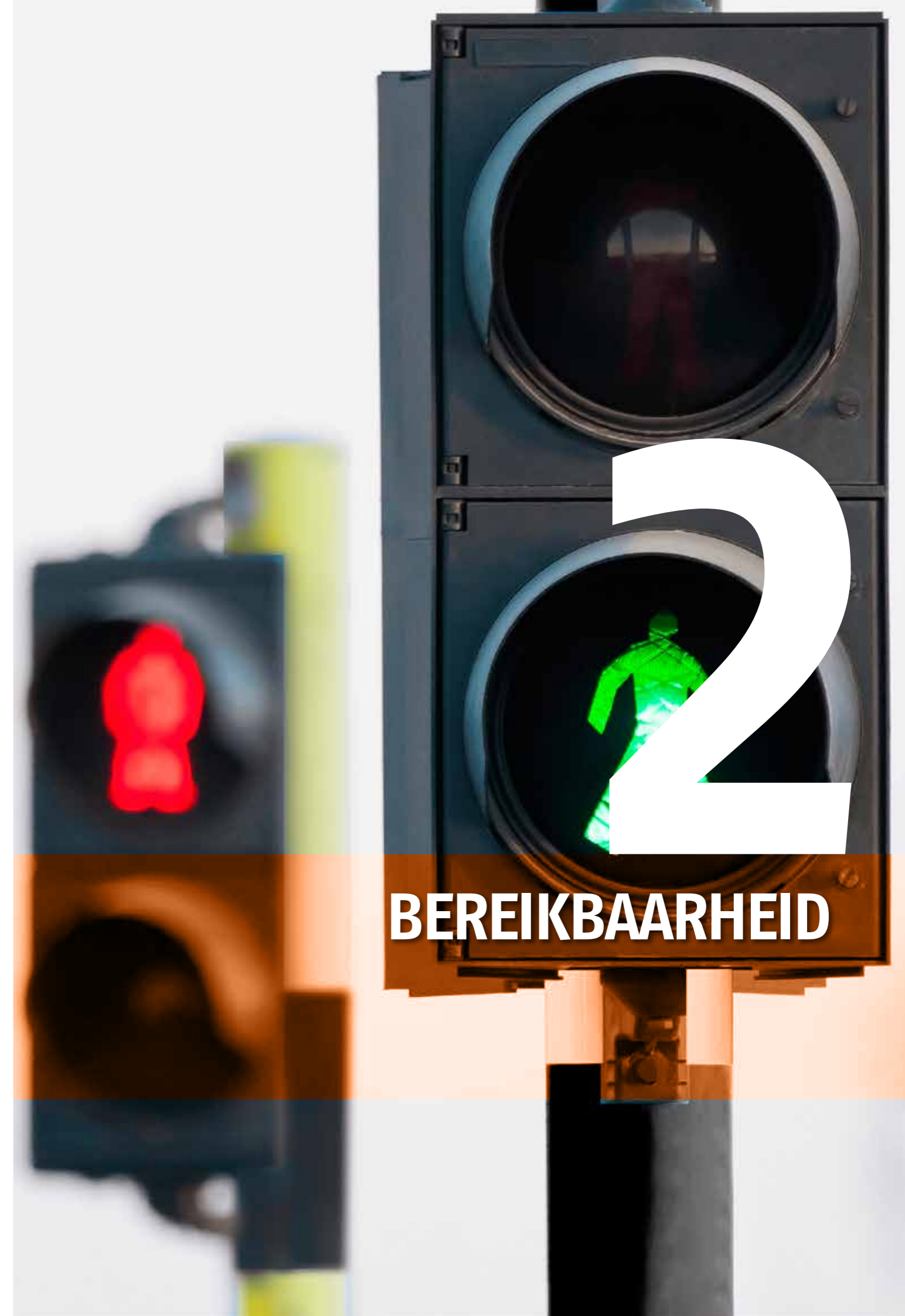
Territoriale afdelingen

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 het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum om defecten en storingen te registreren en onmiddellijk herstellingen te laten uitvoeren.



BEREIKBAARHEID

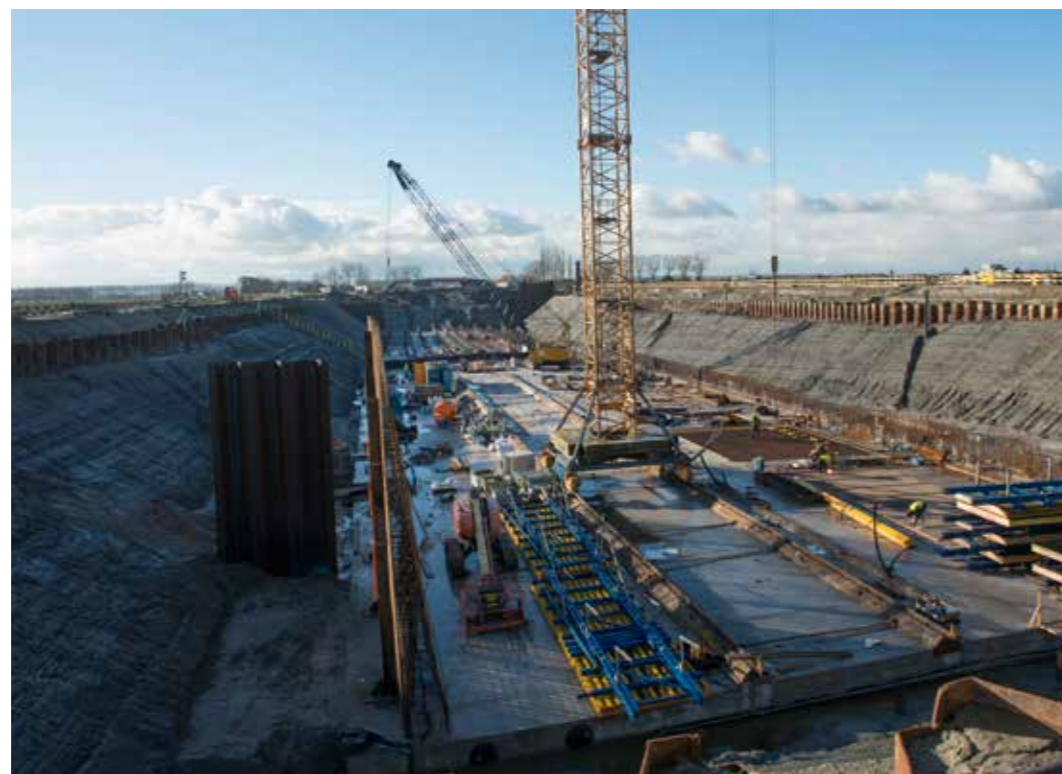
2.1. MISSING LINKS

In het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001) staan 25 missing links opgesomd die kunnen worden opgelost door nieuwe wegen aan te leggen of de bestaande wegen op te waarderen, zodat ze intensiever kunnen worden gebruikt. Later werden ook twee bottlenecks gedefinieerd. Het Agentschap Wegen en Verkeer blijft werken aan een oplossing voor die ontbrekende schakels om zo de capaciteit en de doorstroming van het wegennet, en daardoor ook het comfort van de weggebruiker, te verhogen.

De volgende werken werden in 2014 afgerond:

- Het nieuwe stuk van de Gentse ringweg tussen Zwijnaarde en Merelbeke (R4-Zuid) werd eind april opengesteld voor alle verkeer.
- Na 3 jaar werken aan het project Noord-Zuid Kempen werd eind mei het laatste wegsegment opengesteld voor het verkeer.

In 2014 zijn ook de werken aan de A11 gestart, die in totaal 18 werfzones omvat. Meer weten? www.wegenverkeer.be/missing-links



2.1.1. A11

Op zaterdag 22 maart 2014 is de aanleg van de A11 gestart. Die twaalf kilometer lange autosnelweg zal het ontbrekende puzzelstuk vormen tussen de N31 in Brugge en de N49 in Knokke-Heist. De A11 moet zorgen voor een vlotte en veilige verbinding van de Brugse Zeehaven met het binnenland. Alles samen zijn er 18 werfzones.

Veiligheid

Vandaag passeert alle verkeer van en naar de haven via gewestwegen met maar één rijstrook per rijrichting. Dat leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties en minder vlot verkeer tussen haven en binnenland. Doordat de A11 het zware havenverkeer en het lokale verkeer van elkaar zal scheiden, zal de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren.

Leefbaarheid

Ook de leefbaarheid en woonkwaliteit van de regio zullen verhogen. Behalve de nieuwe autosnelweg komen er lokale verbindingswegen en nieuwe fietspaden. De nieuwe infrastructuur wordt aangelegd met respect voor mens en omgeving en omvat bruggen, tunnels, faunapassages en fietsvoorzieningen.

Een deel van de A11 komt in vogelrichtlijngebied te liggen. Dat natuurverlies wordt gecompenseerd door elders natuurgebied te creëren. Zo is oa. de site waar vroeger de spookbruggen van Varsenare stonden, omgevormd tot een acht hectare groot natuurgebied met vijver.

Gebruiksruil

De A11 doorkruist heel wat landbouwgronden. In samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een gebruiksruil van landbouwgronden georganiseerd. De A11 is het eerste project in Vlaanderen dat gebruiksruil toepast. Belangrijke criteria:

- de gebruikers beschikken na de ruiloperatie zoveel mogelijk over gronden van dezelfde oppervlakte die geschikt zijn voor dezelfde teelten als vóór de ruil;
- na de ruil liggen de gronden van de landbouwers bij voorkeur aan één kant van de A11;



- na de ruil zijn de boerderij en de gronden van de landbouwers zoveel mogelijk gegroepeerd.

Na het gebruiksruilproject volgt een ruilverkavelingsproject dat de eigendomssituatie juridisch aanpast aan de nieuwe gebruikssituatie.

Nieuw procedé

Een deel van de A11 bestaat uit een viaduct dat een spoorweg en een kanaal overbrugt. Het viaduct wordt gebouwd met een verschuifbaar bekistingssysteem voor het beton, dat wordt voortgetrokken over kabels boven de pijlers. Het is de eerste keer dat zo'n procedé wordt toegepast in België.

Afgerond in 2017

In het najaar van 2017 moet de snelweg volledig klaar zijn. De zuivere bouwkost van de infrastructuur wordt geraamd op 460 miljoen euro. Inclusief BTW en financieringskosten investeert de Vlaamse overheid 674 miljoen euro voor de realisatie van de A11. Meer weten? www.a11verbindt.be

2.1.2. Spitsstrook E19 noord

In het voorjaar en de zomer van 2014 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een spitsstrook van 8 kilometer aangelegd op de E19, tussen Kleine Bareel en Sint-Job-in-'t-Goor in de richting van Brecht. De spitsstrook moet de files verminderen tussen het complex van Merksem op de Antwerpse Ring (R1) en de afrit van Sint-Job-in-'t-Goor. Ze is in principe elke werkdag open tussen 14 en 20 uur, en op vrijdag al vanaf 12 uur.

Tegelijkertijd met de werken aan de spitstrook is ook het wegdek van de E19 vernieuwd en kwam er een derde permanente rijstrook tussen Merksem en Kleine Bareel. Ook de bruggen van het complex Kleine Bareel zijn gerenoveerd. De spitsstrook op de E19 is de derde in Vlaanderen, na de spitsstroken op de E313 en de E40. De totale kostprijs van het project bedroeg 11,7 miljoen euro.



2.2. DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeert al een aantal jaar fors in dynamisch verkeersmanagement (DVM). Dat is een geheel van organisatiemethodes en instrumenten die ervoor zorgen dat de bestaande capaciteit van het wegennet beter benut wordt.

DVM-infrastructuur omvat systemen voor detectie en instrumenten om het verkeer te informeren en te sturen. De detectielaag omvat onder meer meetlussen in het wegdek en verkeerscamera's, die soms gekoppeld zijn aan automatische incidentdetectieapparatuur. Ze zorgt ervoor dat het Vlaams Verkeerscentrum de verkeersstroom in real time accuraat in beeld kan brengen. De informatie wordt gebruikt om het verkeer te informeren en te sturen via dynamische borden boven en naast de rijbaan.

De voorbije jaren werd vooral ingezet op het netwerkmanagement: informatie over de verkeerssituatie verderop, zodat de weggebruikers de juiste route kunnen kiezen. Dat gebeurt doorgaans met tekstboodschappen en een pictogram op grote LED-panelen op de knooppunten van het hoofdwegennet. Door hun aard en opstelling zijn de panelen niet geschikt om geboden en verboden op te leggen.

2.2.1. Overzicht, realisaties en stand van zaken

Belangrijkste realisaties in 2014

- Meten in Vlaanderen: 74 nieuwe installaties, goed voor 718 extra meetpunten.
- Spitsstrook E19 tussen Antwerpen-Noord en Sint-Job-in't Goor.
- Vierarmentunnel (R0): volledige vernieuwing + uitbreiding DVM-infrastructuur in de tunnel.
- Weefstrook E314 tussen Heverlee en Wilsele.

Het totaal aantal DVM-installaties eind 2014:

AARD APPARATUUR	TOTAAL AANTAL IN VLAANDEREN
VMS (rijstrookbrede dynamische informatieborden boven de rijbaan, netwerkmanagement)	84 borden
RVMS (dynamische borden in de zijberm, basiswegvakmanagement)	25 borden
RSS (rijstrooksignalisatie, wegvakmanagement)	1071 borden over 278 seinbruggen en 3 tunnels
Meten in Vlaanderen	3913 meetpunten, verdeeld over 509 installaties
AID-camera's (automatische incidentdetectie)	472
Vaste camera's	144
Beweegbare camera's (Pan-Tilt-Zoom, PTZ)	347

Tunnelveiligheid

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeert elk jaar in dynamisch verkeersmanagement (DVM) op snelwegen en in tunnels. In 2014 is dynamische signalisatie aangebracht op het fronton van de Vierarmentunnel op de Ro-Ring rond Brussel, in beide rijrichtingen. Lussen in het wegdek tellen nu het aantal voertuigen in de tunnel en er is een reeks slimme AID-camera's (voor automatische incidentdetectie) gemonteerd. Er kwam ook een

beweegbare camera zodat de tunneloperator de tunnel van op afstand kan beheren. Concreet zijn in en nabij de Vierarmentunnel de volgende DVM-installaties gebouwd en in dienst genomen:

- 4 rijstrooksignalisatieborden type 3 (2 per koker)
- 2 meet- en detectielussen per koker (met telkens een meetpunt in elke rijstrook), zowel bij de ingang als uitgang van de tunnel
- 20 AID-camera's
- 18 beweegbare pan-tilt-zoom-camera's



In 2015 worden de wegvakken naar de Vierarmentunnel toe, in beide rijrichtingen, voorzien van wegvakmanagement. Concreet betekent dit rijstrooksignalisatie, vernieuwing en uitbreiding van de cameradekking en meet-en detectieapparatuur om het verkeer in realtime te monitoren.

3

DUURZAME
MOBILITEIT

3.1. FIETSPADEN

Het Agentschap Wegen en Verkeer bouwt samen met andere entiteiten binnen het beleidsdomein MOW het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) uit. Sinds 2011 gebruikt het Agentschap Wegen en Verkeer daarvoor een rollend meerjarenplan voor fietsinvesteringen, het Integraal Fiets investeringsprogramma (IFI). MOW streeft ernaar om via het IFI jaarlijks gemiddeld 100 miljoen euro te investeren in de (her)aanleg van fietspaden.

In 2014 investeerde het beleidsdomein MOW 88,8 miljoen euro in fietspaden. Daarvan draagt het Agentschap Wegen en Verkeer rechtstreeks 10 miljoen euro bij via onteigeningen langs gewestwegen. Ruim 68 miljoen euro van de investeringen ging naar fietspaden langs gewestwegen via de module 13 van de mobiliteitsconvenants en de samenwerkingsovereenkomsten VI uit het Mobiliteitsbesluit. Meer weten? www.wegenenverkeer.be/fietspaden

Jaarrapport

In 2014 stelde het Agentschap Wegen en Verkeer haar vierde jaarrapport Staat en Inrichting van Fietspaden langs gewestwegen voor. Voor dat rapport werd in 2013 meer dan 6.600 km

fietspaden onderworpen aan een visuele controle van het rijcomfort. Meer dan 88% van de gecontroleerde fietspaden verkeert in een goede staat. Dat cijfer is vergelijkbaar met de resultaten van 2011.

PROVINCIE	TOTAAL (KM)	VOLDOENDE OF BETER	ONVOLDOENDE
Antwerpen	1146,8	91,8%	8,2%
Limburg	1345,3	93,2%	6,8%
Oost-Vlaanderen	1541,2	89,2%	10,8%
Vlaams-Brabant	841,9	78,7%	21,3%
West-Vlaanderen	1738,2	86,2%	13,8%
Totaal Vlaanderen (2013)	6613,4	88,3%	11,7%

Via de Wegendatabank en het Geografisch Informatiesysteem gaat het Agentschap Wegen en Verkeer ook na of de fietspaden beantwoorden aan de normen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Van de 7.615 km geanalyseerde fietspaden blijkt bijna 40% (meer dan 3.000 km) conform het Vademecum Fietsvoorzieningen.

	TOTAAL (KM)	UITSTEKEND TOT GOED	MATIG TOT ZEER SLECHT
Antwerpen	1603,01	50,8%	49,2%
Limburg	1429,92	31,4%	68,6%
Oost-Vlaanderen	1723,32	34,2%	65,8%
Vlaams-Brabant	999,88	36,1%	63,9%
West-Vlaanderen	1858,97	43,9%	56,1%
Totaal Vlaanderen	7615,1	39,7%	62,8%

Voor het eerst werden ook 1.477 lichtengeregelde kruispunten en 539 rotondes gecontroleerd op hun conformiteit met het Vademecum Fietsvoorzieningen. Ongeveer 33% van de kruispunten en 50% van de rotondes voldoet aan de richtlijnen.

3.1.1. N223 Tielt-Winge

In 2014 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer de herinrichting voltooid van de Rijksweg/Aarschotsesteenweg (N223) in Tielt-Winge, tussen het kruispunt met de Groenstraat en het kruispunt met de Leuvensesteenweg (N2).

Over het volledige tracé van de werken zijn vrijliggende fietspaden aangelegd, waardoor de fietsers beter beschermd zijn. Er kwamen op verschillende plaatsen bomen of hagen

tussen de rijweg en het fietspad. Voorts zijn drie kruispunten op het tracé veiliger ingericht, en werden middengeleiders en oversteekplaat- sen aangelegd.



3.1.2. Europalaan As

Wegen en Verkeer Limburg heeft in As het kruispunt van de Europalaan (N75) met de Steenweg naar Maasmechelen en de Stationsstraat heringericht. De herinrichting was nodig omdat er op het kruispunt zware ongevallen voorkwamen. Het was meteen het grootste verkeersproject ooit in As.

Veiliger kruispunt

De vroegere verkeerslichten op het kruispunt zijn vervangen door een Hollands complex. De Europalaan ligt lager dan vroeger en de Stationsstraat overbrugt nu de gewestweg, wat zorgt voor vlotter verkeer. Dankzij de op- en afritten kunnen auto's veiliger van de ene gewestweg naar de andere.



Mooie fietsverbinding

Vlak bij het kruispunt werd een tuikabelbrug gebouwd die een veilige en aangename fietsverbinding legt tussen As en het Nationaal Park Hoge Kempen. Door het slingerende tracé door het bos, het ontwerp en het materiaalgebruik is de nieuwe verbinding ook toeristisch een meerwaarde.



Dynamische LEDs

Op de leuning van de fietsbrug en naast de aansluitende fietspaden werd dynamische LED-verlichting geïnstalleerd. Sensoren in de toegangszones laten de LEDs branden zodra er fietsers of voetgangers aankomen. Op alle andere momenten branden de lampen niet, wat de verstoring van de fauna minimaliseert en bovendien het energiegebruik sterk doet dalen.



3.2. DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER

Samen met De Lijn werkt het Agentschap Wegen en Verkeer aan een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Dat gebeurt onder meer via de aanleg van aparte busbanen, de plaatsing van elektrische installaties en de aanleg van in- en uitmeldslussen. In 2014 werd op het doorstromingsprogramma 17 miljoen euro voorzien voor diverse projecten.

3.2.1. Brusselsesteenweg Gentbrugge

De Brusselsesteenweg (N9) in Gentbrugge is een verouderde stedelijke invalsweg met verschillende tramlijnen. Het Agentschap Wegen en Verkeer, Farys, de stad Gent en De Lijn investeren samen in een heraanleg van gevel tot gevel, vanaf de stadsring (R40) tot aan het kruispunt met de Schooldreef.

Volledige heraanleg

Een overzicht van de belangrijkste veranderingen:

- Er komen nieuwe, brede en comfortabele trottoirs en betere oversteekplaatsen.
- De fietspaden worden bijna overal gescheiden van het autoverkeer. Alleen aan de kruispunten liggen de fietspaden vlak naast de rijweg, voor een betere zichtbaarheid.
- Er komen meer vrije trambeddingen. Waar de Brusselsesteenweg het smalst is, krijgt de tram een vrije bedding in de richting van de stad. In het brede deel wordt de bestaande vrije bedding vernieuwd. Haltes worden langer en makkelijker toegankelijk gemaakt.
- De Brusselsesteenweg wordt mooier en groener. In het brede deel rijdt de tram over een groene bedding. Tussen de parkeerplaatsen komen er bomen.
- De parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk behouden.
- Onder het wegdek komt een gescheiden rioleringsstelsel.

Minder hinder

De werken gingen van start in april 2014 en hebben een grote impact op buurtbewoners, ondernemers en de mensen die gebruikmaken van de Brusselsesteenweg. Daarom zijn heel wat 'minder hinder'-maatregelen genomen. Woningen en handelszaken worden maximaal bereikbaar gehouden, onder meer met loopbruggen en tijdelijke ventwegen, en via doordachte faserings- en omleidingsplannen.

Als de twee bestaande bruggen onderbroken zijn, komt er een tijdelijke fiets- en voetgangersbrug.

Er is overleg met de buurt in een klankbordgroep.

Het Agentschap Wegen en Verkeer voert een intensieve communicatie via brusselsesteenweg.be, bewonersbrieven en folders, Infovergaderingen en digitale nieuwsbrieven.



44

VERKEERSVEILIGHEID

4.1. GEVAARLIJKE PUNTEN

In 2002 startte de toenmalige minister van Mobiliteit en Openbare Werken het gevaarlijkepuntenproject op. De doelstelling was om 809 gevaarlijke kruispunten of wegvakken op gewestwegen versneld aan te pakken, om zo de verkeersveiligheid op de Vlaamse wegen te verhogen. Om het omvangrijke project in goede banen te leiden, werd een beroep gedaan op de tijdelijke vereniging TV3V en enkele provinciale studiebureaus.

Het project loopt binnenkort ten einde. Van de 809 gevaarlijke punten zijn er 702 heraangelegd; 33 zijn in uitvoering. Bij de overige projecten moet de uitvoering nog worden opgestart. Het voorbije jaar heeft het Agentschap Wegen en Verkeer verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd op enkele gevaarlijke locaties op de gewestwegen. De inspecties identificeren relatief eenvoudige

ingrepen om de verkeersveiligheid te verhogen, die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Onder meer de territoriale wegenafdelingen, de lokale politie en de afdeling Expertise Verkeer en Telematica nemen aan de inspecties deel. Meer weten? www.wegenenverkeer.be/gevaarlijke-punten

4.1.1. Stationsomgeving Brugge

Vlak voor de kerstvakantie van 2014 werd de balkonrotonde in Brugge feestelijk ingehuldigd. De aanleg van de balkonrotonde kadert in de herinrichting van de stationsomgeving van Brugge aan de kant Sint-Michiels om er de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

Waar vroeger kruispunten met verkeerslichten de doorstroming aan het station kant Sint-Michiels regelden, verrijst nu een balkonrotonde op 2 meter boven het maaiveld die het gemotoriseerd verkeer in goede banen leidt. Onder de balkonrotonde werden fiets- en voetpaden aangelegd zodat de zachte weggebruikers ongestoord hun weg kunnen vervolgen. Met als resultaat een veel veiligere verkeerssituatie waarbij de zachte weggebruikers volledig gescheiden zijn van de rest van het verkeer. Ook de doorstroming van het openbaar vervoer is verbeterd. De bussen van De Lijn hebben aparte busstroken gekregen in de Rijselstraat en tussen de balkonrotonde en de Boeveriepoort. Er is ook een kiss & ride-parking aangelegd.

Sterrenhemel

De wanden van de balkonrotonde werden ter plaatse gegoten in wit beton. Tegen het plafond

van de fiets- en voetgangerstunnel is een sterrenhemel aangebracht van 412 LED-spotjes. Acht pulserende spotjes vormen samen het sterrenbeeld van de Grote en Kleine Beer met de Poolster.

Bereikbaarheid

De werken zijn uitgevoerd in verschillende fases, zodat het station, het centrum van Brugge en de handelszaken continu bereikbaar bleven. Voetgangers konden tijdens de werken via het domein van Belgacom wandelen, zodat ze de langere omleiding voor fietsers via het Kerkebeekpad konden vermijden. Om de toegang tot het OLV-ziekenhuis te garanderen, kwam er een tijdelijke nieuwe inrit.

Troetelboom

In de middenberm tussen de Koning Albert I-laan en de Rijselstraat staat nog altijd de 'Troetelboom'. De beuk bleef van de kap gespaard wegens zijn ouderdom en goede gezondheid. Er werden zelfs extra voorzieningen getroffen om hem ook de volgende jaren in optimale conditie te houden. Er is een kleine keermuur

rond de boom gebouwd en tijdens de werken zorgden irrigatiebuizen ervoor dat hij voldoende water kreeg.

Kostprijs

Het project heeft in totaal 10,3 miljoen euro gekost, waarvan het Agentschap Wegen en Verkeer ruim 8 miljoen euro voor zijn rekening heeft genomen.



4.1.2. Westerring Genk

De Westerring (N76) in Genk is al jaren een van de gevaarlijke punten op het Vlaamse wegennet. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft nu drie opeenvolgende kruispunten op de Westerring heringericht. De werkzaamheden zijn in augustus 2013 gestart en werden in het najaar van 2014 afgerond.

- Op het kruispunt van de Westerring met de Europalaan zijn onder meer de afslagstroken en de beschikbare ruimte aangepast, zodat de verkeersafwikkeling vlotter en veiliger kan verlopen.
- oplossing verbetert ook de doorstroming op beide wegen.
- De Nieuwe Kuilenweg wordt nu met een Hollands complex overbrugd. Het verkeer kan via op- en afritten de Westerring oprijden of verlaten. Die veilige, conflictvrije
- De Kuilenstraat is nu volledig afgesloten van de gewestweg. Het lokale autoverkeer kan via het Hollands complex ter hoogte van de Nieuwe Kuilenweg veilig de Westerring op en af. Er is ook een fietsbrug gebouwd die de media vanwege zijn speciale vorm al snel de Rollercoaster hebben gedoopt.



4.2. VERKEERSHANDHAVING

Het Agentschap Wegen en Verkeer helpt de verkeersregels te handhaven door overtreders te ontmoedigen en verantwoord rijgedrag te stimuleren.

4.2.1. Overzicht en stand van zaken

Roodlicht- en snelheidscamera's (RLC – SNC) – stand van zaken eind 2014

AANTAL PALEN	OVL	WVL	ANT	LIM	VB	SOM
RLC	244	164	265	214	214	1101
SNC-gewest	28	50	97	31	87	293
snc-snelweg	6	1	15	0	5	27

AANTAL PALEN	OVL	WVL	ANT	LIM	VB	SOM
RLC	114	77	103	68	90	452
SNC-gewest	27	50	87	30	79	273
snc-snelweg	6	1	11	0	5	23

AANTAL PALEN	OVL	WVL	ANT	LIM	VB	SOM
semi-vaste	2	4	10	1	2	19

het Agentschap Wegen en Verkeer investeert voortaan meer in trajectcontroles dan in extra snelheidscamera's. In totaal zijn er al trajectcontroles op 15 wegvakken van de gewestwegen, telkens in beide rijrichtingen.

ANPR

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een opdrachtcentrale in de markt geplaatst voor de levering, de plaatsing en het onderhoud (inclusief software) van vaste ANPR-camera's (camera's voor automatische nummerplaatherkenning).

Een opdrachtcentrale is een innovatieve overheidsopdracht met verschillende partners. het Agentschap Wegen en Verkeer is de aanbestedende overheid die haar knowhow ter beschikking stelt. Belgacom NV is de leverancier. De geïnteresseerde politiezones, steden en gemeenten in het Vlaamse Gewest kunnen optreden als bestellende overheid.

In totaal hebben 42 klanten via de opdrachtencentrale 74 offertes aangevraagd. Daarvan hebben 25 klanten effectief een bestelling geplaatst. Alle klanten samen investeren voor een bedrag van

6.300.000 euro in ANPR-camera's. Het merendeel van de lopende bestellingen is nog in uitvoering.

De provincies Vlaams-Brabant, Limburg en Oost-Vlaanderen hebben ook een bestelling geplaatst voor een bovenlokale server per provincie. Dat moet de samenwerking bevorderen tussen de verschillende politiezones en hen stimuleren om te investeren in ANPR-camera's op hun grondgebied. De provincie Antwerpen bestudeert of ze al dan niet een server zal bestellen.

Cofinanciering

Ook het Agentschap Wegen en Verkeer kan klant zijn van de opdrachtcentrale. In 2014 heeft AWW de volgende projecten gefinancierd.

Vrachtwagensluis Zelzate

Een vrachtwagensluis is een methode om doorgaand vrachtverkeer op bepaalde plaatsen te beboeten. Ze bestaat uit twee sites met ANPR-camera's die de binnen- en buitenrijdende vrachtwagens detecteren en via een hoogtedetector van personenwagens onderscheiden. Alle vrachtwagens die binnen een korte tijdspanne de vrachtwagensluis binnen- en buitenrijden,

worden gecatalogeerd als kandidaat-overtreders. De lokale politie verwerkt de pv's.

De vrachtwagensluis in de Kanaalstraat (R4) in Zelzate past binnen het interregionaal project Grenzeloze Kanaalzone. Het project wil de kanaaldorpen leefbaarder maken voor de inwoners.

Waaslandtunnel

Aan de in- en uitgang van de Waaslandtunnel zijn ANPR-camera's geplaatst voor toegangs- en trajectcontrole en controle van het inhaalverbod. Vrachtwagens van meer dan 3,5 ton zijn niet toegelaten in de Waaslandtunnel. Via hoogtedetectie kunnen de camera's mogelijke overtreders identificeren. Voertuigen die wel door de tunnel mogen, zoals bussen van De Lijn, worden eruit gefilterd aan de hand van een white list.

Het inhaalverbod (een volle witte streep tussen beide rijvakken) wordt gecontroleerd door de volgorde van de voertuigen te registreren bij de in- en uitgang van de tunnel. Tegelijk registreren de camera's de snelheid van de auto's over het volledige traject van de tunnel.



5. VERKEERSLEEFBAARHEID

Verkeersleefbaarheid impliceert dat de overlast van het verkeer de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt. Dit is zowel op vlak van geluid en licht, maar ook uitstootgassen.

Op basis van het actieplan wegverkeerslawaaier werd in 2012 de "Prioriteitenlijst TOP Vlaanderen" opgesteld. Deze lijst met de 27 meest geluidsbelaste woonzones houdt rekening met het geluidsniveau ter hoogte van elke woning en het aantal woningen binnen elke woonzone. Sinds eind 2014 zijn alle prioriteitsprojecten opgestart. In totaal werden al 7 woonzones aangepakt. Voor 6 projecten is de volledige analyse van te nemen maatregelen afgerond maar moet de uitvoering van het project nog gebeuren. De resterende 14 woonzones zijn in studiefase. Meer weten? www.wegenverkeer.be/geluid-trillingen

Een ander deel uit het actieplan is de kennis over geluidsvriendelijke wegdekken verder uitdiepen. Daarvoor zijn in 2012, langs de N19 Turnhout-Kasterlee, proefvakken aangelegd. Op basis van dit onderzoek werd een nieuwe

type wegverharding, AGT-mengsel, opgenomen in het standaardbestek SB250 voor de wegenbouw versie 3.1. Dit zijn Asfaltmengsels voor Geluidsarme Toplagen. Op basis van prestatie-eisen voor onder andere het maximaal opgemeten rolgeluidsniveau kunnen deze mengsels voorgeschreven worden op wegen zonder wringend verkeer en met een snelheidsregime hoger dan 60 km/u. Deze mengsels zijn duurder en hebben een kortere levensduur dan de standaard asfaltverhardingen. Ook vermindert het akoestisch voordeel in de loop van de tijd. De aanleg van een AGT-mengsel wordt dus enkel overwogen bij het treffen van een geluidswerende maatregel voor een bepaalde zone en niet als standaardtoepassing.

5.1. DOORTOCHTEN

Doortochten zijn hoofdwegen in een stads- of dorpskern met veel doorgaand verkeer. Waar dat nuttig is, wil het Agentschap Wegen en Verkeer met gerichte aanpassingen de snelheid van het verkeer in die doortochten doen dalen. Dat verhoogt de veiligheid en leefbaarheid in de kernen terwijl de bereikbaarheid en mobiliteit gewaarborgd blijven. In 2014 werd op het investeringsprogramma ongeveer 7 miljoen euro voorzien voor de herinrichting van doortochten.

5.1.1. Doortocht N227 Sterrebeek

In Sterrebeek is het stuk van de Mechelsesteenweg (N227) tussen de Renbaanlaan en de Leuvensesteenweg heringericht. Vooral voor de zachte weggebruikers is de heraangelegde weg een hele verbetering. Aan beide kanten van de weg zijn er

veilige fietspaden en nieuwe trottoirs gekomen. Voorts werd de rijbaan vernieuwd en zijn een bezinkingsbekken en een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd.



5.2. STRUCTUREEL ONDERHOUD

Het Agentschap Wegen en Verkeer meet jaarlijks de toestand van het autosnelwegennet op. Op basis van de resultaten worden de slechtste wegvakken in kaart gebracht en worden deze zo snel mogelijk aangepakt. Daarnaast worden ook de wegvakken onderhouden die zich in een matige toestand bevinden, om te vermijden dat deze op termijn zouden evolueren naar een slecht wegvak.

Een tweede methode die het agentschap daarvoor hanteert, is het gebruik van een PMS-systeem (Pavement Management System). Dat systeem geeft een objectief zicht op de meest optimale onderhoudsstrategie. Om daartoe te komen gaat het uit van de toestand van het autosnelwegennet, het aantal mogelijk te volgen onderhoudsstrategieën en een bepaald budget.



5.2.1. E34

De E34 tussen Ranst en de Nederlandse grens verkeert in een slechte staat. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal de 48 kilometer snelweg in beide rijrichtingen volledig vernieuwen.

In de zomer van 2014 is de eerste fase van het project afgewerkt. De oude betonplaten tussen Oelegem en Zoersel zijn opgebroken en vervangen

door een nieuw wegdek in asfalt. Dat zal het rijcomfort en de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. Tijdens de werken moest het verkeer over twee versmalde rijstroken rijden.

In 2015 wordt het stuk snelweg tussen Zoersel en Lille aangepakt. Ook hier maken de oude betonplaten plaats voor asfalt.



5.2.2. Sanering van het viaduct B401 Gent-centrum

De afrit van de E17 naar het centrum van Gent (B401) bestaat grotendeels uit een viaduct uit de jaren 70. Op een paar lokale herstellingen na, was er sinds de bouw van het viaduct geen structureel onderhoud meer gebeurd. Een grondige onderhoudsbeurt drong zich op.

De renovatie heeft 6,5 maanden geduurd. Naast het wegdek en alle brugvoegen zijn ook de waterdichting, waterafvoer, vangrails, leuning en verlichting vernieuwd, zowel van de fly-over als van de op- en afrit Ledeborg en het gedeelte over de spoorlijn en de Schelde. Alle oude voegen werden door sinusvormige voegen vervangen. Het nieuwe type voeg geeft meer rijcomfort en werkt geluidsreducerend. Om de geluidsoverlast voor de omwonenden nog verder te beperken, werd een geluidsarm asfaltmengsel van het type SMA-D gebruikt.

De bestaande middenberm werd afgebroken en vervangen door betonnen stootbanden van het type New Jersey. Het verwijderen van de middenberm gaf de mogelijkheid om behalve iets meer comfortabele rijstroken aan te leggen ook de beide

kanten van de bruggen van veilige dienstpaden te voorzien. De nieuwe verlichtingspalen, ontworpen met veranderlijke lengte die richting centrum daalt, werden op de betonnen stootbanden verankerd. Een primeur voor Vlaanderen. De nieuwe openbare verlichting zorgt voor een maximale belichting van het wegdek zonder de omgeving te verstoren.

De werf in cijfers:

- 36526 m² brugdek,
- 27560 m² wegverharding,
- 515 m brugdekvoegen,
- 30350 m² waterdichting,
- 102 nieuwe waterslikkers,
- 4238 m leuning,
- 4190 m stootbanden,
- 34 verlichtingspalen.



Werken op een van de belangrijkste invalswegen naar Gent was niet eenvoudig. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken, heeft de aannemer 7 dagen op 7 gewerkt en is de werf in 6 grote fasen uitgevoerd. Het Agentschap Wegen en Verkeer organiseerde samen met BUZZ (www.buzzgent.be) een uitgebreide communicatie- en sensibiliseringscampagne om de weggebruikers te waarschuwen voor de verkeershinder en hen aan te moedigen om op een andere manier naar Gent te komen.

6

SCHADE AAN NATUUR EN MILIEU BEPERKEN

Het Agentschap Wegen en Verkeer besteedt structureel aandacht aan leefmilieu en natuurbeheer. Nieuwe milieuregels, zoals de recente Vlarem-treinen, worden nauwgezet opgevolgd. Ook bij de aanleg en het onderhoud van de wegen probeert het agentschap de impact op milieu en natuur te minimaliseren.

Dat de inspanningen lonen, bewijst de recente internationale prijs voor het ecoduct Kempengrens. Ook het bermbeheer is er in 2014 ecologisch op geworden. En met het project Carbon Free-Ways levert het agentschap een essentiële bijdrage aan een vermindering van de CO₂-uitstoot bij wegenwerken. Meer weten? www.wegenennatuur.be

6.1. ECODUCT KEMPENGRENS WINT IENE-PRIJS

In 2014 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer de aanleg afgerond van het ecoduct Kempengrens: een natuurbrug over de E34/A67 tussen Antwerpen en Eindhoven, net op de grens met Nederland. Het is het eerste internationale ecoduct ter wereld. Het werd volledig gepland, ontworpen en gefinancierd door Vlaanderen en Nederland samen. Dankzij die unieke samenwerking kreeg het project op 17 september 2014 de IENE Award 2014.

IENE

Het Infra Eco Network Europe (IENE) is een Europees forum van specialisten rond transport, infrastructuur en ecologie. Het forum richt zich vooral op de ontsnippering van natuurgebieden. Het organiseert internationale conferenties en werkgroepen waar ook specialisten van buiten Europa aan deelnemen. Naast wetenschappelijke instellingen, natuuradministraties en studiebureaus maken ook Europese wegenadministraties deel uit van het forum (www.iene.info).

De IENE Award wordt jaarlijks uitgereikt aan projecten die uitzonderlijke inspanningen leveren om de effecten van infrastructuur op de natuur te reduceren. Het ecoduct Kempengrens kreeg de award omdat het een voorbeeld is van Europese samenwerking over de grenzen heen. Waardevolle natuurgebieden stoppen immers niet aan landsgrenzen.

Samenwerking

Zowel Vlaanderen als Nederland waren in eerste instantie elk op hun eigen manier bezig met het versnipperingsprobleem in de Kempen. Vlaanderen voerde al in 2001 een ontsnipperingsstudie uit voor de autosnelwegen in de provincie Antwerpen, die de grenszone met Nederland expliciet vermeldde als te ontsnipperen gebied. Nederland had het grensgebied opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). De jarenlange kennisuitwisseling tussen Vlaanderen en Nederland heeft nu geresulteerd in een concreet grensoverschrijdend project.

Ontwerp

Het ecoduct heeft een unieke vorm met golvende keermuren, het ontwerp is geïnspireerd op de gladde slang. De gladde slang is een Europees beschermd soort die nog weinig geschikte leefgebieden kan vinden in onze streken. Maar het ecoduct is er in de eerste plaats om alle dieren in de omgeving bij de oversteek te helpen.

Blijvende samenwerking

Beide landen zullen blijven samenwerken om ook de omliggende terreinen in te richten en te beheren. Monitoringprojecten van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) zullen controleren of het ecoduct effectief nuttig is voor de gladde slang en andere reptielen en amfibieën, naast de meer mobiele soorten als ree en vos.

6.2. SCHAPEN LANGS DE E17

Op drie plaatsen in Oost-Vlaanderen wordt het gras van de snelwegbermen sinds mei 2014 door schapen afgegraasd. Het gaat om de lus van de R4 naar de B403 in Merelbeke, en de op- en afrittencomplexen Waasmunster en Sint-Niklaas-Centrum op de E17.

Schapen voor een natuurvriendelijk onderhoud

Van mei tot november laat het Agentschap Wegen en Verkeer schapen grazen in deze wei. Ze zijn de natuurvriendelijke vervangers van de maaimachine. Elke dag komt een herder langs om een oogje in het zeil te houden.



Grazende schapen zijn goed voor het milieu, want ze verbruiken geen brandstof. Maar wist je dat ze nog veel meer voordelen bieden?

- Het maaisel blijft niet liggen in de wei, waardoor er waardevolle bermvegetatie ontstaat.
- Schapen grazen niet gelijkmatig. Sommige grassen zijn korter dan andere. Dit biedt kansen aan verschillende soorten planten, waardoor de vegetatie zeer gevarieerd is.
- De plantenzaden worden mee verspreid via de mest en de vacht van de dieren.
- Schapen beschadigen de hellingen in de wei niet. Maaiers doen dat wel.
- De dieren kunnen tegen een stootje. Ze moeten niet beschermd worden tegen wind en regen. In de winter gaan ze op stal.

Ook fan van de schapen? Hou dan volgende spelregels in gedachten:

- Voeder de schapen niet! Ze eten enkel gras en kruiden. Van ander voer worden ze ziek.
- Hou de hond aan de leiband! Schapen schrikken van loslopende honden.

Meer info?
09 210 12 72
wegen.oostvlaanderen.districtautosnelwegen@mow.vlaanderen.be

Schapen hebben veel voordelen tegenover de klassieke maaimachines.

- Het maaisel blijft niet in de wei liggen, waardoor er waardevolle bermvegetatie ontstaat.
- Eenjarige planten krijgen meer kansen om te groeien.
- Er is meer variatie in kort en lang gras, wat ecologisch voordelig is.
- Schapen verspreiden zaden via hun vacht en mest.
- Er is geen maaiafval en geen brandstofverbruik.
- In tegenstelling tot maaiers beschadigen schapen de hellingen niet.
- In Waasmunster en Merelbeke groeit heide. Voor dat type vegetatie is grazen beter dan maaien.
- Drie herders staan in voor de verzorging van de schapen, en voor het onderhoud van de weides en de omheining. Als het project na twee jaar positief geëvalueerd wordt, zullen de schapen blijven. AWW werkt voor dit project samen met de collega's van LNE.

6.3. DUURZAAM AANBESTEDEN

De transportsector is wereldwijd verantwoordelijk voor 14% van de CO₂-uitstoot. Vijf procent daarvan, of 300 miljoen ton, is afkomstig van wegenwerken. Met het ambitieuze pilootproject Carbon Free-Ways wil het Agentschap Wegen en Verkeer dat aandeel verminderen.

Carbon Free-Ways neemt de geschatte CO₂-uitstoot van de werken op als extra gunningscriterium in het bestek. CO₂-uitstoot en prijs tellen allebei mee voor 50% in de criteria. Op die manier komt de aannemer met het meest groene voorstel als beste uit de offerte zonder dat de kostprijs uit het oog wordt verloren. Tijdens de werken worden de nodige controles uitgevoerd en na de werken wordt de werkelijke uitstoot berekend. Afhankelijk van het verschil tussen de waarde van de inschrijving en de herberekening, ontvangt de aannemer een bonus of wordt hij minder betaald.

Twee tools

Carbon Free-Ways werd voor het eerst toegepast bij de heraanleg van de wegverharding op de N171 in Kontich. Daar moesten de toplaag en onderlaag worden vervangen over een afstand van 1 kilometer, over 2 x 2 rijstroken.

De CO₂-berekening gebeurde met twee tools die ter beschikking werden gesteld van de inschrijvers. Achteraf werden dezelfde tools gebruikt voor de herberekening.

- De koolstof teller berekent de CO₂-uitstoot van de gebruikte grondstoffen, het transport van en naar de asfaltcentrale en de werf en de bereiding van het asfalt.
- De Traffic Tool gaat de impact na van de werken op het verkeer, en dus de extra CO₂-uitstoot die het vertraagde verkeer met zich meebrengt.

Omdat de vlakheid van een weg voor een verschil van meer dan 2% in de CO₂-uitstoot van het verkeer kan zorgen, stelt Carbon Free-Ways ook daar strengere eisen dan gebruikelijk. In dit project werden die eisen ruimschoots gehaald.

Koolstof teller

Voor de koolstof teller kreeg elk van de gebruikte grondstoffen een welbepaalde emissiewaarde mee. Recyclagemateriaal heeft een veel lagere emissiewaarde dan vers asfalt. De geselecteerde aannemer gebruikte een onderlaag met 50% recyclagemateriaal.

Voorts telde de koolstof teller alle vervoersbewegingen van de steengroeve naar de asfaltcentrale en van de centrale naar de werf. De aannemer voerde de grondstoffen per schip naar de asfaltcentrale, wat de laagste emissiefactor per kilometer oplevert. Tussen de centrale en de werf reden de vrachtwagens zo weinig mogelijk leeg: de trucks die het asfalt leverden, voerden op de terugweg het freesasfalt af.

Tot slot werd het asfalt zo energie-efficiënt mogelijk geproduceerd via de innovatieve techniek Asfalt met Verlaagde Temperatuur (AVT), die minder CO₂ produceert. Ook werd het bitumen in sterk geïsoleerde tanks opgeslagen, zodat het warmteverlies minimaal bleef.

De controles op de centrale en de werf werden uitgevoerd door de onafhankelijke controleinstelling COPRO. De naberekening kwam goed overeen met de schatting.

Traffic Tool

Voor de Traffic Tool werden drie mogelijke scenario's ontwikkeld: een omleiding, een doorsteek of het beurtelings afsluiten van een rijstrook. De inschrijver moest een scenario kiezen en vervolgens in de tool invullen hoe lang, en op welke tijdstippen, hij zou werken. Op basis van die gegevens leverde de Traffic Tool een schatting van de uitstoot door het vertraagde verkeer.

De aannemer koos ervoor om beurtelings een rijstrook af te sluiten en streefde naar een zeer korte werkduur van 4 dagen. Hier werd wel een boete toegekend omdat de aannemer de berekening had gemaakt voor uitsluitend weekendwerk, terwijl hij in de praktijk alleen tijdens de week heeft gewerkt. Dat zorgde voor een iets hogere uitstoot dan gepland.

Conclusies

Dit pilootproject was een eerste stap in de verduurzaming van asfaltwegenwerken. De vele controles hebben de werklast aanzienlijk verhoogd, maar een aantal zaken kunnen worden geautomatiseerd.

De belangrijkste bijdrages aan de CO₂-uitstoot zijn in rekening gebracht, maar het gaat om een momentopname. Men kan zich afvragen of het niet beter zou zijn om de uitstoot over de gehele levensduur van de verharding in rekening te brengen, inclusief aanleg, onderhoud en het verkeer dat erover rijdt. Die Levenscyclusanalyse (LCA) kan de basis zijn voor een vervolgtraject.

Opgelet: onderstaande cijfers zijn niet waarheidsgetrouw.

	Energiebron	Hoeveelheid (kWh indien elektriciteit of m ³ indien andere)	CO ₂ (t)
Drogen granulaten	Extra zware stookolie	19	59,68
	Diesel	12	37,95
Opwarmen bitumen	Elektriciteit	200	0,10
	Elektriciteit		0,00

Totaal CO₂ (t) 97,733

Energiebron	Emissiefactor	Eenheid
Diesel	3,162661	tCO ₂ /m ³
Stookolie	2,90	tCO ₂ /m ³
Extra zware stookolie	3,1411	tCO ₂ /m ³
Bruinkool	2,04	tCO ₂ /m ³
Raffinaderijgas	0,002031	tCO ₂ /m ³
Elektriciteit	0,0005	tCO ₂ /kWh

1. Materiaalbron naar plant	Aantal ritten	Aantal km/rit	Transportmiddel	Uitstoot (g/km)	Aandeel-factor	Benuttings-coëfficiënt (vol = 1,5; leeg = 1,0)	CO ₂ (t)
	30	40	4-asser "dubbele pont" (16-20 ton)	638,05	1,00	1,5	1,148
	35	25	oplegger (25-30 ton)	822,87	0,50	1,5	0,540
	12	100	Binnenschip (per eenheid van 30 ton)	281,21	1,00	1,5	0,470
						1,5	0,000

2. Transport asfalt naar werf en terug	Aantal ritten	Aantal km/rit	Transportmiddel	Uitstoot (g/km)	Aandeel-factor	Benuttings-coëfficiënt (vol = 1,5; leeg = 1,0)	CO ₂ (t)
	55	30	oplegger (25-30 ton)	822,87	1,00	1,5	2,037
	55	30	oplegger (25-30 ton)	822,87	1,00	1	1,358
					1,00		0,000
					1,00		0,000

3. Transport affreesmaterialen	Aantal ritten	Aantal km/rit	Transportmiddel	Uitstoot (g/km)	Aandeel-factor	Benuttings-coëfficiënt (vol = 1,5; leeg = 1,0)	CO ₂ (t)
	15	55	oplegger (25-30 ton)	822,87	1,00	1,5	1,018
	15	55	oplegger (25-30 ton)	822,87	1,00	1	0,679
					1,00		0,000
					1,00		0,000

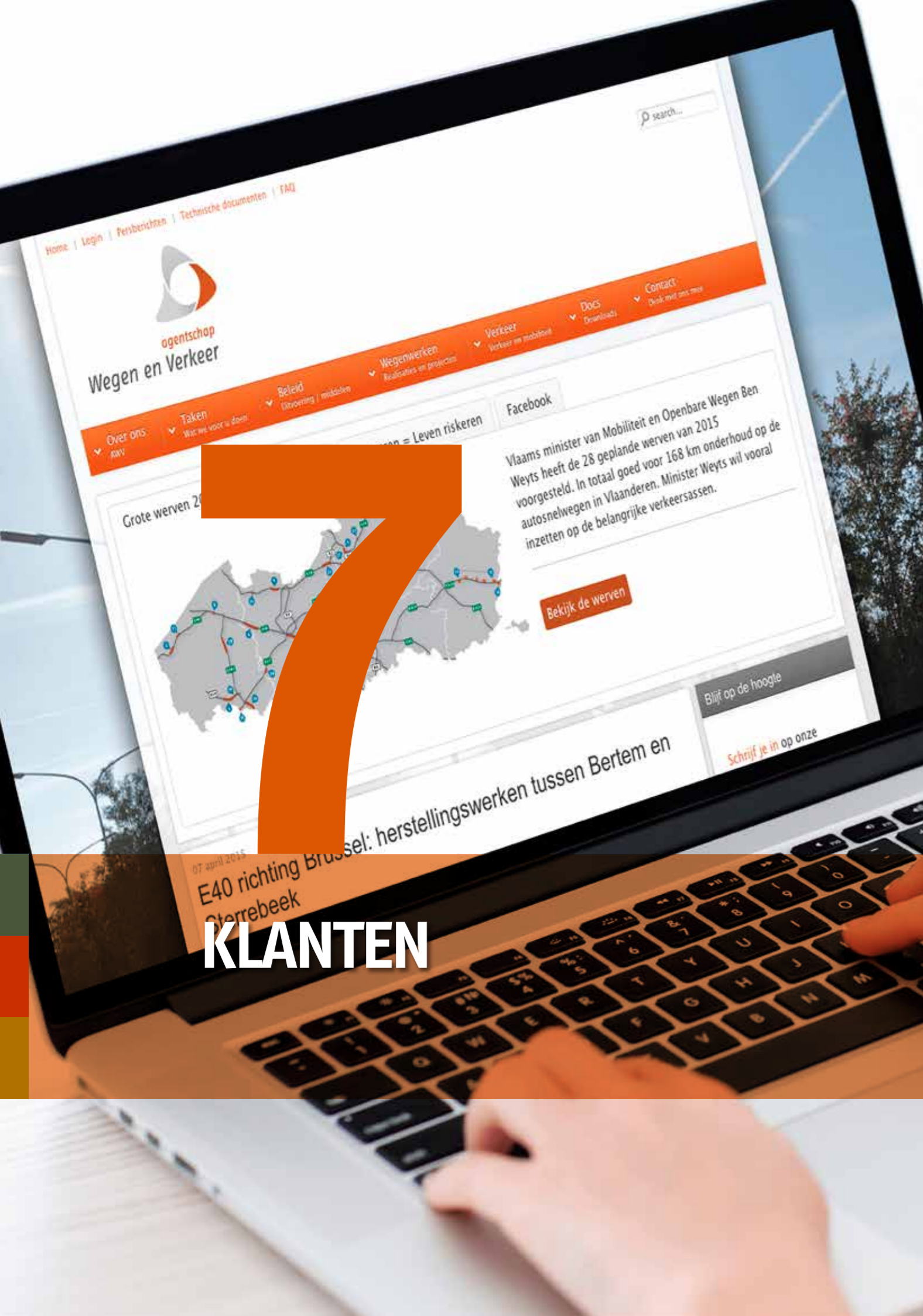
Grijs = in te vullen
Geel = (tussentijdse) uitkomst **Totaal CO₂ (t)** 7,250

Transportmiddel	Emissie-factor (g/km)
4-asser "dubbele pont" (16-20 ton)	638,05
oplegger (25-30 ton)	822,87
Binnenschip (per eenheid van 30 ton)	281,21
Zeeschip (per eenheid van 30 ton)	206,52
Trein (per wagon)	633,80

1. Granulaten	Aantal m ³	Densiteit (t/m ³)	Aantal ton	Emissiefactor (tCO ₂ /t)	CO ₂ (t)
Grove granulaten (groeve)	1200,00	1,600	1920,00	0,00520	9,984
Grove granulaten (gerecycl.)	1200,00	1,600	1920,00	0,00260	4,992
Zand (groeve)	240,00	1,600	384,00	0,00510	1,958
Zand (gerecycl.)	240,00	1,600	384,00	0,00255	0,979

2. Bindmiddel	Aantal m ³	Densiteit (t/m ³)	Aantal ton	Emissiefactor (tCO ₂ /t)	CO ₂ (t)
Bitumen (vers)	140,00	1,030	144,20	0,48000	69,216
Bitumen (gerecycl.)	140,00	1,030	144,20	0,24000	34,608

Grijs = in te vullen
Geel = (tussentijdse) uitkomst **Totaal CO₂ (t)** 121,738



KLANTEN

7.1 INDIVIDUELE KLANTEN

In 2011 startte het Agentschap Wegen en Verkeer met een communicatiecampagne rond de grote werven op autosnelwegen waarbij verkeershinder te verwachten was. Door het succes werd beslist om ook de jaren nadien alle weggebruikers via een grootscheepse campagne te informeren over de geplande grote werken. Zo werden in 2014 weggebruikers eveneens via verschillende mediakanalen aangemoedigd om hun verplaatsingsgedrag tijdens de werfperiodes aan te passen om hinder te voorkomen. Ook dit jaar werd gewerkt met affiches langs gewest- en autosnelwegen, krantenadvertenties, radiospots en sociale media.

7.1.1 Communicatie naar burger

Bijna de helft van de weggebruikers had dankzij de campagnes de interesse om zich verder te informeren op onze website. De verwijzing naar de website in de campagnes werd dan ook als een positief punt beschouwd.

De Vlaamse weggebruiker doet meer en meer beroep op het internet om zich te informeren over wegenwerken en ziet het als een positief punt wanneer hij op voorhand verwittigd wordt. Dat was dan ook de doelstelling van deze campagne. Bij 4 op 10 weggebruikers heeft de campagne aangezet om hun verplaatsingsgedrag effectief aan te passen bij wegenwerken. In de meeste gevallen (71%) gaat het om een omweg nemen of om zich op een ander tijdstip te verplaatsen (55%).

Voor nog betere afstemming van de werken is er binnen het Agentschap Wegen en Verkeer de werkgroep Minder Hinder. Het is een werkgroep met vertegenwoordigers uit alle afdelingen, die zorgt voor de afstemming van de verschillende werken op autosnelwegen. Daarnaast is er steeds overleg met de partners van het minder hinder protocol. Nieuw in 2014 is het overleg met de Nederlandse collega's om de planning van werven in de grensstreek op elkaar af te stemmen over de grenzen heen.

De campagne haalde in 2014 een beter bereik dan in 2013, vooral door de grotere herkenning van de radiospot. De spontane herinnering bij de

weggebruiker lag hoger dan in 2013 en de mate waarin men zich goed geïnformeerd voelde, is het laatste jaar gestegen. Dit was in 2014 1 op 3, in 2013 was het nog 1 op 5.

De totale kost van de campagne was in 2014 912.000 euro. Hiermee werden weggebruikers in vijf communicatiegolven het hele jaar door op de hoogte gehouden van de geplande wegenwerken.

Met de mix van radio, advertenties en affiches bereikte de aankondigingscampagne in 2014 60% weggebruikers, in 2013 was dat nog 55%.

De radiospots werden in beide golven het best herinnerd en zorgden ook voor het grootste complementaire bereik.

Ook in 2015 zullen er weer honderden werven zijn op autosnelwegen en gewestwegen. Net als de 4 voorgaande jaren zal het communicatieteam van het Agentschap Wegen en Verkeer een media-campagne op poten zetten om weggebruikers te informeren over de werken en hen aan te sporen een alternatief te zoeken.

Gezien de goede resultaten van de mediamix zal er terug worden ingezet op communicatie via affiches, radiospots, krantenadvertenties en sociale media. Ook worden de werkpunten van de vorige campagnes meegenomen in de nieuwe campagne.

7.2 GEORGANISEERDE KLANTEN

Het Agentschap Wegen en Verkeer organiseert geregeld directe interacties met haar klanten. Daar zijn verschillende manieren voor. Het merendeel van de communicatie is gericht naar weggebruikers. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft echter ook aandacht voor de omwonenden en handelaars bij wegenwerken en zorgt zo voor tijdige communicatie op maat van het doelpubliek.

7.2.1 Communicatie naar gemeenten

Een van de communicatiemogelijkheden die het agentschap vaak inzet is de bewonersbrief. De bewonersbrief is één op één communicatie en bevat persoonlijke info over de te verwachten hinder voor de omwonenden van wegenwerken. Vaak is de bewonersbrief meteen ook een uitnodiging tot een infobijeenkomst.

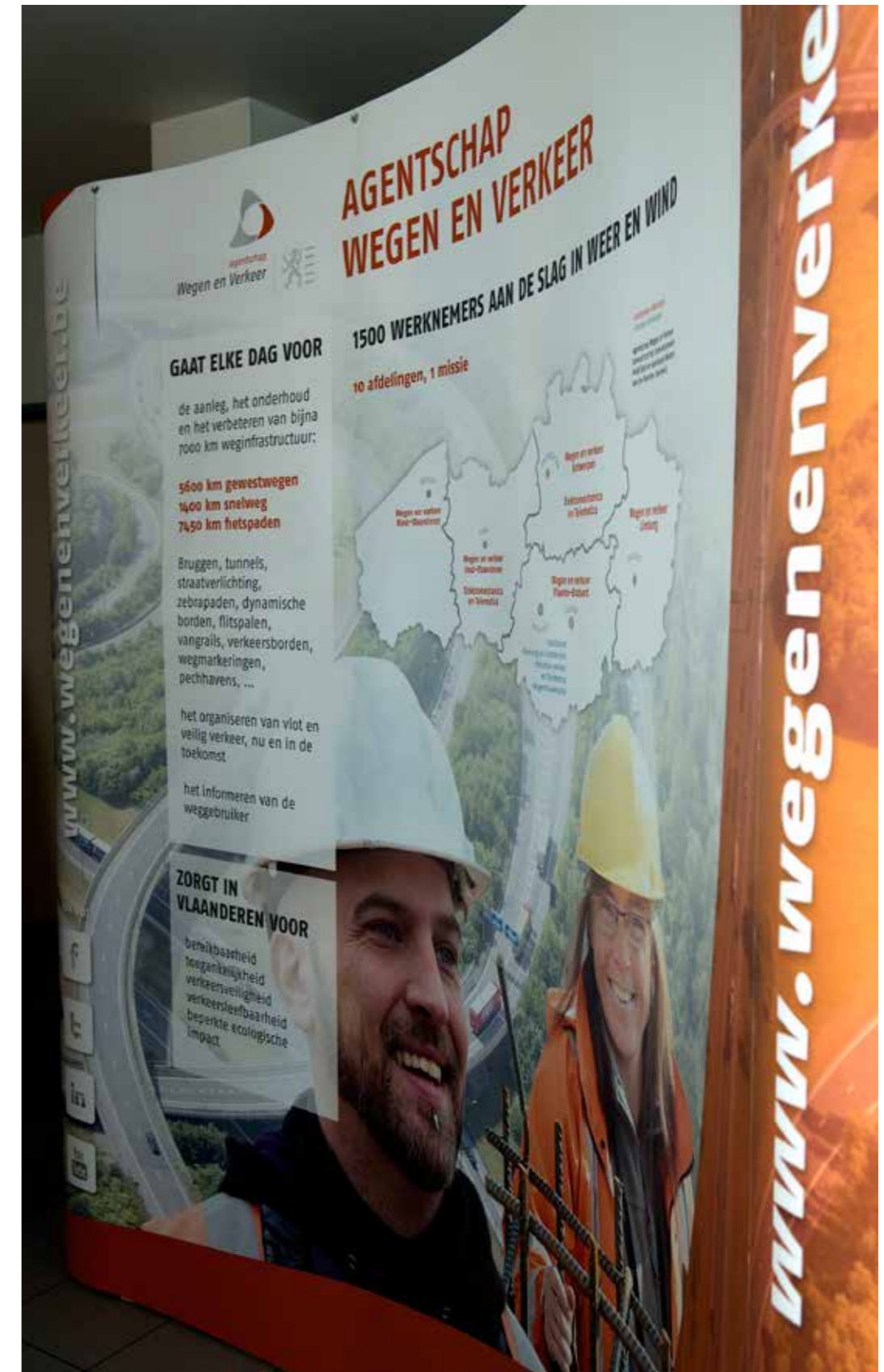
De infobijeenkomsten kunnen allerlei vormen aannemen. Terwijl dit vroeger vooral klassieke 'hoorzittingen' waren, zet het Agentschap Wegen en Verkeer nu in op infotentoonstellingen, infomarkten, opendeurdagen... een soort bijeenkomst waar al veel antwoorden gegeven worden door middel van visuele informatie. Ook rechtstreekse dialoog is mogelijk via info-avonden en infovergaderingen. Omwonenden en handelaars krijgen de mogelijkheid om hun persoonlijke vragen en bekommernissen mee te geven. Naast de infoavonden wordt voor heel wat projecten een bereikbaarheidsadviseur ingeschakeld. Dit is een neutrale tussenpersoon die fungeert als aanspreekpunt voor handelaars en omwonenden van een project van het Agentschap Wegen en Verkeer en mee zorgt voor een vlotte en persoonlijke communicatie met de omgeving.

Een infomarkt of -tentoonstelling is een meer informele manier om omwonenden de kans te geven om van naderbij kennis te maken met een project. Bezoekers kunnen er op hun eigen tempo langs verschillende stands lopen en krijgen dan uitleg van de betrokken experts. Een infomarkt vraagt meer praktische voorbereiding, zoals het opmaken van infopanelen, maar de sfeer

is minder formeel en de aanpak persoonlijker. Belanghebbenden en geïnteresseerden kunnen dan op hun eigen ritme een project verkennen en projectmedewerkers (werfleiders, dienstkringeningenieurs, medewerkers van studie bureaus en aannemers) rechtstreeks vragen stellen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer organiseert jaarlijks gemiddeld 75 infosessies. Het organiseren van een infosessie of informatievergadering vergt heel wat voorbereiding. Er is de praktische voorbereiding zoals zaalreservatie, infopanelen, beamer, ... maar vooral ook de inhoudelijke voorbereiding. De informatie die gegeven wordt tijdens een dergelijke sessie moet immers voldoende toegespitst en begrijpbaar zijn voor het doelpubliek. Infosessies zijn dan ook vaak teamwork tussen de betrokken ingenieurs, de aannemer, het studiebureau, de bereikbaarheidsadviseur, verantwoordelijken van de gemeente of stad en de communicatieverantwoordelijke van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het aantal bezoekers schommelt tussen de 50 en de 150 voor een infoavond, info- of bewonersvergadering. Veel hangt af van het project en de locatie. Een infomarkt of een opendeurdag lokken meer volk, daar kunnen bezoekersaantallen oplopen tot 300 en meer. De opendeurdagen van het district Hasselt in samenwerking met de wegpolitie Hasselt konden rekenen op 3000 bezoekers. Het evenement R4 Zuid overschreed zelfs de kaap van 4000 belangstellenden.



8

INTERNE PERSPECTIEVEN



8.1. PROCESSEN EN INNOVATIE

Het Agentschap Wegen en Verkeer is sinds 2011 volledig ISO-gecertificeerd: ISO 17025 voor de afdeling Wegenbouwkunde, voor de laboratoriumactiviteiten, en ISO 9001:2008 voor alle andere algemene en operationele activiteiten van de andere afdelingen.

De instandhouding en borging van het ISO-kwaliteitsmanagementsysteem houdt in dat er gewerkt wordt aan klanttevredenheid en een continue verbetering van de werking. Dat gebeurt door de uitgeschreven processen met de bijbehorende instructies, formulieren en controlelijsten up to date te houden. Daarnaast voeren we een

algemeen kwaliteitsbeleid op basis van de kwaliteitsnorm ISO 9001:2008. Ook organisatorische en technische innovatie maakt daar deel van uit. Een voorbeeld is het IIR-project dat in 2011 is gestart. IIR staat voor Inventarisatie, Inspectie en Rapportering van wegaanhorigheden.

8.1.1. Proefproject LZV

Samen met binnenvaart en spoor kunnen Langere Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) ons goederenverkeer efficiënter en milieuvriendelijker maken. Het Agentschap Wegen en Verkeer organiseert daarom een praktijkproef met dergelijke LZV's.

LZV's zijn vrachtwagens die er een extra deel hebben bijgekregen. Ze zijn maximaal 25,25 meter lang en hebben twee scharnierpunten. Ze zijn opgebouwd uit delen die normaal in het verkeer kunnen rijden. De LZV's staan ook bekend als European Modular System (EMS), supertrucks, ecombi's of zelfs monstertrucks.



Logistieke oplossing

LZV's zijn een mogelijke oplossing voor de logistieke uitdagingen van de komende jaren. Twee LZV's vervoeren evenveel goederen als drie normale vrachtwagens. Per hoeveelheid goederen zijn er dus minder brandstof, chauffeurs of inname van de weg nodig.

Er zijn natuurlijk ook aspecten die nader onderzoek vergen. Zwaardere vrachtwagens hebben een grotere impact op bruggen en langere vrachtwagens kunnen moeilijker over bepaalde rotondes en kruispunten. De vraag is ook hoe andere weggebruikers op grotere vrachtwagens reageren en of dat invloed heeft op de doorstroming en veiligheid.

Praktijkproef

Om dergelijke vragen te beantwoorden, organiseert het Agentschap Wegen en Verkeer een praktijkproef waarvoor bedrijven zich in de zomer van 2014 konden inschrijven. Maar liefst 250 dossiers werden ingediend. De Vlaamse regering stelde daarbij strenge voorwaarden voor de verkeersveiligheid, met name van fietsers. Op basis van die voorwaarden werden uiteindelijk zes trajecten geselecteerd waar LZV's worden toegelaten.

Op 23 januari 2015 werd de eerste vergunning uitgereikt. Daarmee werden de maximale afmetingen van een vrachtwagen (weliswaar binnen een proefproject) voor het eerst sinds 1968 noemenswaardig aangepast.

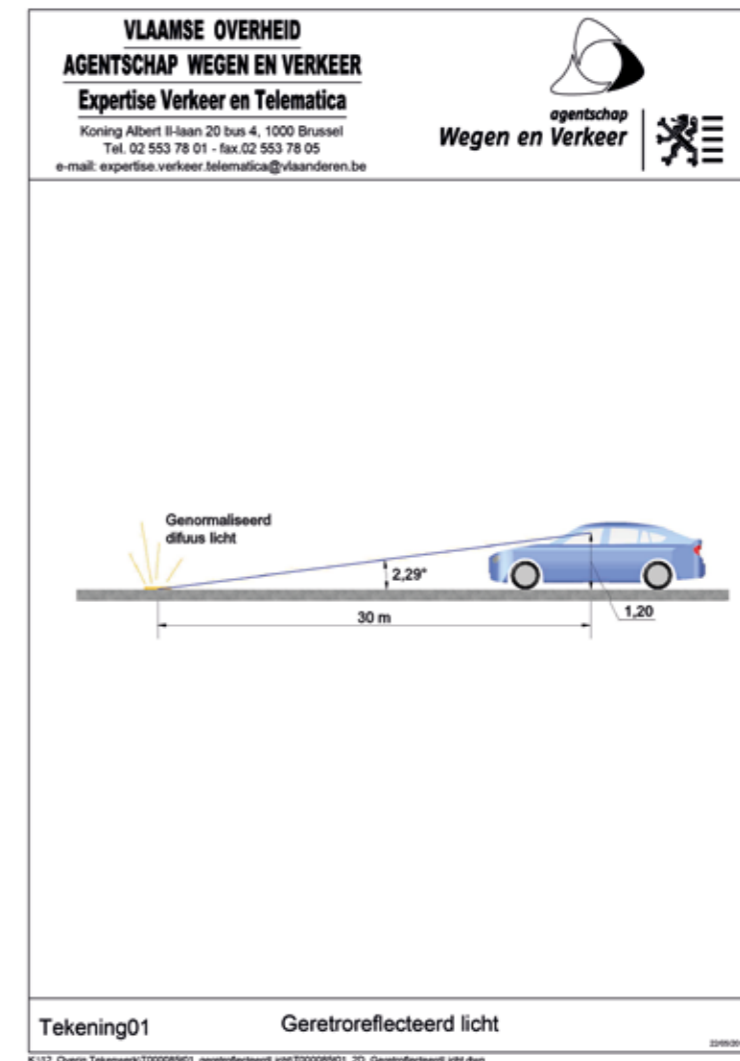
8.2 LEER EN GROEI

Stilstaan is achteruitgaan. Bijgevolg besteedt het Agentschap Wegen en Verkeer continu aandacht aan "leer en groei" binnen de organisatie. Het agentschap wil knelpunten detecteren en oplossen door het periodiek organiseren van interne en externe audits. Goede praktijken worden eveneens opgespoord om deze te delen binnen de organisatie. Daarnaast wordt er actief ingezet op het bijscholen van onze medewerkers. We waken er over dat ze de juiste opleiding krijgen om hen te ondersteunen in hun dagelijks functioneren. Hiervoor maken we gebruik van een opleidingsmatrix die bepaalt welke functie welke opleiding vereist. Tot slot selecteert het management jaarlijks een reeks doelstellingen om de werking van het agentschap te verbeteren of iets nieuws te ontwikkelen. Per doelstelling wordt een werkgroep samengesteld, bestaande uit medewerkers uit alle afdelingen van het agentschap met diverse profielen, die de jaardoelstelling uitwerkt.

8.2.1. Mobiele retroreflectometer

Retroreflecterende wegmarkeringen helpen de weggebruikers om de weg ook 's nachts te kunnen 'lezen'. Om na te gaan of de wegmarkeringen overal genoeg oplichten, heeft het agentschap een dynamische retroreflectometer die op lange stukken (snel)weg de retroflectiewaarden bij nacht opmeet. Op kleinere locaties, zoals kruispunten en rotondes, wordt een manuele retroreflectometer gebruikt. De dynamische retroreflectometer wordt aan een speciaal ontworpen auto opgehangen, zodat

hij overdag in het gewone verkeer kan worden gebruikt. Enkel bij droog weer kan hij in één meetgang de nachtzichtbaarheid meten van de doorlopende en onderbroken strepen van rijstroken en wegvakken. De resultaten worden per 50 meter geregistreerd en vervolgens door specifieke software in een grafiek gegoten, zodat meteen duidelijk wordt waar de zwakke punten zitten. Als de meetwaarden onder de minimumeisen van het Standaardbestek 250 liggen, wordt actie ondernomen.



8.2.2. Sensibilisering rond welzijn

Medewerkerwelzijn is belangrijk. Het Globaal Preventieplan 2013-2017 van het agentschap ziet een preventieve aanpak als de taak en verantwoordelijkheid van alle werknemers. Eind 2013 werd beslist om een sensibiliseringscampagne voor alle werknemers uit te werken, met onder meer een affichecampagne en 'toolboxmeetings'. Dat laatste zijn korte bijeenkomsten waarmee leidinggevenden samen met collega's het onderwerp welzijn efficiënt kunnen behandelen. Vragen of opmerkingen kunnen zo gemakkelijk doorstromen naar de top. Voorts is ook de oude veiligheidsinstructiekaarten nieuw leven

ingeblazen. De lay-out werd opgefrist en de inhoud werd aangepast aan de huidige manier van werken. Tot slot werden op een groot aantal locaties praktische welzijnsopleidingen georganiseerd, in de eerste plaats voor de wegenarbeiders, de wegtoezichters en hun leidinggevenden. Daarbij kwam onder meer de verzorging van een collega bij een klein ongeval aan bod, net als het manueel hanteren van lasten en het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen.

De sensibilisering rond welzijn wordt de volgende jaren verdergezet.

9.1. BESTEDE BUDGETTEN

Overzicht budgetten vast onderhoud gewestwegen (Algemene uitgavenbegroting - programma Wegen (programma 63.10))

BEGROTINGSARTIKEL	2006	2007	2008
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	89.954.000,00 EUR	97.668.000,00 EUR	110.215.021,94 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	42.697.000,00 EUR	43.202.084,00 EUR	44.073.906,71 EUR
TOTAAL	132.651.000,00 EUR	140.870.084,00 EUR	154.288.928,65 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2009	2010	2011
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	114.236.806,70 EUR	112.916.704,40 EUR	113.215.000,00 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	51.603.000,00 EUR	50.078.500,42 EUR	50.103.000,00 EUR
TOTAAL	165.839.806,70 EUR	162.995.204,82 EUR	163.318.000,00 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2012	2013	2014
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	119.203.412,24 EUR	118.400.387,60 EUR	118.054.187,84 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	48.735.609,56 EUR	50.820.101,34 EUR	50.424.376,90 EUR
TOTAAL	167.939.021,80 EUR	169.220.488,94 EUR	168.478.564,74 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 wekerend 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.

Overzicht budgetten Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - deel Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

BEGROTINGSARTIKEL	2006	2007	2008
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	4.900.000,00 EUR	6.900.000,00 EUR	9.247.000,00 EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	62.213.000,00 EUR	44.225.000,00 EUR	49.346.628,66 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	209.192.000,00 EUR	257.935.725,00 EUR	290.169.430,12 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	22.000.000,00 EUR	26.279.000,00 EUR	27.500.307,00 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	- EUR	- EUR	- EUR
TOTAAL	298.305.000,00 EUR	335.339.725,00 EUR	376.263.365,78 EUR
BEGROTINGSARTIKEL	2009	2010	2011
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	- EUR	- EUR	217.273,82 EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	40.013.258,07 EUR	46.628.000,00 EUR	48.548.673,81 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	327.177.831,52 EUR	320.807.840,98 EUR	331.952.517,16 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	20.145.144,27 EUR	19.829.000,00 EUR	17.214.222,36 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	- EUR	- EUR	- EUR
TOTAAL	387.336.233,86 EUR	387.264.840,98 EUR	397.932.687,15 EUR
BEGROTINGSARTIKEL	2012	2013	2014
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	643.620,96 EUR	1.031.801,02 EUR	503.810,19 EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	47.757.808,32 EUR	42.567.205,43 EUR	3.102.376,84 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	325.847.539,77 EUR	344.053.111,30 EUR	376.752.917,24 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	17.089.819,21 EUR	17.285.498,39 EUR	15.076.752,45 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	54.716.185,75 EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	- EUR	9.271.433,96 EUR	28.074.969,60 EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	- EUR	1.458.718,73 EUR	2.007.989,72 EUR
TOTAAL	446.054.974,01 EUR	415.667.768,83 EUR	395.435.856,72 EUR

⁽³⁾ art. 3MH200 (vroeger 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.

⁽⁴⁾ art. 3MH208 (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.
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.

⁽⁵⁾ art. 3MH210 (vroeger 363F7311) = 'Investeringsuitgaven voor structureel onderhoud van wegen en kunstwerken en ter structurele bestrijding van de verkeersoverlast en de omgevingshinder, 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.

⁽⁶⁾ 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 VWM De Lijn, heeft de Vlaamse regering er zich toe verbonden om via AWV 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.

⁽⁷⁾ art. 3MH216 = "Wegenbouwkundige werken - Ondertunneling R11".

⁽⁸⁾ art. 3MH217 = "Beschikbaarheidsvergoedingen"
Dit is een basisallocatie waarop geld geplaatst wordt ter betaling van beschikbaarheidsvergoedingen. Dat gebeurt vooral bij PPS-projecten waarbij de financiering anders is dan bij een klassiek project. Bij PPS-projecten staat de opdrachtnemer meestal in voor het ontwerp, uitvoering en financiering van een project, soms zelfs het onderhoud van het werk na oplevering. De betaling door de aanvrager gebeurt in dat geval achteraf door gedurende een periode beschikbaarheidsvergoedingen te betalen.

⁽⁹⁾ art. 3MH218 = "Onderhoud en investeringen kabelnetwerk"
Dit is een basisallocatie die gebruikt wordt door EMT voor het onderhoud van en nieuwe investeringen in ons kabelnetwerk.

9.2. PERSONEEL

Aantal personeelsleden op 31/12/2014

LEEFTIJD	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
-20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20-29	37	18	25	6	31	26	25	0	118	50	168
30-39	95	46	87	31	93	70	59	6	334	153	487
40-49	75	27	65	19	119	55	44	8	303	109	412
50-59	20	7	28	13	92	38	104	27	244	85	329
60+	7	0	10	2	34	12	21	10	72	24	96
EINDTOTAAL	234	98	215	71	369	201	253	51	1071	421	1492

STATUUT	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
CONTRACTUEEL	25	16	22	7	59	47	38	2	144	72	216
STATUTAIR	209	82	193	64	310	154	215	49	927	349	1276
EINDTOTAAL	234	98	215	71	369	201	253	51	1071	421	1492

Instroom 2014

LEEFTIJD	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
-20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20-29	7	2	5	0	5	4	3	0	20	6	26
30-39	2	1	2	1	2	7	2	0	8	9	17
40-49	0	1	1	0	3	2	1	0	5	3	8
50-59	1	1	0	0	2	0	0	0	3	1	4
60+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EINDTOTAAL	10	5	8	1	12	13	6	0	36	19	55

Uitstroom 2014

REDEN	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
PENSIONERING	6	1	2	1	23	10	21	7	52	19	71
VRIJWILLIG ONTSLAG	5	2	3	1	4	2	3	0	15	5	20
OVERPLAATSING	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	2
OVERLIJDEN	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
EINDDATUM CONTRACT / GEDWONGEN ONTSLAG	1	0	0	0	4	1	1	0	6	1	7
EINDTOTAAL	12	3	6	2	31	14	26	7	75	26	101

9.3. WEGEN EN FIETSPADEN

Lengte gewest- en autosnelwegen

AFDELING	LENGTE (KM)
Wegen en Verkeer Antwerpen	1514,205
Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant	983,714
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	1669,316
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	1607,651
Wegen en Verkeer Limburg	1189,401
TOTAAL AWW	6964,287

Lengte fietspaden

GEBIED	AANLIGGEND	AANLIGGEND VERHOOGD	VRIJLIGGEND	EINDTOTAAL
Totaal WA	408,18	205,54	978,36	1592,08
Totaal WVB	299,07	228,67	472,04	999,78
Totaal WWV	730,00	105,94	1041,51	1877,45
Totaal WOV	674,55	202,31	845,56	1722,42
Totaal WL	710,18	126,12	619,13	1455,43
ALGEMEEN TOTAAL	2821,98	868,58	3956,60	7647,16

9.4. KLACHTEN EN MELDINGEN

Het Agentschap Wegen en Verkeer hecht veel belang aan de efficiënte behandeling van alle klachten en meldingen. Zo gebruikt het agentschap deze behandeling om de organisatie continu te verbeteren. Klachten- en meldingenmanagement speelt bovendien een belangrijke rol in het ISO 9001:2008 kwaliteitsmanagementsysteem.

De directieraad evalueert regelmatig de rapporten en analyses over klachten en meldingen, en de daarbij horende aanbevelingen en actiepunten. De nodige middelen worden voorzien om die actiepunten ook te realiseren. Alle medewerkers worden bewustgemaakt dat een goede klachten- en meldingenbehandeling een prioriteit is.

Het management hecht daarnaast veel belang aan klantenbevragingen. Een voorbeeld daarvan is de jaarlijkse enquête over de werking van het Meldpunt Wegen bij de burgers die een melding doen via het Meldpunt.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in 2014 opnieuw tijd en middelen geïnvesteerd in een verbeterde opvolging van meldingen: zo werd in het kader van de agentschapsdoelstelling rond uniform klachten- en meldingssysteem een optimalisering van het Meldpunt Wegen opgestart. De algemene klachten- en meldingsprocedure die het Agentschap Wegen en Verkeer toepast wordt toegelicht op de website www.wegenenverkeer.be. Hier wordt ook de bezwaarmogelijkheid via de Vlaamse Ombudsdienst duidelijk aangegeven.

Cijfergegevens 2014

Klachten

In 2014 zijn 88 klachten behandeld, tegenover 95 klachten in 2013. Het aantal klachten (zoals beschouwd bij AWW) daalde t.o.v. 2013. De hoofdoorzaak van klachten blijft de toestand van de wegen, gevolgd door kunstwerken en fietspaden. Opvallend is de stijging van klachten over beplantingen. Even opmerkelijk is de sterke daling van het aantal klachten over milieubeheer (geluids- en trillinghinder) en communicatie t.o.v. 2013.

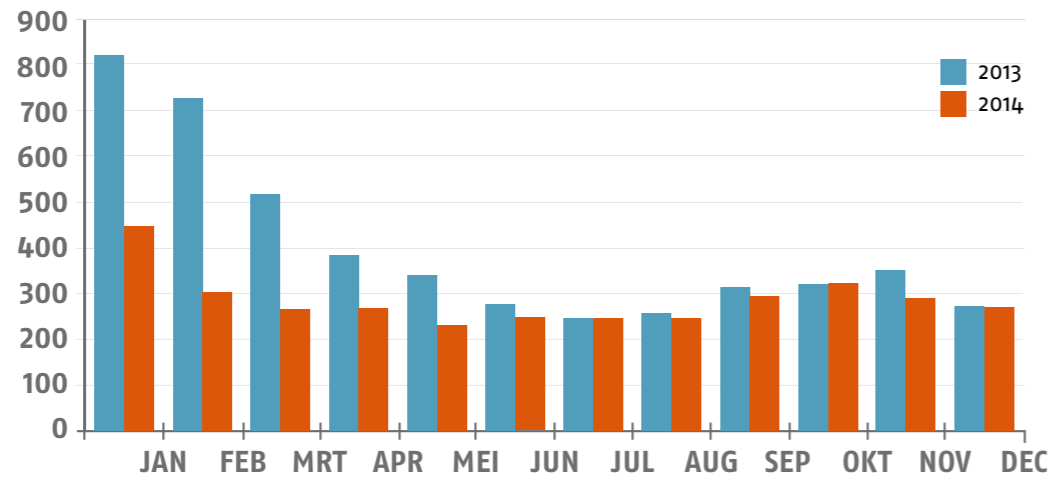
OORZAKEN	2014
Afvoerstelsel	6
Andere	2
Bepplantingen	7
Communicatie	2
Conflicten auto en zwakke weggebruiker	2
Fietspaden	6
Gevaarlijke punten	2
Kruispunten	3
Kunstwerken	11
Milieubeheer	1

OORZAKEN	2014
Netheid	1
Onderhoudsprogramma	1
Openbare verlichting	3
Oversteekplaats	1
Parkeren	1
Toestand van de wegen	9
Vergunningen en adviezen	1
Verkeersgebeuren	3
Verticale signalisatie	2
Wegeniswerken	2

Meldingen

Er werden in 2014 11.512 meldingen geregistreerd t.o.v. de 13.125 meldingen in 2013. Er is een daling van meldingen met 12,3%. De daling van het totaal aantal meldingen valt te verklaren door de uitzonderlijke campagne die werd gevoerd in januari en februari 2013 naar aanleiding van het vernieuwde Meldpunt Wegen. Het Meldpunt Wegen werd dan gepromoot via affiches langs de weg en advertenties in verschillende kranten.

Het uitgesproken effect van de campagne wordt mooi geïllustreerd aan de hand van volgende grafiek (aantal maandelijkse meldingen over gewestwegen, ontvangen via het Meldpunt Wegen).

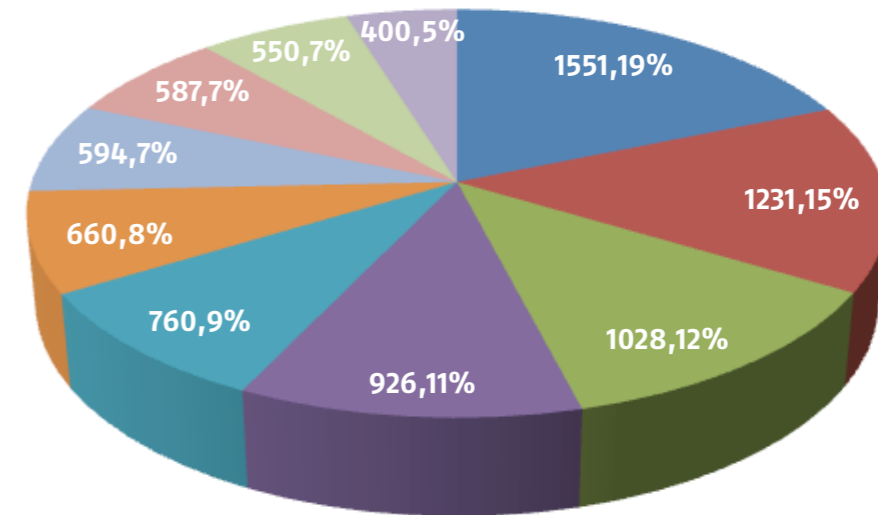


Bijzonder opvallend is de halvering van het aantal meldingen over het wegdek (weg - wegdek) voor het jaar 2014. Een mogelijke verklaring is de milde winter en het resultaat van de inzet ter verbetering van het wegdek op de gewestwegen. In 2013 verschenen bovendien een paar wegdek gerelateerde publicaties (februari en maart) in verschillende media die mogelijk resulteerden in een selectieve verhoging van het aantal meldingen over het wegdek.

De sterke vermindering van het aantal meldingen over het wegdek wordt gecompenseerd door meer meldingen over openbare verlichting, signalisatie langs de weg en verkeerslichten.

We zien voor het jaar 2014 ook een daling van het aantal meldingen over fietspaden tegenover het jaar 2013.

Meer weten? www.wegenenverkeer.be/meldingen



- Weg - wegdek
- Installatie - ov
- Weg - signalisatie
- Installatie - verkeerslicht
- Fietspad - andere
- Fietspad - staat
- Diverse - andere
- Weg - afvoerstelsel
- Weg - planten-milieu
- Wegenwerken - andere

9.5. BALANCED SCORECARD - GEGEVENS

Het Agentschap wegen en Verkeer heeft als strategisch stuurinstrument gekozen voor de Balanced Scorecard (BSC). In 4 perspectieven worden zowel de korte als lange termijn doelstellingen van het agentschap gemeten en opgevolgd.

De BSC dient ook als input voor de jaardoelstellingen van het agentschap: resultaten die onder de verwachtingen blijven, worden in een concreet stappenplan aangepakt om zo de score te verbeteren.

9.5.1. Aantal inzittenden

Het doel van de meting is zicht krijgen op de bezettingsgraad van personenvoertuigen. Hierbij streven we naar een zo hoog mogelijke bezettingsgraad. De ideale waarde op lange termijn is een bezettingsgraad van 2.

Voor deze meetfactor telt het agentschap in de zomer en het najaar de bezetting van de voertuigen bij op- en afritten van een aantal complexen langs hoofdwegen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen spits- en daluren, tussen werkdagen en verlofperiodes.

Berekeningswijze:

Spits: voor 9u

Dal: na 9u

Dag: (4x spits + 12xdal) / 16

Bespreking evolutie:

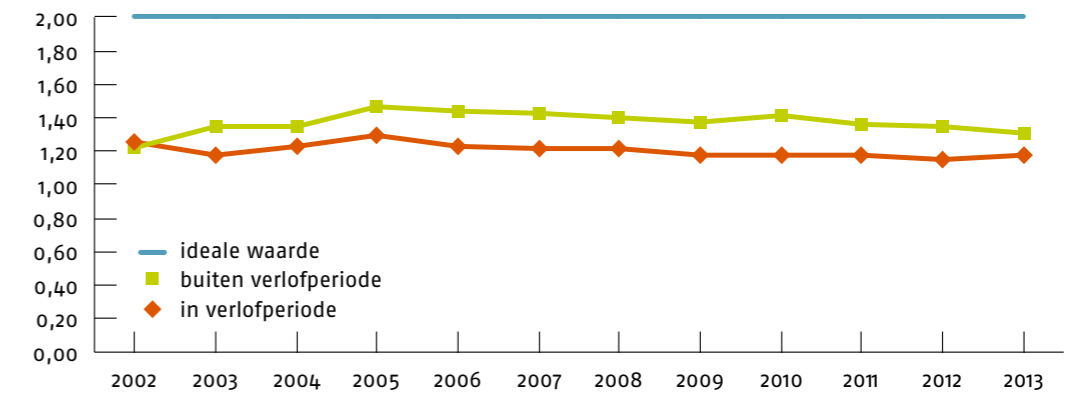
Eenzijds is er een lichte stijging van de bezettingsgraad buiten de verlofperiode, anderzijds daalt de bezettingsgraad gedurende de verlofperiode, ten opzichte van 2012. In ieder geval blijft dit resultaat laag in vergelijking met de streefwaarde op lange termijn.

Resultaten:

Aantal inzittenden

	BUITEN VERLOFPERIODE			IN VERLOFPERIODE		
	SPITS	DAL	DAG	SPITS	DAL	DAG
2002	1,13	1,33	1,26	1,15	1,25	1,22
2003	1,18	1,18	1,18	1,23	1,42	1,35
2004	1,19	1,25	1,23	1,19	1,43	1,35
2005	1,20	1,36	1,29	1,31	1,52	1,46
2006	1,19	1,25	1,23	1,31	1,51	1,44
2007	1,16	1,26	1,22	1,20	1,50	1,42
2008	1,13	1,26	1,22	1,22	1,47	1,40
2009	1,13	1,21	1,18	1,21	1,45	1,38
2010	1,13	1,19	1,17	1,21	1,49	1,41
2011	1,12	1,20	1,17	1,18	1,44	1,36
2012	1,11	1,18	1,15	1,16	1,44	1,35
2013	1,12	1,20	1,17	1,19	1,36	1,31

Bezettingsgraad personenwagens per dag



9.5.2. Aantal schadegevallen aan patrimonium, niet vandalisme

Deze indicator geeft het aantal schadegevallen aan het openbare domein (uitgezonderd vandalisme) per kilometer gewestweg als indicatie voor de leesbaarheid van deze gewestwegen.

S-module van de schadeapplicatie + module SDD in DistrictCenter

jaar	AFDELING					AWV
	WA	WVB	WWV	WOV	WL	
Schade werkbestand	469	148	485	398	958	8.957
Schade archief	457	341	1369	1172	404	
DistrictCenter	1203	1401	0	152	0	
2014	2.129	1.890	1.854	1.722	1.362	

9.5.3. Aantal schadeclaims als gevolg van slechte staat van de weg

JAAR	AANTAL SCHADECLAIMS
2009	853
2010	1.872
2011	2.337
2012	1.692
2013	1.366

De afdeling Juridische Dienstverlening (AJD) van het departement Mobiliteit en Openbare Werken registreerde in 2014 891 schadeclaims van weggebruikers met betrekking tot de toestand van de weg. Dat gaat niet enkel over de staat van de rijbaan, maar ook de aanhorigheden zoals bermen, signalisatie, verlichting, beplantingen,...

9.5.4. Geluidswerende maatregelen

Wegverkeerslawaai afkomstig van het verkeer op autosnelwegen en gewestwegen is een belangrijke stoorbron voor bewoners in de omgeving van deze wegen. Het drukke verkeer, dichte bebouwing, hoge bevolkingsdichtheid, ruimtelijke ordening en het groot aantal wegen zijn de grootste oorzaken van deze geluidsoverlast.

Om deze geluidshinder te verminderen neemt AWW bronmaatregelen zoals het toepassen van stillere wegverhardingen. Ook plaatst AWW langs de zwaarst geluidsbelaste locaties geluidsschermen en gronddammen.

Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende parameters:

- het geluidsniveau ter hoogte van de woningen;
- het aantal woningen binnen de woonzone;
- de afstand van de woningen tot de weg;
- de efficiëntie van de constructie.

Het plaatsen van een geluidsscherm of gronddam is het meest effectief voor burgers die dicht achter de geluidswerende constructie wonen.

De totale schadeclaim bedraagt € 1.355.477,25. 740 dossiers werden reeds beoordeeld. De beoordeling resulteerde in 219 gevallen in een minnelijk regelingsvoorstel, terwijl de aansprakelijkheid in de overige zaken wordt betwist. De reeds betaalde schadevergoeding bedraagt € 197.121,80.

Deze cijfers tonen aan dat er voor het derde jaar op rij een daling is in het aantal schadeclaims. Dit valt niet enkel te verklaren door de minder strenge winters van de afgelopen jaren maar vooral door de grote inspanningen die het Agentschap Wegen en Verkeer leverde om de achterstand op gebied van onderhoud weg te werken.

De meetfactor geeft weer hoeveel lopende meter (lm) geluidsschermen en gronddammen er per werkjaar worden geplaatst. Het doel van de meetfactor is monitoren hoeveel inspanning wordt gedaan om geluidshinder te reduceren door het aanleggen van gronddammen en geluidsschermen.

WERKJAAR	AANTAL LM GELUIDSSCHERMEN + GRONDDAMMEN
2008	3497
2009	4008
2010	10725
2011	10708
2012	5257
2013	5597
2014	9460

In 2014 is, zoals in 2011 en 2012, ongeveer 10 km aan geluidsschermen en gronddammen langs de gewestwegen geplaatst. In vergelijking met de jaren 2012 en 2013 is dit een verdubbeling van het aantal lm.

9.5.5. Smeltmiddelenverbruik

Gemiddeld over 20 winters (sinds 1993) werd 47.111 ton smeltmiddel gestrooid

De minste hoeveelheid smeltmiddelen werd in de winter van 1997-1998 verbruikt. Dat was 13.088 ton. Het meeste werd in de winter van 2009-2010 gestrooid, namelijk 84.711 ton.

Uiteraard hangen de hoeveelheden af van de wintertoestand in de betreffende jaren. Vergelijken is daarom moeilijk. Door verbeterde machines en het bevochtigen van het zout wordt

minder smeltmiddel per strooibeurt gebruikt voor een zelfde niveau van gladheidsbestrijding. Toch is het smeltmiddelenverbruik in de loop van de jaren niet drastisch gedaald. Dit komt voornamelijk door de strengere winters die we de afgelopen jaren kenden.

WINTER	NACL	CACL2	TOTAAL
1	2	3	4 = 2+3
93-94	38.383	378	38.761
94-95	35.810	210	36.020
95-96	53.214	982	54.196
96-97	42.858	1.017	43.875
97-98	12.818	270	13.088
98-99	58.520	1.023	59.543
99-00	29.845	732	30.577
00-01	43.259	1.255	44.514
01-02	35.977	1.183	37.160
02-03	43.304	0	43.304
03-04	56.586	0	56.586

WINTER	NACL	CACL2	TOTAAL
1	2	3	4 = 2+3
04-05	64.033	0	64.033
05-06	61.944	0	61.944
06-07	17.350	0	17.350
07-08	23.018	0	23.018
08-09	59.875	311	60.186
09-10	84.384	327	84.711
10-11	64.425	327	64.752
11-12	26.043	207	26.250
12-13	82.188	161	82.349
13-14	9.046	10	9.056

GEMIDDELTE IN 20 JAAR	47.111
MINIMUM IN 20 JAAR	13.088
MAXIMUM IN 20 JAAR	84.711

9.5.6. Energieverbruik

Het doel van de meting is de hoeveelheid elektriciteit (GWh) opvolgen die door de elektro-mechanische installaties op en langs de Vlaams gewest- en autosnelwegen verbruikt wordt.

AWV streeft naar een daling van het energieverbruik, tot een niveau waarbij het patrimoniumbeheer optimaal kan gebeuren zonder verspilling en zonder de veiligheid in

het gedrang te brengen. Dit is een constant aandachtspunt, rekening houdend met de technologische evoluties.

Bespreking evolutie

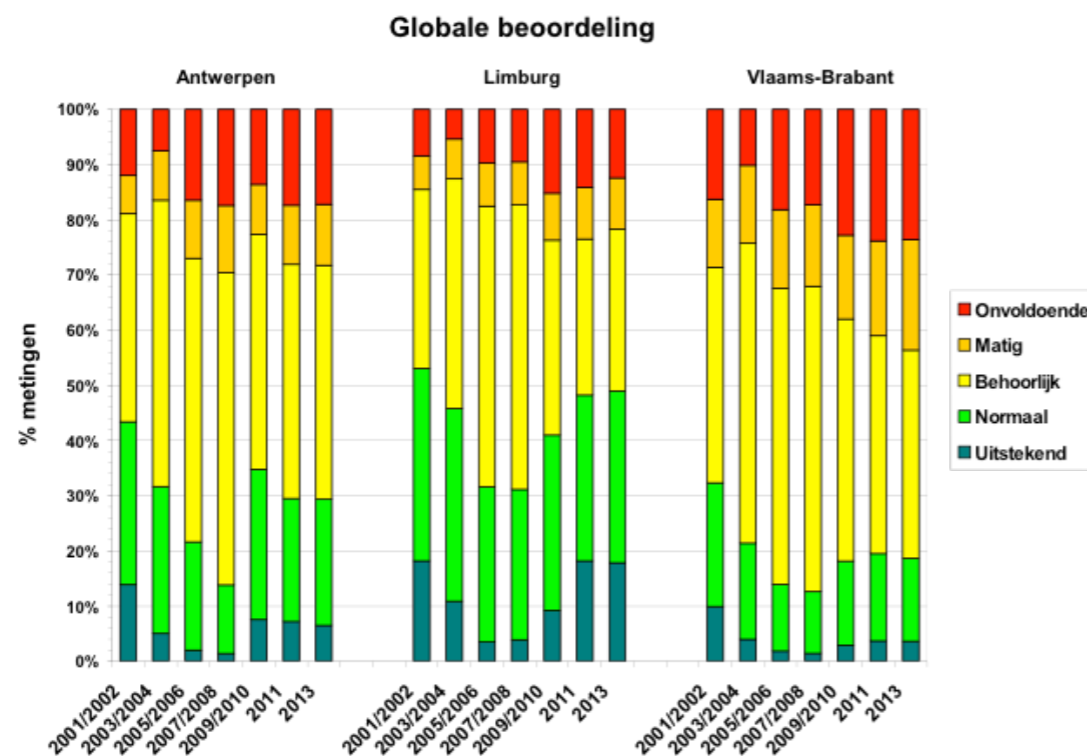
De invoering van het lichtplan in de zomer van 2011 resulteerde in een extra besparing van 7% op het verbruik van de openbare verlichting.

9.5.7. Staat van de weg

De afdeling Wegenbouwkunde meet jaarlijks de toestand van het autosnelwegennet en elke twee jaar de toestand van het gewestwegennet op. Bij deze metingen worden de spoorvorming, stroefheid, langsvlakheid en de parameters voor de visuele inspectie bepaald. Elke parameterwaarde (bv. het aantal millimeter spoorvorming) wordt omgerekend naar een indexwaarde van 0 tot 100. Op basis van deze indexen wordt een berekening gemaakt van de totale kostprijs om die wegen die in onvoldoende toestand verkeren, te herstellen.

Door het berekenen van een globale index wordt een globaal overzicht verkregen van de toestand. Van de gewestwegen zijn de meest recente resultaten van 2013, aangezien ze telkens pas in het volgende najaar, na verwerking van de metingen, ter beschikking zijn. Jaarlijks worden 2 of 3 provincies volledig gemeten in plaats van alle primaire of alle secundaire wegen afzonderlijk. In 2013 zijn 3 van de 5 provincies opgemeten.

Resultaten



9.5.8. Beschikbaarheid van het datanetwerk

In de indicator 'Beschikbaarheid van het datanetwerk in Vlaanderen' wordt de kwaliteit van het glasvezelnetwerk gemeten. Dit netwerk verzekert een betrouwbaar digitaal datatransport voor alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid. De algemeen aanvaarde standaard voor de minimum beschikbaarheid is 99,99%. Sinds de start van de meting in 2007 wordt deze standaard gehaald.

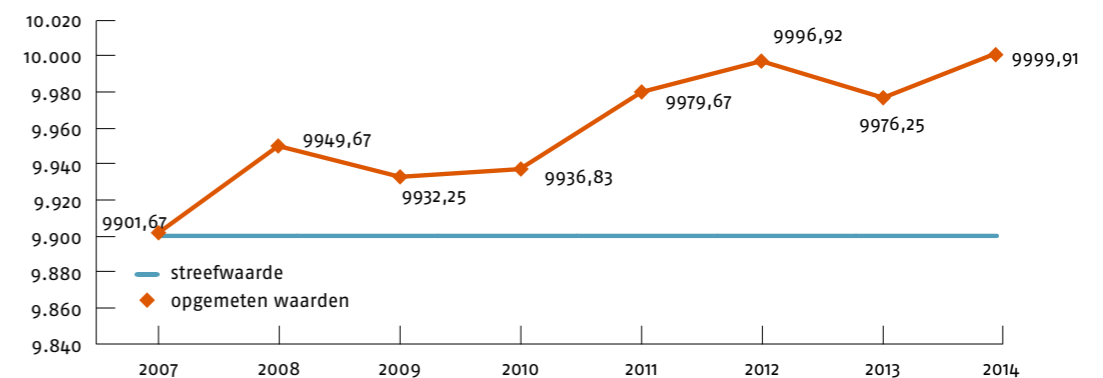
JAAR	SCORE*
2007	99,9902
2008	99,9950
2009	99,9932
2010	99,9936
2011	99,9979
2012	99,9997
2013	99,9976

Dit cijfer garandeert dat de apparatuur gestuurd wordt, dat defecten binnen het uur geanalyseerd worden en dat de herstelling binnen 4 uur plaatsvindt. De beschikbaarheid van het datanetwerk wordt continu opgevolgd door de afdeling EMT, waardoor een mogelijke achteruitgang van het netwerk zeer snel vastgesteld kan worden en waardoor reactieve en/of preventieve maatregelen genomen kunnen worden. Het datanetwerk is belangrijk voor het agentschap omwille van de huidige en geplande initiatieven in verband met sturing van het verkeer en verkeershandhaving. De beschikbaarheid van een betrouwbaar datanetwerk is van primordiaal belang, omdat alle datastromen via dit datanetwerk gebeuren.

* Sinds 2009 worden de resultaten in 4 decimalen na de komma geregistreerd als eenheden. Er wordt aangenomen (o.b.v. prestaties uit het verleden en genomen maatregelen) dat de beschikbaarheid niet daalt onder de 99%.

Het resultaat voor het jaar 2014 was, net als in het jaar 2012, uitzonderlijk goed.

Beschikbaarheid datanetwerk in Vlaanderen



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 Planning en Coördinatie
Agentschap Wegen en Verkeer

DANK AAN

Alle afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer voor
het aangeleverde tekst- en beeldmateriaal.

FOTOGRAFIE

Alle afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer
Bea Borgers

GRAFISCHE VORMING

Absoluut

DATUM PUBLICATIE

mei 2015

D/2015/3241/130