

JAARVERSLAG
2015

JAARVERSLAG 2015 AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER



JAARVERSLAG
2015
AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

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 & VERKEER

Beste lezer,

Zoals ieder jaar brengt het Agentschap Wegen en Verkeer haar jaarverslag uit met daarin een aantal vaste thema's en de voorstelling van een aantal projecten waar we als agentschap trots op zijn. Welke onze belangrijkste projecten in 2015 waren kan u in dit jaarverslag lezen.

Het voorbije jaar hebben we met het oog op een betere verkeersveiligheid verder ingezet op het wegwerken van de gevaarlijke punten langs onze wegen. Zo willen we de veiligheid voor alle weggebruikers verhogen en in het bijzonder die van de zwakke weggebruiker. Het vernieuwen van onder meer het complex "Den Dollar" in Ninove zorgde voor een veiligere oversteeek voor zwakke weggebruikers en een overzichtelijkere verkeerssituatie op het verkeersplein.

In 2016 zullen de laatste projecten voor het wegwerken van de gevaarlijke punten worden aanbesteed en is het einde van dit grote project in zicht.

Naast het afwerken van bestaande projecten geven we als agentschap ook invulling aan de beleidsplannen van onze minister Ben Weyts. Met het fietsbeleidsplan, verkeersveiligheidsplan en de doorstroming van het openbaar vervoer leggen we nieuwe accenten als agentschap. We zetten meer in op combimobiliteit om een oplossing te bieden voor het toenemende verkeer op onze wegen. Zo investeerden we het afgelopen jaar 17 miljoen euro in diverse projecten om een betere doorstroming van het openbaar vervoer te krijgen.

We gingen als agentschap in 2015 ook verder met het uitbouwen van dynamisch verkeersmanagement. Een project dat zo goed als volledig is uitgerold langs de Vlaamse wegen.

Ook met het onderhouden van onze wegen zijn we steeds bezig. Verschillende snel- en gewestwegen kregen het afgelopen jaar een structureel onderhoud.

Naast het onderhouden van ons patrimonium leggen we ook de nadruk op natuur en milieu. Zo is er het Ozonproject. Een project dat een veilige oversteeek wil garanderen voor dieren die in het Zoniënwood leven. Zo werden er 3 nieuwe ecotunnels gebouwd onder de drukke Ring rond Brussel. Dankzij de bouw van deze tunnels, en het aanpakken van de 18 bestaande tunnels, kunnen zowel kleine als grote dieren een veilige oversteeek maken onder de Ro.

Ik hoop van harte dat we met dit nieuwe jaarverslag u kunnen laten kennismaken met onze projecten en werking. We blijven werken aan onze lopende projecten in combinatie met het leggen van nieuwe accenten.

Veel leesplezier,
Ir. Tom Roelants



INHOUD

Voorwoord	1
1. Het Agentschap Wegen en Verkeer	4
2. Bereikbaarheid	11
2.1. Missing links: overzicht en stand van zaken	12
2.1.1. Woluwelaan	12
2.1.2. Betere ontsluiting industriezones: De banaan	14
2.2. Dynamisch verkeersmanagement	15
2.2.1. Overzicht en realisaties, stand van zaken	15
2.2.2. Filebeveiligingssystemen	16
2.3. Complex Schansakker	17
3. Duurzame mobiliteit	19
3.1. Fietspaden	20
3.1.1. Moduleprojecten:	
Opitterkiezel, Bree	20
Bovelingenstraat, Heers	21
3.1.2. Fietstunnel onder drukke N38 in leper	22
3.2. Doorstroming openbaar vervoer	23
3.2.1. De tunnel onder de luchthaven van Deurne	23
3.2.2. N9 Brusselsesteenweg	24
4. Verkeersveiligheid	26
4.1. Gevaarlijke punten	27
4.1.1. Twee werken in Lier	27
4.1.2. N8 – N405 Ninove (Den Dollar)	28
4.2. Verkeershandhaving	30
4.2.1. Vlaamse Metrologie	30
5. Verkeersleefbaarheid	32
5.1. Doortochten	33
5.1.1. N 156 in Ham	34
5.1.2. De herinrichting van de Ninoofsesteenweg in Pepingen	35
5.2. Structureel onderhoud	37
5.2.1. Asfaltwerken E40, vervangen prioritair Kunstwerk Puyenbrug	37
5.2.2. A19 tussen Kortrijk en Menen	39
6. Schade aan natuur en milieu beperken	40

6.1. Ozonproject	41
6.2. Hakhoutbeheer	43
7. Klanten	44
7.1. Individuele klanten	45
7.1.1. Project Aalter	45
7.1.2. Ring Aalst	46
7.2. Georganiseerde klanten	47
7.2.1. Communicatie naar gemeenten	47
8. Interne perspectieven	48
8.1. Processen en innovatie	49
8.1.1. Elektromagnetische laagdiktemetingen	49
8.2. Leer en groei	50
8.2.1. Business intelligence en datawarehouse	49
9. Cijfers	51
9.1. Bestede budgetten	52
9.2. Personeel	55
9.3. Wegen en Fietspaden	57
9.4. Klachten en meldingen	58
9.5. Balanced scorecard – gegevens	61
9.5.1. Aantal schadeclaims als gevolg van slechte staat van de weg	61
9.5.2. Geluidswerende maatregelen	62
9.5.3. Smeltmiddelenverbruik	63
9.5.4. Beschikbaarheid van het datanetwerk	66
Colofon	68

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. Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert ca. 7000 km gewest- en autosnelwegen en ca. 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 drie maal gehercertificeerd. Dit toont aan dat het agentschap een kwaliteitsvolle dienstverlening biedt.

HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

VOORSTELLING



Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit

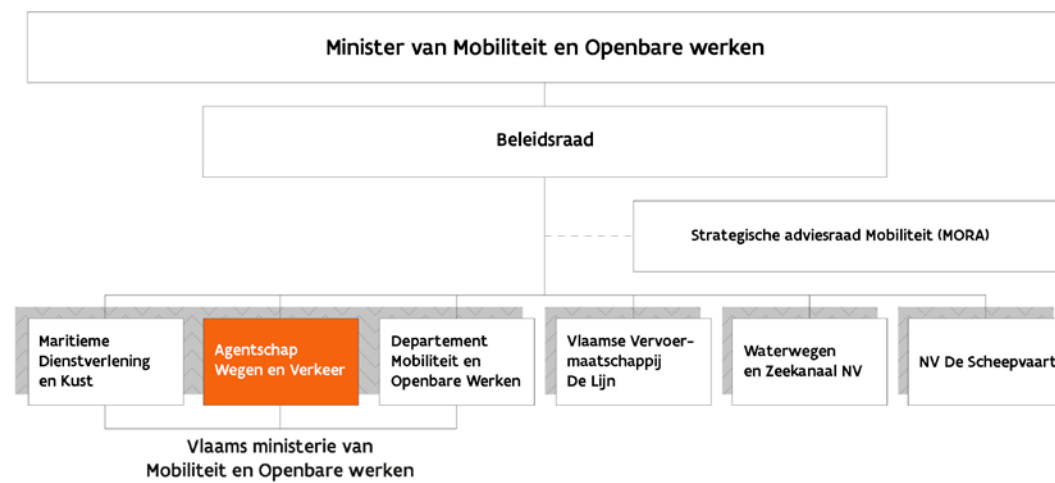
- de beleidsraad MOW
- de Strategische Adviesraad
- het departement Mobiliteit en Openbare Werken
- de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
- nv Waterwegen en Zeekanaal
- nv De Scheepvaart
- Maritieme Dienstverlening en Kust

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

Structuur beleidsdomein MOW



Het Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer bestaat uit 3 centrale afdelingen en 6 territoriale afdelingen.



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 AWW 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 woordvoerschap van AWW, 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 AWW 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 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.

1. HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

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.



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.

2.1.1. Woluwelaan

In augustus 2015 startten belangrijke werken aan de Woluwelaan in Machelen, die deel uitmaken van een globaal masterplan om de regio beter toegankelijk te maken en vlotter en veiliger verkeer te verzekeren. De Woluwelaan krijgt een facelift en de verkeersknoop van de Woluwelaan (R22), de ring (Ro) en de E19, waarvan bepaalde delen er al meer dan dertig jaar ongebruikt bij lagen, wordt vernieuwd en in gebruik genomen. Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant deed een aanbesteding voor een overkoepelende structuur voor coördinatie, minder hinder en communicatie, die niet alleen de werken van Wegen en Verkeer in goede banen leidt, maar ook die van vijf andere bouwheren die in dezelfde periode ingrijpende werken zullen uitvoeren langs de drukke Woluwelaan of in de onmiddellijke omgeving ervan.

Werken van AWV: 4 deelprojecten

Sinds augustus 2015 is het eerste deelproject van start gegaan: de herinrichting van het knooppunt van de Ring rond Brussel, de E19 en de Woluwelaan. Daarbij worden enkele takken van de ring en de E19 in gebruik genomen die in de jaren zeventig werden aangelegd maar nooit in gebruik genomen werden. In 2017 start deelproject 2: de volledige herinrichting van de Woluwelaan en de aanleg van een brug en drie tunnels om het verkeer vlotter en veiliger te maken. Er komen ook nieuwe vrijliggende fietspaden en een gescheiden busbedding in beide richtingen wordt gerealiseerd.

Leefbaarheid

Peter Vandenhole, projectleider: "Dit project is duidelijk gelinkt met de geplande ontwikkelingen in de Reconvertiezone Vilvoorde-Machelen. Er is niet alleen het winkelcomplex UPlace, er zullen de komende jaren ook een ziekenhuis, kantoorgebouwen, een gevangenis, etc. bij komen. Stuk voor stuk zogenaamde verkeers-genererende projecten, dus het is cruciaal dat we de verkeersstromen in dit gebied efficiënt organiseren."

Innovatief: één geïntegreerd bestek voor coördinatie, minder hinder en communicatie

Net omdat het een regio betreft die al gebukt gaat onder zware verkeershinder en waar de minste ingreep in het wegennet verstorend kan zijn, is beslist om een overkoepelende werking op te zetten waarbij een externe projectstructuur niet alleen de werken van alle bouwheren (niet alleen AWV, ook UPlace, de Regie der Gebouwen, etc.) coördineert, maar ook instaat voor overkoepelende minderhinder-maatregelen en communicatie. Peter Vandenhole: "Samen met

de communicatieverantwoordelijke schreef ik een bestek dat een integrale aanpak garandeert voor minder hinder, de coördinatie van de werken én de communicatie. Deze projectstructuur staat ook in voor het beantwoorden van vragen van het publiek over alle werken. De afgelopen maanden zijn er al hinderlijke werken geweest en heeft deze innovatieve manier van werken al zijn vruchten afgeworpen".



2.1.2. Betere ontsluiting industriezones: De Banaan

In de zomer van 2015 werden na twee jaar de werken aan het project de 'Banaan' voltooid. De 'Banaan', zo genoemd in de volksmond, is in feite een nieuwe verbindingsweg in de Rupelstreek die deel uitmaakt van de doortrekking van de gewestweg N171. De gloednieuwe ontsluitingsweg tussen het industrieterrein Krekelenberg in Boom en Niel en de A12 zorgt ervoor dat vrachtverkeer van en naar de industriezone nu vlotter op zijn bestemming raakt. Daarnaast verhoogt de nieuwe gewestweg ook de leefbaarheid en de veiligheid in de omliggende woonstraten van Boom, Rumst en Niel en kan het doorgaand verkeer vlotter doorrijden.



Ook de veiligheid van alle weggebruikers gaat erop vooruit. Terwijl het auto- en vrachtverkeer gebruik maakt van de nieuwe gewestweg, volgen fietsers een aangenaam traject langs een groene strook met bomen. Maar liefst vijf fietstunnels onder de nieuwe gewestweg zorgen ervoor dat alle bestaande fietsroutes blijven bestaan en op een comfortabele manier worden uitgebreid.

De aanleg van de 'Banaan' vormt het tweede hoofdstuk in het grotere verhaal van de verbinding tussen de A12 en de E19. Als derde onderdeel is er nog de doortrekking van de N171 tussen de rotondebruggen en de Eikenstraat in Rumst, de plaats waar de N171 momenteel op een T-kruispunt eindigt voor wie van de E19 komt. De voorbereidingen voor deze laatste fase zijn lopende.



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-panels 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 en realisaties, stand van zaken

Belangrijkste realisaties in 2015

- 3 nieuwe VMS-installaties (Ro thv Halle, Ro thv Jette en A12 thv Antwerpen-Noord)
- Wegvakmanagement op het rechteroever gedeelte van de R2
- Tijsmans- en Beverentunnel (R2): volledige vernieuwing + uitbreiding DVM-infrastructuur in de tunnel.
- Basiswegvakmanagement op de E19 tussen Loenhout en Schoten

Het totaal aantal DVM-installaties eind 2015:

AARD APPARATUUR	TOTAAL AANTAL IN VLAANDEREN
VMS (rijstrookbrede dynamische informatieborden boven de rijbaan, netwerkmanagement)	87 borden
RVMS (dynamische borden in de zijberm, basiswegvakmanagement)	29 installaties
RSS (rijstrooksignalisatie, wegvakmanagement)	1173 borden over 296 seinbruggen
Meten in Vlaanderen	4438 meetpunten, verdeeld over 563 installaties
AID-camera's (automatische incidentdetectie)	596
Vaste camera's	289
Beweegbare camera's (Pan-Tilt-Zoom, PTZ)	517

2.2.2. Filebeveiligingssystemen

Bij grote wegenwerken kan het Agentschap Wegen en Verkeer een automatisch filedetectie- en beveiligingssysteem inzetten. Met dit systeem willen we aanrijdingen in de staart van de file vermijden door de weggebruiker aan te geven hoever hij verwijderd is van de staart van de file.



figuur 1

Het filebeveiligingssysteem detecteert automatisch files en lokaliseert automatisch de staart van de file. Met behulp van tekstkarren of LED-borden wordt de weggebruiker in real time gewaarschuwd over de afstand die hij verwijderd is van de staart van de file, zodat hij zijn rijgedrag hieraan kan aanpassen. Figuur 1 toont een tekstkar die aangeeft dat er over 7500 meter een file is.

Deze mededeling zegt niets over de lengte van de file. Om dit te weten kan de weggebruiker luisteren naar de mededelingen die het Vlaams Verkeerscentrum en de federale politie verspreiden via de radio. Wanneer er geen file is waarschuwen de tekstkarren over hoeveel meter de werfzone begint.



figuur 2

De file wordt vastgesteld door kleine camera's op zonne-energie die aan verlichtingspalen zijn bevestigd. Ze sturen de informatie over de verkeersdoorstroming draadloos door naar een server die de tekstkarren en LED-borden aanstuurt en controleert.

2.3. COMPLEX SCHANSAKKER

De R4 in Oostakker is sinds oktober 2015 een knooppunt rijker. Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werkte in twee fasen aan dit nieuwe op- en afrittencomplex. In 2011/2012 zijn de op- en afrit richting Gent-Zeehaven en de ovonde aan de kant van de bedrijventone aangelegd. In 2013 is de tweede fase gestart met de bouw van twee nieuwe bruggen over de R4, een op- en afrit richting Destelbergen en langs beide zijden van de R4 geluidsschermen.

De leefbaarheid van de hele omgeving is er sterk op vooruitgaan. De woonstraten in de omgeving van de industriezone Oostakker I worden ontlast van sluipverkeer. Met dit gloednieuwe op- en afrittencomplex Schansakker investeert AWW in een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Oostakker I.

Twee bruggen, op- en afritten en geluidsschermen

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeerde in een nieuw op- en afrittencomplex naar industriezone Oostakker I. Het nieuwe op- en afrittencomplex bestaat uit 2 nieuwe bruggen (één in elke richting) over de R4 met langs beide zijden nieuwe op- en afritten.



2. BEREIKBAARHEID

Flotte schuifoperatie

Het nieuwe knooppunt Schansakker bestaat onder andere uit twee nieuwe bruggen over de R4. De eerste brug werd opgebouwd op de locatie waar nu de tweede brug staat. Zo konden de stelling boven de R4 en een deel van de bekisting twee keer dienst doen. De eerste brug, die ongeveer 2000 ton weegt, is in februari geschoven naar zijn definitieve locatie.: Dit filmpje kan je nog altijd bekijken op onze webpagina www.wegenenverkeer.be/schansakker

Een brug schuiven van 71,5 m lang, 11,5m breed en 1858 ton zwaar vergt veel voorbereiding. Op een vrijdagochtend in februari 2015 is de brug opgevoerd en werden alle voorbereidingen getroffen op het terrein rond de brug. De daaropvolgende zondagochtend begon de schuifoperatie die ongeveer 4u duurde. Hydraulische pompen duwden de opgevoerde brug 14,5 meter ver. Wat achterbleef was een deel van de bekisting en de stelling. Dit deed opnieuw dienst voor de bouw van de tweede brug.

De brug in cijfers:

- Lengte: 71,7 meter
- Breedte: 11,5 meter
- In de brug zitten 13 spankabels met telkens 22 zevendraadstrengen (stalen kabels). Die zijn nodig voor de stabiliteit en draagkracht van de brug.
- Lengte spankabels: 20,62 km
- Gewicht brug: 1858 ton
- Te verschuiven afstand: 14,5 meter



Geluidswerende maatregelen

In dit project is ook aandacht besteed naar geluidswerende maatregelen. Ten noorden van de R4 komt een geluidsscherm langs de Eksaardserijweg tussen de ovonde en de nieuwe brug. Ten zuiden van de R4 wordt een geluidsscherm geplaatst langs de nieuwe oprit. Het gaat om betonnen schermen met aan de kant van de bewoning een gaas tegen, zodat begroeiing langs het geluidsscherm mogelijk is.

In totaal werden 630 m geluidsschermen gebouwd.

In dit project is ook veel aandacht besteed aan geluidswerende maatregelen:

- Ten noorden van de R4 is een geluidsscherm gebouwd langs de Eksaardserijweg tussen de ovonde en de nieuwe brug. Aan de ovonde is een gronddam aangelegd.
- Ten zuiden van de R4 is een geluidsscherm gebouwd langs de nieuwe oprit.

In totaal werd 630 meter geluidsschermen aangelegd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer maakte van de gelegenheid gebruik om ook de bestaande brug over de R4 aan de Eksaardserijweg te saneren. Op de brug is een verhoogd fietspad aangelegd.



DUURZAME
MOBILITEIT

3.1. FIETSPADEN

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bouwt samen met andere entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) uit. MOW streeft ernaar om jaarlijks gemiddeld 100 miljoen euro te investeren in de (her)aanleg van fietspaden.

In 2015 investeerde AWV 77,65 miljoen euro in fietsinfrastructuur langs gewestwegen, zowel via eigen investeringen als via modules 13 en samenwerkingsovereenkomsten VI uit het Mobiliteitsbesluit. Daarvan draagt AWV rechtstreeks 10 miljoen euro bij via onteigeningen langs gewestwegen.

Opitterkiezel Bree

Langs de Opitterkiezel (N721) in Bree werden voor een totale lengte van 3,2 km vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aangelegd vanaf de ring van Bree tot het centrum van Opitter. Dat centrum werd in een eerdere fase reeds heringericht. Voor de aanleg van de fietspaden waren er meer dan 220 innames van voortuinstroken

nodig. De herinrichting begon in augustus 2013 met het rooien van de bomen langs deze weg. In september 2014 begon de aannemer met de aanleg van het gescheiden rioleringsstelsel en de vrijliggende fietspaden. Tijdens deze werken was slechts éénrichtingsverkeer mogelijk. Het einde van de werken was op 13 november 2015. De werken hebben in totaal 3,2 miljoen euro gekost



Bovelingenstraat Heers

Langs de N743 Bovelingenstraat in Heers werden fietspaden aangelegd vanaf de N3 Steenweg richting Mechelen-Bovelingen. Bij de opmaak van het ontwerp stootten we op heel wat uitdagingen: het glooiende landschap maakte dat er zeer veel aandacht diende besteed te worden aan het lengteprofiel. Het hoogteontwerp van het fietspad werd uitgewerkt, rekening houdend met het comfort voor de fietser (hellingspercentages binnen de normen, enz.). Bovendien loopt de gewestweg over een goede 150 meter in een holle weg-profiel dat zeer waardevol was. Om deze holle weg zo weinig mogelijk te doorbreken, werd het fietspad bovenop het talud voorzien, achter een beeldbepalende rij perenbomen. De fietser heeft op deze manier een mooi uitzicht op het glooiende landschap en de naastliggende boomgaarden.



Verderop in de richting van Mechelen-Bovelingen komt de gewestweg in de vallei van de Grondelingebeek en de Batsheersebeek terecht. De naastliggende percelen zijn op deze locatie zeer laag gelegen en zijn ook zeer moerassig. Vandaar dat het fietspad op deze locatie over een houten fietsersbrug loopt.

Door een afwisseling van vrijliggende enkelrichtings- en dubbelrichtingsfietspaden werden langs de N743 Bovelingenstraat over een lengte van 1.300 meter fietsvoorzieningen aangelegd. De fietspaden bevinden zich grotendeels op het grondgebied van de gemeente Heers, maar komen ook deels op het grondgebied van de stad Sint-Truiden voor.



3.1.2 Aanleg fietserstunnel onder N38 in Ieper

Het kruispunt van de N38 Noorderring met de Briekestraat in Ieper is een hekelpunt voor veel bezorgde ouders. Heel wat leerlingen uit Langemark-Poelkapelle gebruiken immers de Briekesraat om naar hun school in Ieper te rijden. Ze moeten daarbij de drukke viervaksbaan van de N38 oversteken waar het verkeer tegen 90 km/u voorbij raast. Maar dat is nu verleden tijd.

In september 2014 startte Wegen en Verkeer West-Vlaanderen met de bouw van een fietserstunnel onder de N38. Daarbij werd heel wat werk verzet: bomen rooien, riolering aanleggen, nutsleidingen verplaatsen en een bufferbekken inrichten. (Dit is een ruimte onder de fietstunnel die het regenwater opvangt en via een pompinstallatie afvoert.)

Twee fases

Om de hinder op de N38 minimaal te houden en de doorstroming te garanderen werd de tunnel in twee fases gerealiseerd. Eerst heeft men aan de noordzijde van de N38 gewerkt. Pas daarna aan de zuidzijde. Met de nodige inzet slaagde de aannemer erin om de werken net op tijd klaar te krijgen voor de start van het nieuwe schooljaar op 1 september 2015. Meteen werd er gretig gebruik gemaakt van de nieuwe fietserstunnel die er nu voor zorgt dat iedere fietser veilig en comfortabel zijn route kan vervolgen. Ook de situatie aan de Briekestraat werd gewijzigd: de straat kreeg een 'knip' ter hoogte van de N38 zodat voertuigen niet langer vanuit de Briekestraat de drukke gewestweg kunnen oprijden en omgekeerd. Ook dit zorgde in het verleden voor gevaarlijke situaties.



Expertise en voorzorgsmaatregelen

De fietserstunnel past mooi binnen het omliggende landschap waar de geschiedenis van de Eerste Wereldoorlog nog zeer levendig is. Er werd bewust gekozen voor een tunnel in wit beton. Dit beton benadert de kleur van de witte graven in Portlandsteen op de militaire begraafplaats vlak naast de tunnel. De combinatie van schuine tunnelwanden (met een hoek van 20 graden) en wit beton was zeker geen sinecure en vergde veel expertise van de aannemer. Een tunnel graven in een gebied met een oorlogsverleden vergt ook bijzondere voorzorgsmaatregelen. Zo moest de grond laag per laag weggegraven worden. De aannemer kreeg bovendien deskundige assistentie van werknemers van ADEDE die met een metaaldetector de bodem afspeurden naar oorlogsprojectielen. Een tiental niet ontplofte explosieven werden effectief opgerakeld die een halve meter tot 3 meter ondergronds zaten.

De totale kostprijs voor de aanleg van de fietserstunnel bedraagt 1,8 miljoen euro.



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 uitmeldlussen. In 2015 werd op het doorstromingsprogramma 17 miljoen euro voorzien voor diverse projecten.

3.2.1. De tunnel onder de luchthaven van Deurne

Op zondag 13 december 2015 werd de gloednieuwe Krijgsbaantunnel op de grens van de gemeenten Borsbeek en Mortsel plechtig geopend door Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts. Door de nieuwe tunnel verdwijnt het verkeer op de Krijgsbaan (R11) nu ondergronds ter hoogte van de luchthaven van Deurne.



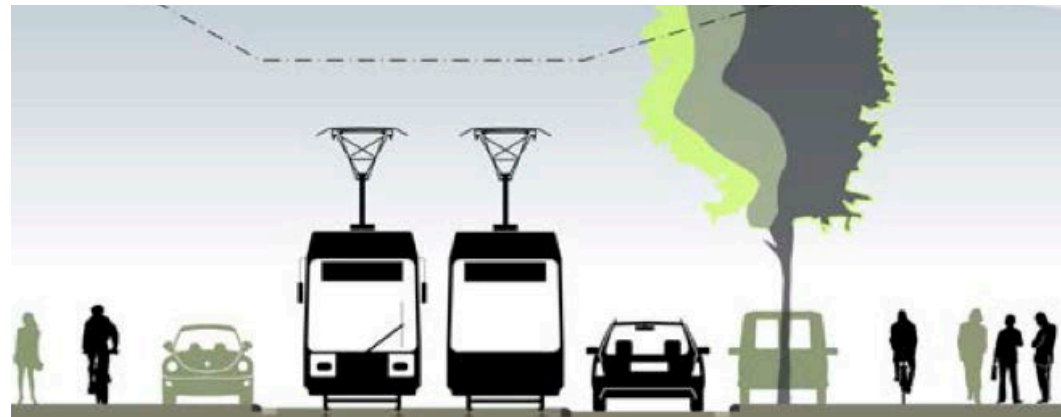
Door de Krijgsbaan ter hoogte van de veiligheidszone onder de grond te leiden, krijgt het luchtverkeer de nodige ruimte. De veiligheidszone van de luchthaven ligt voortaan op het tunneldak. Het autoverkeer hoeft niet langer te wachten voor stijgende of dalende vliegtuigen en krijgt dus een vlotte en veilige verbinding door de 410 m lange tunnel. Bovenaan de tunnel is een keerlus voorzien voor het lokaal verkeer dat ter hoogte van de tunnel rechtsomkeer wil maken.

De aanwezigheid van de Krijgsbaan naast de luchthaven zorgde jarenlang voor een uitzonderlijke mobiliteitsknoop waar vlieg- en autoverkeer elkaar kruisten. Opstijgend of dalend luchtverkeer legde het verkeer op de Krijgsbaan stil. De aanwezigheid van de Krijgsbaan stond dan weer een permanente veiligheidszone voor vliegtuigen in de weg. Deze veiligheidszone of RESA (Runway End Safety Area) in het verlengde van de start- en landingsbaan is verplicht door de internationale veiligheidsvoorschriften en geeft vliegtuigen de nodige manoeuvreerruimte bij een mislukte start of landing. Met de bouw van de Krijgsbaantunnel is er nu een oplossing.



3.2.2. N9 Brusselsesteenweg

In Gent loopt sinds 2003 het project Brusselsesteenweg. AWW investeert via dit project in een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer, veilige en comfortabele fiets- en voetpaden. De N9 is een belangrijke stedelijke invalsweg van Gent, waar in principe vanaf eind 2016 het openbaar vervoer vlotter zal kunnen rijden en waar het met de volledige heraanleg veel veiliger wordt voor al het verkeer.



De steenweg wordt vernieuwd vanaf de Gentse binnenring (R40) aan het Keizerviaduct tot de Schooldreef (het eerste kruispunt voorbij de brug van de E17 over de N9). Er worden veilige fiets- en voetpaden, vrije trambeddingen, meer groene elementen en betere oversteekplaatsen gecreëerd. Ook de riolering is ondertussen volledig vernieuwd. De werken zullen in totaal bijna drie jaar geduurd hebben. Het einde is voorzien tegen de zomer 2016.

Meer groen en duurzame mobiliteit!

Om dit alles te realiseren is de Brusselsesteenweg van gevel tot gevel heraangelegd, zowel boven als onder de grond. Het eindresultaat zal dus een nieuwe N9 zijn met nieuwe voet- en fietspaden, rijweg, trambeddingen en riolering en een betere en veilige verbinding tussen Gentbrugge en de stad Gent. Dankzij de vrije trambeddingen in beide richtingen in het brede deel en de vrije trambedding stadinwaarts in het smalle deel is de doorstroming van de drukke tramlijnen er verzekerd. Dit zijn de krijtlijnen van het nieuwe plan:

- De steenweg oogt mooier en groener. In het brede deel rijdt de tram op een groene bedding. In het smalle deel komen bomen in de parkeerstroken.
- De wegcapaciteit voor automobilisten blijft gelijk en de weg wordt duidelijker leesbaar.
- Er werd gestreefd naar maximaal behoud van parkeerplaatsen. Op de Brusselsesteenweg moeten er een aantal wijken voor veilige voet- en fietspaden. In de Ankerslaan zijn er een 30-tal bij gekomen.
- Er is een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Dat betekent dat het afvalwater en het regenwater gescheiden afgevoerd wordt.
- De twee bruggen zijn integraal vernieuwd om tegemoet te komen aan de bredere en aparte fiets- en voetpaden in combinatie met de stadinwaartse vrije trambedding. Bekijk het filmpje op ons Youtube-kanaal.
- Fietspaden worden comfortabel en veilig. Ze liggen zo veel als mogelijk afgescheiden van de weg.
- Trams en bussen kunnen vlotter doorstromen, dankzij meer vrije trambeddingen.
- Tramhaltes krijgen een betere infrastructuur. Haltes worden langer en makkelijker toegankelijk.

In het smalle deel van de steenweg heeft de tram een vrije bedding gekregen in de richting van de stad. Het brede deel van de N9 krijgt ruime en comfortabele fiets- en voetpaden, een nieuwe rijweg met nieuwe parkeerstroken. Bomen langs de weg en een groene trambedding maken het mooier en leefbaarder voor de bewoners. De groene bedding van de tram heeft ondertussen al kleur bekend.



4.1. GEVAARLIJKE PUNTEN

In 2002 startte de toenmalige minister van Mobiliteit en Openbare Werken het project gevaarlijke punten 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 TV 3V en enkele provinciale studie bureaus.

Het project loopt binnenkort ten einde. Van de 809 gevaarlijke punten zijn er 745 afgerond; 27 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. Twee werken in Lier

In Lier pakt het Agentschap Wegen en Verkeer drie kruispunten aan die bekend staan als zwarte punten waar geregeld ongevallen gebeuren: het kruispunt van de Ring (R16) met de Mechelsesteenweg (N14), het kruispunt van de Mechelsesteenweg (N14) met Hoog-Lachenen en het kruispunt van de Aarschotsesteenweg (N10) met de Schollebeekstraat.

Van augustus tot december 2014 werd het kruispunt van de Mechelsesteenweg (N14) met Hoog-Lachenen heringericht. Het kruispunt in de bocht van de Mechelsesteenweg stond bekend als een gevaarlijk kruispunt. Met de herinrichting is dat aangepakt waardoor het kruispunt nu veel veiliger is. De rijstroken van de steenweg werden gescheiden door een groene middengeleider. Voor fietsers kwam er een breder, vrijliggend fietspad en een nieuwe veilige oversteekplaats. De oude betonnen wegplaten werden vervangen door asfalt, wat het rijcomfort aanzienlijk verbetert.

In april 2015 startte de herinrichting van het kruispunt van de Aarschotsesteenweg (N10) met de Schollebeekstraat. Eind oktober 2015 werd het

kruispunt opengesteld voor verkeer. Het kruispunt is nu overzichtelijker en veiliger voor alle weggebruikers. Er ligt nu een afslagstrook voor het verkeer vanuit Lier dat linksaf wil naar de Schollebeekstraat. Daardoor hindert het verkeer achterliggers niet meer en kan er rustiger en veiliger afgedraaid worden. Zachte weggebruikers worden beter beschermd door de aanleg van gescheiden fietspaden en verkeerseilandjes. Die laatste maken het veiliger voor fietsers en voetgangers om over te steken. De heraanleg is de eerste stap in de heraanleg van een vrijliggend fietspad tussen dit kruispunt en Koningshooikt en houdt ook rekening met eventuele grotere verkeersdrukte in de toekomst: wachtoorzieningen maken het mogelijk om in de toekomst snel verkeerslichten te installeren moest het aantal verkeersbewegingen dat noodzakelijk maken.

Het meest visibele en grootste deelproject naar omvang toe is de ondertunneling van het kruispunt van de Ring (R16) in Lier met de Mechelsesteenweg (N14). Om het verkeer veiliger en vlotter te maken, komt er een tunnel onder de Mechelsesteenweg. Bovengronds wordt een

4 VERKEERSVEILIGHEID

overzichtelijk kruispunt met verkeerslichten aangelegd. Ook het naburige kruispunt met de Lintsesteenweg krijgt een facelift. De tunnel krijgt één rijstrook in elke richting en de totale tunnelinfrastructuur is 425 meter lang. Het overdekte gedeelte is 63 meter lang. De werken zijn gestart

in augustus 2014 en lopen nog tot eind 2016. De tunnel zelf wordt in het voorjaar van 2016 opengesteld. Door middel van een wedstrijd krijgen alle Lierenaren inspraak in de toekomstige naam van de tunnel.



4.1.2. N8-N405 Ninove (Den Dollar)

Na ongeveer twee jaar van ingrijpende werken heeft Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen de heraanleg van Den Dollar in juni 2015 succesvol afgerond. Ninove is twee gevaarlijke punten armer en een veilig en overzichtelijk verkeersplein rijker. In dit project ging extra aandacht naar veilig fietsen en wandelen, vlot verkeer en een aangename leefomgeving.



Verkeersplein voor vlot en veilig verkeer

De onoverzichtelijke situatie van vier kruispunten, waarvan twee met verkeerslichten, heeft plaats gemaakt voor een verkeersplein waar het verkeer in één richting rond rijdt en een dubbelrichtingsfietspad langs de rijweg.

Brede comfortabele fietspaden, veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, een verkeersluw middeneiland, een gescheiden rioleringsstelsel en goed uitgeruste bushaltes maken het geheel af. Het agentschap maakte van de gelegenheid gebruik om ook de Albertlaan en de Brakelsesteenweg van een nieuwe wegdek en veilige fietspaden te voorzien. Op het verkeersplein geldt sinds de heraanleg een snelheidsbeperking van 50km/u.

De verkeerslichten voor wegverkeer op dit knooppunt zijn verdwenen waardoor het verkeer hier vlotter doorstroomt.

1. Dubbelrichtingsfietspad

Er is een dubbelrichtingsfietspad rond het verkeersplein dat volledig gescheiden is van de rijweg.

2. Aangepaste markeringen

De zijstraten (Preulegem, Outerstraat en de Oude Eichenbaan) zijn nu voorzien van een witte stopstreep en een dubbele witte pijl om aan te geven dat fietsers uit beide richtingen kunnen komen.

3. Veilig oversteken

Het dubbelrichtingsfietspad en de aansluitende gewestwegen (Albertlaan, Brakelse Steenweg en Elisabethlaan) kruisen voortaan aan het begin van deze straten. Daardoor vallen overstekende fietsers en voetgangers beter op. Er is een middenberm voorzien als rustpunt.

4. Parkeerplaatsen

AWV creëerde 80 parkeerplaatsen om de bereikbaarheid van de handelszaken te garanderen. De parkeerplaatsen zijn van het fiets- en voetpad afgeschermd door betonnen blokken, waardoor de veiligheid van de zwakke weggebruiker vergroot.

5. Nieuwe bushaltes

Er zijn nieuwe bushaltes aangelegd. Het fietspad loopt achter de bushalte, zodat er geen conflict kan zijn tussen bussen die aan- of wegrijden en fietsers.

6. Nieuwe voetpaden en zebapaden

Voetgangers maken gebruik van nieuwe voetpaden van 1.5 meter breed rondom het hele verkeersplein. Twee beveiligde zebapaden met verkeerslichten op aanvraag (met drukknop) zorgen voor veilige oversteek naar het verkeersplein.

De werken in cijfers

- start werken: 3 september 2013
- einde werken: 14 juni 2015
- 300 werkdagen
- 2 gevaarlijke punten weggewerkt
- 2,3 km nieuw wegdek
- 4,6 km nieuw fietspad
- 3,6 km nieuwe riolering
- 250 grindpalen voor stabielere grond
- 3 zones met verontreinigde grond gesaneerd

Dit onoverzichtelijke knooppunt heeft plaats gemaakt voor een duidelijke verkeerssituatie waarbij het verkeer in één richting rond het verkeersplein circuleert. Dit maakt het vlot en veilig voor alle weggebruikers.

4.2. VERKEERSHANDHAVING

4.2.1. Vlaamse metrologie

Door de 6^{de} staatshervorming is het Vlaams Gewest sinds 1 juli 2014 onder meer bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg (behalve op de autosnelwegen waar een maximumsnelheid van 120 km/h van kracht is) en de regelgeving over de maximaal toegelaten massa's en massa's over de assen van de voertuigen op die openbare weg.

Metrologie is een belangrijk aspect bij de handhaving van die snelheidsbeperkingen en regels. De cel Metrologie van AWW, onderdeel van de sectie Verkeershandhavingssystemen van de afdeling Elektromechanica en Telematica, staat in voor de homologatie van radars en andere instrumenten die gebruikt worden bij de uitvoering van de nieuwe bevoegdheden. De cel verzekert dat die toestellen effectief overeenstemmen met hun technische voorschriften en installatie. Dat alles staat beschreven in het Koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten.

Het gaat vooral over:

- Snelheidsmeters, zoals radars en trajectcontrole
- Aswegers
- Rollentestbank (curvometer)



De cel Metrologie levert modelgoedkeuringen af aan de fabrikanten van bovenstaande meetinstrumenten. In die goedkeuringen zijn de voorschriften voor de eerste ijk, de herijk en de technische keuring opgenomen. Zo hebben de weggebruikers de garantie dat de vaststellingen door radars en andere meetinstrumenten in alle omstandigheden correct zijn en dat de politie een geldig proces-verbaal kan opmaken bij een overtreding.

Voor de snelheidsmeters is een modelgoedkeuring noodzakelijk. Voor de aswegers en rollentestbank geldt er een andere procedure. Voor meer info over de wetgeving met betrekking tot metrologie kunnen fabrikanten van de bovenvermelde meetinstrumenten terecht bij de cel Metrologie van Het Agentschap Wegen en Verkeer.

Modelgoedkeuring?

De modelgoedkeuring is bedoeld om de conformiteit van een meetinstrument te toetsen aan de reglementaire voorschriften die worden opgelegd door het Koninklijk Besluit van 12/10/2010 en het Besluit Vlaamse Regering van 10/07/2015. Aan de hand van proeven en controles wordt nagegaan of het voorgestelde prototype die voorschriften vervult. Dat gebeurt voor het in de handel brengen van het geëvalueerde prototype.

Voor de bovenvermelde meetinstrumenten die gebruikt worden in het Vlaams Gewest is alleen de Vlaamse Metrologie gemachtigd om modelgoedkeuringen af te leveren. De federale modelgoedkeuringen van voor 1/07/2014 worden in Vlaanderen automatisch overgenomen tijdens hun geldigheidsduur.

De huidige modelgoedkeuringen zijn maximum 10 jaar geldig, wat betekent dat deze toestellen gedurende maximaal 10 jaar verkocht mogen worden. Het gebruik van de toestellen zelf is niet beperkt: goedgekeurde toestellen mogen langer dan 10 jaar gebruikt worden op voorwaarde dat aan de voorwaarden in het modelgoedkeuringscertificaat wordt voldaan.

Nationale goedkeuringen afgeleverd door andere landen, federale modelgoedkeuringen afgeleverd sinds 1/7/2014 of modelgoedkeuringen van andere regio's in België worden niet automatisch

overgenomen. Ze kunnen soms wel als basis dienen voor het afleveren van een Vlaamse modelgoedkeuring.

Via een interregionaal overlegcomité kunnen gemeenschappelijke aanvragen in België (dezelfde aanvraag ingediend in een ander gewest of bij de federale overheid) toegewezen worden aan 1 expert die de modelgoedkeuringsaanvraag dan zal behandelen voor het deel waarvoor dezelfde wetgeving geldt. Zo kan de administratieve last voor de aanvrager beperkt worden.

Eerste ijk, herijk en technische controle?

De toestellen zijn onderworpen aan een eerste ijk, een tweejaarlijkse herijk én een technische controle. De proeven daarvoor gebeuren, onder toezicht van de bevoegde overheid, door een organisme geaccrediteerd volgens de Europese normen EN 17020, type A, binnen het Belgische accreditatiesysteem of volgens een gelijkwaardige accreditatie in een lidstaat van de Europese Gemeenschap, een EVA-land betrokken bij de EER-Overeenkomst, Turkije of Zwitserland. De proeven hebben als doel de juistheid van de metingen van bovenstaande meetinstrumenten tijdens het gebruik te garanderen.

De Vlaamse overheid levert de ijkvignetten aan de keuringsorganismen.



5

VERKEERSLEEFBAARHEID

Op basis van het actieplan wegverkeerslawaai werd in 2012 de “prioriteitenlijst TOP Vlaanderen” opgesteld. Deze lijst met de meest geluidsbelaste 27 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 8 woonzones aangepakt of afgesloten en 3 zones opgenomen in een overkoepelend infrastructuurproject. Voor 6 projecten is de volledige analyse van te nemen maatregelen afgerond maar moet de uitvoering van het project nog gebeuren. De resterende 10 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 nieuw 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 AWV 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 2015 werd op het investeringsprogramma ongeveer 6 miljoen euro voorzien voor de herinrichting van doortochten.

5.1.1. N156 Ham

In november 2015 werd de nieuwe verbindingsweg N156 opengesteld voor alle verkeer.

De weg vormt een verbinding tussen de Nikelaan en de ovonde ter hoogte van het op- en afrittencomplex Ham-Kwaadmechelen. Deze nieuwe weg zal de industriezones Langvoort en Ham-Zwartenhoek beter ontsluiten naar de E313. Op die manier zullen deze bedrijventerreinen aantrekkelijker worden en levert dit project zijn bijdrage aan het Economisch Netwerk Albertkanaal. Anderzijds zal de nieuwe infrastructuur de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid van de omliggende dorpskernen van Genendijk en Klein-Vorst aanzienlijk verbeteren. Het zwaar verkeer heeft nu immers een efficiënte alternatieve route waardoor de woonkernen ontlast worden.

Er werd ook rekening gehouden met de zwakke weggebruikers. Aan de noordzijde werd een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Hierdoor wordt ingespeeld op de bereikbaarheid van de bedrijven met de fiets en een toekomstige aansluiting op de fietsostrade parallel aan de E313.

De weg werd uitgevoerd in doorlopend gewapend beton. Een groot deel van het fietspad werd aangelegd boven Fluxys-leidingen en andere belangrijke pijpleidingen. Zowel het ontwerp als de uitvoering werd hierop afgestemd. Bij de uitvoering dienden strenge veiligheidsmaatregelen te worden gerespecteerd.



Situering project



Zicht in westelijke richting

5.1.2. De herinrichting van de Ninoofsesteenweg in Pepingen

In maart 2015 startte Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant met de herinrichting van de Ninoofsesteenweg (N28) in Pepingen. Deze herinrichting stond in het teken van het veiliger en leefbaarder maken van de belangrijkste weg doorheen het centrum van Pepingen.

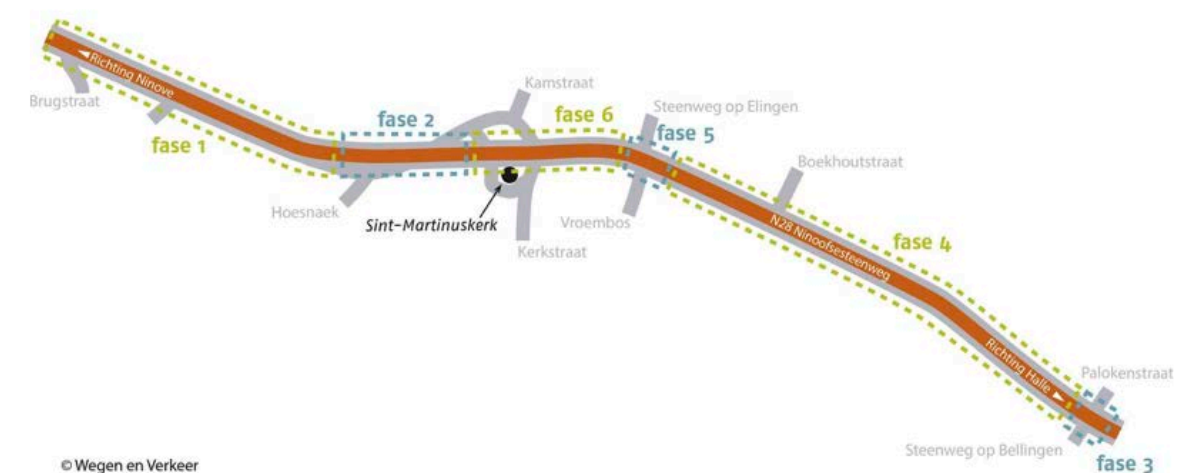
Ninoofsesteenweg veiliger en leefbaarder maken

Veiliger omdat het Agentschap Wegen en Verkeer de verkeersveiligheid zal verbeteren voor alle weggebruikers, met extra aandacht voor fietsers en voetgangers. Daarom werden in het ontwerp nieuwe oversteekplaatsen en verhoogde fietspaden in rood beton opgenomen. Waar mogelijk werd een afscheiding van de rijweg voorzien door een veiligheidsstrook of haag aan te brengen.

Daarnaast wilde het Agentschap Wegen en Verkeer de Ninoofsesteenweg leefbaarder maken door het verkeer beter te sturen. Daarom werden nieuwe middenbermen aangelegd die een 'poorteffect' creëren en het verkeer automatisch doen vertraagen bij het binnenrijden van het centrum. Ook het kruispunt met Vroembos en de Steenweg op Elingen kreeg verkeerslichten en aan elke zijde van het kruispunt een afzonderlijke strook om linksaf te slaan. De strook richting de steenweg op Elingen werd zelfs extra lang gemaakt om de doorstroming tijdens de spitsuren zo vlot mogelijk te houden.

Werken uitgevoerd in 6 fasen voor minder hinder

De werken aan de Ninoofsesteenweg vonden plaats tussen het kruispunt met de Brugstraat en dat met de Palokenstraat met inbegrip van beide kruispunten. Naast de bovengrondse herinrichting werd er ook een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd dat afval- en regenwater afzonderlijk afvoert. Om de hinder voor de omwonenden en de talrijke handelaars op de Ninoofsesteenweg zo beperkt mogelijk te houden, werden de werken opgesplitst in 6 fasen. Door telkens maar aan een bepaald deel van de Steenweg te werken, slaagde Wegen en Verkeer erin om de handelaars en de omliggende straten bereikbaar te houden.



© Wegen en Verkeer

Ook Kruispunt met Kestersesteenweg vernieuwd

In mei en juni 2015 startte Wegen en Verkeer met extra werken op de Ninoofsesteenweg (N28). Omdat de steenweg toch was afgesloten voor de herinrichting werd van deze gelegenheid gebruik gemaakt om ook het kruispunt met de Kestersesteenweg (N272) te vernieuwen. Het kruispunt werd hiervoor enkele weken volledig afgesloten

Bereikbaarheid school Harten Troef ook tijdens de werken gegarandeerd

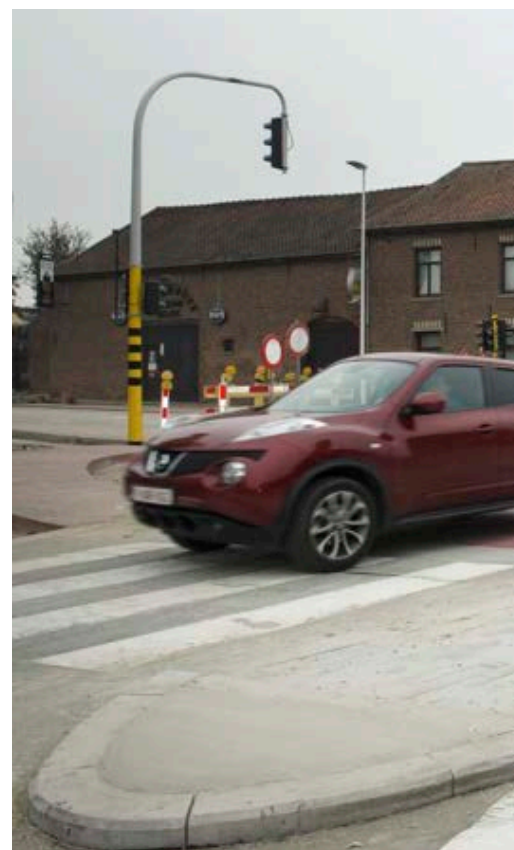
In één van de omliggende straten, de Boekhoutstraat, ligt Vrije Basisschool Harten Troef. Om de bereikbaarheid van de school te garanderen werd samen met de schooldirectie en het gemeentebestuur een plan opgesteld. Zo werden de kinderen gedurende enkele maanden op een andere plaats afgezet en opgehaald, werd een tijdelijk circulatieplan rond de school ingevoerd en werden de busritten aangepast.

Handelaars hielden ludieke acties

Ook de handelaars gaven aan dat ze tevreden waren met de inspanningen van Wegen en Verkeer om de bereikbaarheid van de handelszaken te garanderen. Maar naast onze maatregelen organiseerden ze zelf ook ludieke acties waaronder de plaatsing van spandoeken aan de grote toegangswegen, een rooftocht bij de deelnemende handelaars en een stempelactie.

De werken in cijfers

- rijwegbeton = 11.645 m²
- fietspadbeton 5.150 m²
- riolering = 3.400 m



5.2. STRUCTUREEL ONDERHOUD

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) 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 als 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 AWV 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. Asphaltwerken E40, vervangen prioritair Kunstwerk Puyenbrug

Nieuwe Puyenbrug over de Zuidlede

Op 22 april 2015 startte Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen met de vervanging van de Puyenbrug over de Zuidlede in Wachtebeke/Lochristi. De oude Puyenbrug dateerde al van de jaren '50 en was aan vervanging toe. De oude brug werd afgebroken en de landhoofden waar de brug op rust werden hersteld. De werken duurden 6 maanden en in oktober 2015 was de nieuwe Puyenbrug klaar. De brug stond op de prioriteitslijst als kunstwerk met 1ste prioriteit aangeduid voor Oost-Vlaanderen voor 2015.

ter hoogte van de brug. Na het vrijpompen van de werkzone en het ruimen van het slib, werden de landhoofden volledig zichtbaar zodat herstellingen in de beste omstandigheden konden plaatsvinden. In de periode tussen afbraak van de bestaande brug en plaatsing van de nieuwe brug, verzekerde een tijdelijke voetgangersbrug de lokale verbinding.

Nutswerken

In april startten de nutsmaatschappijen om het kluwen aan leidingen onder de Zuidlede te leggen. Voordien lagen de leidingen voor water, gas, elektriciteit, ... op de brug of hingen ze eraan vast. Hiervoor werden in eerste plaats boringen onder de waterloop uitgevoerd.

Werken aan de Puyenbrug

Midden mei startten de werken aan de brug zelf. De Zuidlede werd afgedamd en omgeleid



De aannemer werkte aan de nieuwe brug op de oever van de Zuidlede. In augustus werd een grote kraan ingeschakeld om de gloednieuwe brug op te tillen en op zijn definitieve locatie te plaatsen. De kraan heeft de 142 ton zware betonnen brug opgetild en op haar plaats gelegd in amper 1 uur tijd. Dit werd gedaan onder grote belangstelling van publiek en media. Eenmaal de nieuwe brug op haar plaats lag, werd ze afgewerkt met een waterdichte afscherming, brugdekvloegen en een wegdek in asfalt. Daarna werd ook de aansluiting tussen de brug en het bestaande wegdek gerealiseerd.

Uiteindelijk werd de Puyenbrug eind oktober al volledig afgewerkt en kon het verkeer terug over de brug. Door een efficiënte planning, goed weer en het uitblijven van technische problemen, waren de werken twee maanden sneller klaar dan voorzien.



5.2.2. A19 tussen Kortrijk en Menen

In de zomer van 2015 werden grote onderhoudswerken uitgevoerd op de A19 tussen Kortrijk en Menen. Dit is een weg die dateert van de vroege jaren tachtig en die sinds de late jaren negentig geen grote onderhoudswerken meer had ondergaan.

Het Agentschap Wegen en Verkeer doet er alles aan om de hinder voor de weggebruikers zoveel mogelijk te beperken. Daarom werden deze onderhoudswerken in de zomervakantie uitgevoerd. Om de totale duur van de werken zo kort mogelijk te houden werd met de aannemer afgesproken dat hij zeven dagen op zeven en de klok rond zou doorwerken.

Fase 1

Tijdens de eerste fase werkte men in de rijrichting van Kortrijk waarbij 1 rijstrook werd ingenomen. Ze werd uitgevoerd begin juli en omvatte de aanleg van parkeerhavens en plaatselijke wegdekherstellingen.



Fase 2

De tweede fase werd uitgevoerd in augustus en omvatte de opbraak van de volledige rijweg (inclusief toplaag, scheurremmende laag, doorgaand gewapend beton en fundering) en dit over de volledige breedte van de rijweg. Ook de watergreppel en -ontvangers werden vernieuwd. In de tweede fase werd er enkel in de rijrichting Ieper gewerkt. Met behulp van een doorsteek kon men het verkeer op de andere rijrichting brengen. Het verkeer richting Kortrijk moest over 1 volwaardige rijstrook en het verkeer richting Ieper over twee versmalde rijstroken. De kostprijs van dit project bedroeg ongeveer 2,1 miljoen euro (excl. BTW).



Het Agentschap Wegen en Verkeer besteedt structureel aandacht aan leefmilieu en natuurbeheer. Ook bij de aanleg en het onderhoud van de wegen probeert het agentschap de impact op milieu en natuur te minimaliseren. Meer info op www.wegenennatuur.be

6.1. OZONPROJECT

Ecotunnels onder de Ro aan het Zoniënwoud

In het Zoniënwoud loopt momenteel een Europees Life project OZON (Ontsnippering Zoniënwoud) dat dit historische en ecologisch waardevolle bos terug met elkaar gaat verbinden. Het bos wordt doorsneden door enkele zeer drukke wegen, niet alleen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest (Ro, E411, N275, N3, Duboislaan) maar ook op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (spoorweglijn 161 naar Luxemburg, Ro, N275) en het Waalse Gewest (Ro). Door de aanleg van verschillende ontsnipperende maatregelen zullen de dieren terug de andere delen van het bos kunnen bereiken en zo hun leefgebied kunnen uitbreiden.

Nadat er reeds een boombrug (2013) en amfibieëntunnels aan gemeentewegen werden gerealiseerd werd er in 2015 vooral werk gemaakt van nieuwe en bestaande tunnels en duikers onder de Ro. Zo werden er 3 nieuwe ecotunnels met een diameter 70 cm geboord en werden 18 bestaande tunnels onder handen genomen. Deze doorgangen onder de ring en de E411 dateren nog uit de jaren 1960 en waren vaak verstopt of moesten gerenoveerd worden. Door de bestaande constructies te verbeteren kunnen nu ook amfibieën en kleine zoogdieren zoals dassen, marters en vossen veilig onder de snelweg door.

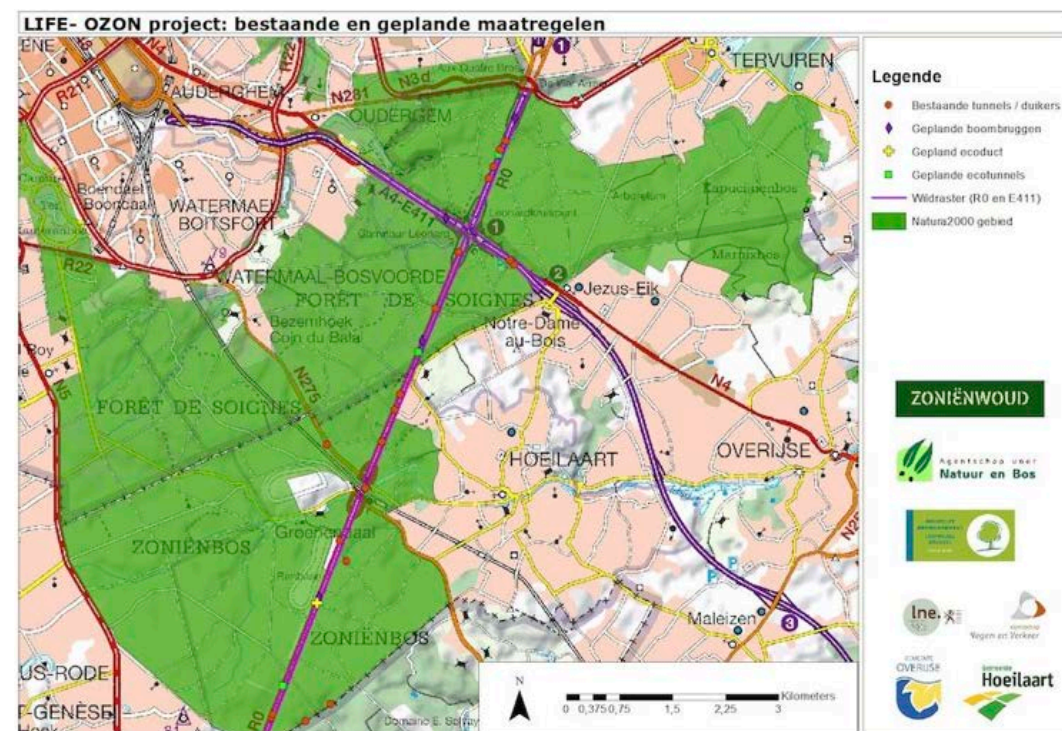


**SCHADE AAN NATUUR
EN MILIEU BEPERKEN**

Ook vier grotere tunnels voor voetgangers en/of fietsers werden vernieuwd en aangepast zodat ook dieren zoals reeën of vleermuizen er gebruik van kunnen maken.

Volgend jaar zal vooral de aanleg van het ecoduct 'Groenendaal' over de R0 opvallen. Dit ecoduct zal 60 meter breed worden en gebouwd worden tussen Groenendaal en Waterloo. De bouw is voorzien tussen april 2016 en juni 2017, waarbij de impact op het verkeer minimaal zal zijn. Om de dieren uit te nodigen al deze nieuwe faunapassages te gebruiken en om ze tegelijk van de weg te houden zodat er geen ongelukken meer kunnen gebeuren, komen er in 2017 nog ecorasters en wildspiegels langs de wegen.

www.zonienwoud.be/lifeozon



6.2 HAKHOUTBEHEER

Sinds enkele jaren voert het Agentschap Wegen en Verkeer in de wintermaanden hakhoutbeheer uit in de houtkanten langs gewestwegen. Bomen en struiken worden daarbij kort afgezaagd waardoor het lijkt alsof ze volledig worden geroid. Het gaat hier echter niet over het verwijderen van de bomen maar over een specifieke vorm van beheer namelijk over hakhoutbeheer.

Toen onze eerste autosnelwegen werden aangelegd was men van mening dat deze best dicht werden aangeplant met bomen zodat ze vlug een groen karakter zouden krijgen. Dit gebeurde ook zo langs de gewestwegen. Die aanplantingen zijn nu groot geworden en omdat de bomen zo dicht op mekaar staan hebben ze niet voldoende ruimte gekregen om uit te groeien tot volwaardige bomen. Ze zijn bovendien dikwijls te dicht bij de weg aangeplant waardoor ze niet stabiel meer zijn en zo een gevaar kunnen betekenen voor de weggebruikers.



De werken die elk jaar in de winter worden uitgevoerd kaderen in het omzetten van deze hoog uitgegroeide houtkanten naar hakhout. Hakhoutbeheer is een bijzondere vorm van terugzetten van bomen en struiken. Dit omvat het tot op 10 à 20 cm boven de grond afzagen van bomen en struiken om ze weer te laten uitgroeien tot een jong, dicht en vitaal groenscherm. Dit lijkt op het eerste zicht drastisch maar dat is maar tijdelijk. Vooral langs woningen is men hierover ongerust. Niet alleen is een groene buffer verdwenen maar de aanwezigheid en het geluid van de weg wordt tevens veel directer ervaren. In het voorjaar komen er echter al nieuwe scheuten tevoorschijn uit de stompjes. En binnen twee à drie seizoenen staat er al terug een meer gesloten en vitaler groenscherm. Hakhoutbeheer is een steeds terugkomend onderhoudswerk met een cyclus van 9 à 15 jaar.

Via hakhoutbeheer wil AWV deze vegetatie duurzaam in stand houden. Hakhoutbeheer zorgt niet alleen voor een verjonging van de beplanting in de berm maar ook voor een verrijking van het ecosysteem in de berm. De flora krijgt meer ademruimte én meer licht om zich te ontwikkelen. Na hakhoutbeheer krijgen de aanwezige zaden in de bodem de kans om te kiemen met als resultaat meer plantensoorten. Die trekken op hun beurt andere dieren aan en zorgen zo voor een verrijking van de fauna. Bloemrijke berm doorbreken de monotonie van de weg en fleuren de omgeving op. Dergelijke berm vervullen ook de functie van een ecologische verbinding tussen verschillende gebieden.

Meer info www.hakhoutbeheer.be



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 2015 de 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.

7.2.1. Project Aalter

De langverwachte werken om het op- en afrittencomplex van de E40 veiliger en vlotter te maken, gaan volgend jaar van start. Om het verkeer en de omwonenden op tijd te informeren, plaatste het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) grote aankondigingsborden op de 4 invalswegen naar het rondpunt.



Om het verkeer en de omwonenden een goed zicht te geven op de toekomstige verkeerssituatie plaatste AWV vier grote aankondigingsborden. Er staan drie borden op de invalswegen naar de rotonde en een bord op de afrit van de E40 voor wie uit Gent komt. Zo kan het verkeer al ontdekken wat er op deze locaties staat te gebeuren.

Het Agentschap Wegen en Verkeer en stad Aalter hebben de gloednieuwe borden voorgesteld aan de pers. De borden zijn één van de communicatiekanalen die AWV inzet om iedereen tijdig te verwittigen. Voor meer gedetailleerde informatie over het project, neem je best een kijkje op www.wegenenverkeer.be/aalter. Vergeet je zeker niet te abonneren op de digitale nieuwsbrief!

KLANTEN

7.2.2. Ring Aalst

Om het verkeer op de ring van Aalst (R41) veiliger en vlotter te maken, is het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) samen met de stad Aalst in 2015 gestart met ingrijpende werken. Om het verkeer en de omwonenden tijdig te informeren plaatste AWV op 3 juni 2015 aankondigingsborden langs de ring (R41) in aanwezigheid van Aalsterse burgemeester Christoph D'Haese en schepenen Dylan Casaer en Ann Van de Steen. De werken zijn in augustus 2015 gestart, iets vroeger dan voorzien. Zo waren de eerste werken met hinder achter de rug tegen het begin van het schooljaar.



Om het verkeer en de omwonenden een goed zicht te geven op de toekomstige verkeerssituatie plaatste AWV aankondigingsborden op acht verschillende locaties langs de Aalsterse ring. Zo kan het verkeer al ontdekken wat er op die locatie staat te gebeuren. Eenvoudig en prikkelend. Uiteraard geeft deze info geen volledig beeld over wat er precies komen gaat. Voor meer gedetailleerde informatie over het project: www.RingAalst.be

Dankzij deze campagne hebben we meer dan 3300 abonnees op onze nieuwsbrief. Er werd ook een aftelklok geplaatst om de start van de werken aan te kondigen.

Zeven eerste spadesteken bij start grootschalige werken

Op donderdag 20 augustus 2015 gaf Vlaams minister Ben Weyts het officiële startschot van de werken aan de ring rond Aalst (R41). De werken zullen het verkeer op de ring vlotter en veiliger maken. Om die doelstellingen te halen, voeren het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Aalst in de komende 3 jaar maar liefst 7 projecten uit op de ring. Per project ging symbolisch één spade in de grond. Onder andere burgemeester D'Haese, schepenen Casaer en Van de Steen en administrateur-generaal Roelants kwamen een handje toesteken.



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 en doorgaand verkeer. Maar het Agentschap Wegen en Verkeer heeft ook aandacht voor de omwonenden en handelaars bij wegenwerken en zorgt zo voor tijdige communicatie op maat van het doelpubliek.

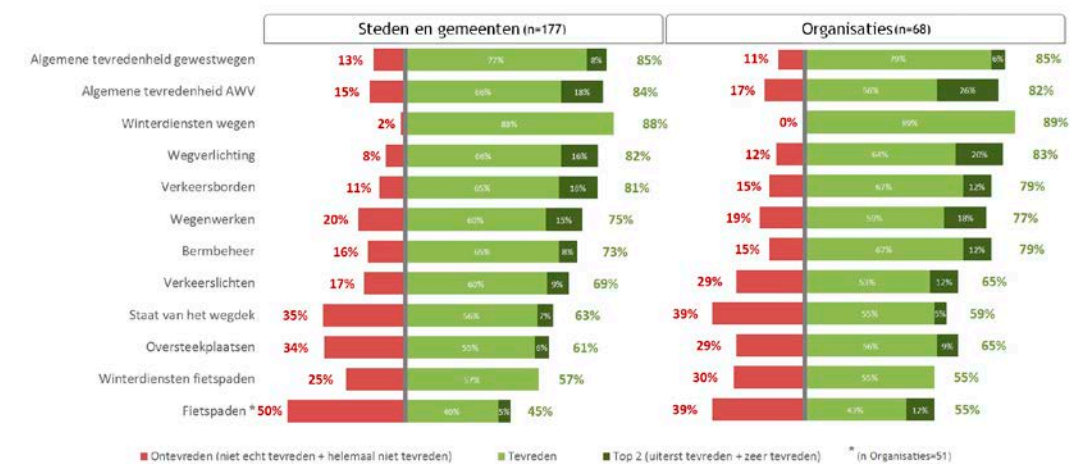
7.2.1 Communicatie naar gemeenten

Tijdens het najaar van 2015 werden de georganiseerde klanten van AWV voor de derde keer telefonisch bevestigd. Het ging in de eerste plaats om steden & gemeenten, maar ook om de politie, de provincies, De Lijn en diverse belangenorganisaties. De bevestiging en de analyse van de resultaten werden uitgevoerd door een extern onderzoeksbureau. De bevindingen werden toegelicht op de directieraad, de stafvergaderingen alsook op de kennisdag van het Agentschap. De resultaten van dit onderzoek zullen gebruikt worden om onze dienstverlening te verbeteren.

Diverse operationele quick wins werden reeds geïmplementeerd. Het integrale actieplan dat voort zal vloeien uit de resultaten werd nog niet gefinaliseerd.

De georganiseerde klanten zijn in het algemeen duidelijk tevreden over de gewestwegen. Uit het tevredenheidsonderzoek blijkt ook dat de georganiseerde klanten voornamelijk ontevreden zijn over de staat van de weg en de fietspaden. Dit ligt in lijn met de resultaten van het klanttevredenheidsonderzoek bij de burger uitgevoerd in 2013.

Onderstaande figuur geeft de tevredenheid aan voor de gewestwegen in het algemeen en voor verschillende aspecten:



8.1 PROCESSEN EN INNOVATIE

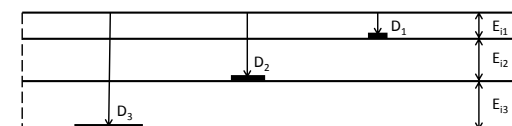
Het Agentschap Wegen en Verkeer is sinds 2011 volledig ISO-gecertificeerd: ISO 17025 voor de afdeling Wegenbouwkunde, voor de laboratoriumactiviteiten, en ISO 9001:2008 voor alle andere algemene en operationele activiteiten van de andere afdelingen. In juni 2017 volgt de volgende hercertificatie. Het agentschap Wegen en Verkeer heeft gekozen dit volgens de nieuwe norm ISO 9001:2015 te laten gebeuren. In voorbereiding hierop werd de nieuwe visie van die norm bekeken in de agentschapdoelstelling 2015/13 Risicomanagement. Inschatting van en beheersen van risico's wordt de rode draad in de continue verbetering van het kwaliteitsbeleid, naast de blijvende aandacht voor organisatorische en technische innovatie.

8.1.1. Elektromagnetische laagdiktemetingen

De dikte van aangelegde asfaltlagen wordt traditioneel gecontroleerd met behulp van kernboringen, waarbij per ca. 1000 m² verharding een kern geboord wordt. De bepaling van de laagdiktes gebeurt volgens NBN EN 12697-36. In deze Europese Norm wordt ook een niet-destructieve elektromagnetische meetmethode beschreven. Om deze methode te kunnen toepassen, moet tussen twee lagen een aluminium plaatje, een zogenaamde "reflector", ingebouwd worden. Het Agentschap Wegen en Verkeer neemt sinds 2015 deze methode op in haar bijzondere bestekken.

De keuze ligt momenteel bij de aannemer of hij deze reflectoren inbouwt of niet. Indien ze niet (of niet correct) ingebouwd zijn, dan wordt teruggevallen op de kernboringen om de dikte te controleren.

Het meettoestel werkt als een soort metaaldetector. De elektromagnetische laagdiktemeter wekt een magnetisch veld op. Uit de analyse van het door de reflector gereflecteerd magnetisch veld kan bepaald worden wat de afstand D_i (zie figuur) is van het bovenzvlak van de verharding en de reflector.



In 2015 heeft de afdeling Wegenbouwkunde van het Agentschap Wegen en Verkeer ook twee meettoestellen aangekocht om deze metingen te kunnen uitvoeren. In 2016 wordt de uitvoering van deze proef opgenomen in de scope van het ISO 17025-systeem van de afdeling.

Het voordeel van deze methode is dat op veel meer plaatsen de dikte gecontroleerd wordt – in principe wordt om de 50 m een set reflectoren ingebouwd – zodat een homogener beeld ontstaat van de aangelegde diktes.



8

INTERNE PERSPECTIEVEN

8.2 LEER EN GROEI

Stilstaan is achteruitgaan. Bijgevolg besteedt het agentschap 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 bepaald welke functie welke opleiding vereist. Tot slot selecteert het management van AWV jaarlijks een reeks doelstellingen om de werking van het agentschap te verbeteren of iets nieuw te ontwikkelen. Per doelstelling wordt een werkgroep samengesteld, bestaande uit medewerkers uit alle afdelingen van AWV met diverse profielen, die de jaardoelstelling uitwerkt.

8.2.1. Business intelligence en datawarehouse

Deze jaardoelstelling had als doelstelling om na te gaan in welke mate sturingsindicatoren automatiseerbaar zijn, en of hier dashboards rond gebouwd kunnen worden. Om dit na te gaan, werd hiervoor in de loop van het jaar een proof-of-concept uitgewerkt. Deze werd geëvalueerd en hieruit werd vervolgens een algemene werkwijze gepuurd.

Voor de automatisatie van indicatoren werd er een apart databank schema aangemaakt in het datawarehouse. Hierin worden de indicatoren op regelmatige tijdstippen opgeslagen. In lekentaal: Er wordt systematisch een dataset aangevuld,

die de evolutie van de indicatorencijfers in kaart brengt. Uiteraard blijven we de lijst van indicatoren aanvullen, dit in samenwerking met de commissie sturingsinstrumenten.

Qua dashboarding was het resultaat is iets minder positief. De bestaande BI suite werd hierop geëvalueerd, maar de POC gaf aan dat er een upgrade nodig zou zijn. In deze upgrade zou echter een bestaande plugin niet meer werken, waardoor al onze bestaande rapporten niet meer bevroagbaar zijn. We zijn dus op nog steeds zoekende naar een alternatief, waarvan er nu een nieuwe POC loopt (dashboarding via Google).



CIJFERS

VOORSTELLING

9.1. BESTEDE BUDGETTEN

Overzicht budgetten vast onderhoud gewestwegen

BEGROTINGSARTIKEL	2007	2008	2009
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	97.668.000,00 EUR	110.215.021,94 EUR	114.236.806,70 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	43.202.084,00 EUR	44.073.906,71 EUR	51.603.000,00 EUR
TOTAAL	140.870.084,00 EUR	154.288.928,65 EUR	165.839.806,70 EUR
BEGROTINGSARTIKEL	2010	2011	2012
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	112.916.704,40 EUR	113.215.000,00 EUR	119.203.412,24 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	50.078.500,42 EUR	50.103.000,00 EUR	48.735.609,56 EUR
TOTAAL	162.995.204,82 EUR	163.318.000,00 EUR	169.220.488,94 EUR
BEGROTINGSARTIKEL	2013	2014	2015
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	118.400.387,60 EUR	118.054.187,84 EUR	118.138.216,95 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	50.820.101,34 EUR	50.424.376,90 EUR	49.208.203,31 EUR
TOTAAL	169.220.488,94 EUR	168.478.564,74 EUR	167.346.420,26 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 wekkerend 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	2007	2008	2009
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	6.900.000,00 EUR	9.247.000,00 EUR	- EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	44.225.000,00 EUR	49.346.628,66 EUR	40.013.258,07 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	257.935.725,00 EUR	290.169.430,12 EUR	327.177.831,52 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	26.279.000,00 EUR	27.500.307,00 EUR	20.145.144,27 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	2010	2011	2012
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	- EUR	217.273,82 EUR	643.620,96 EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	46.628.000,00 EUR	48.548.673,81 EUR	47.757.808,32 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	320.807.840,98 EUR	331.952.517,16 EUR	325.847.539,77 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	19.829.000,00 EUR	17.214.222,36 EUR	17.089.819,21 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	- EUR	- EUR	54.716.185,75 EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	- EUR	- EUR	- EUR
TOTAAL	387.264.840,98 EUR	397.932.687,15 EUR	446.054.974,01 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2013	2014	2015
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	1.031.801,02 EUR	503.810,19 EUR	735.368,33 EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	42.567.205,43 EUR	3.102.376,84 EUR	8.171.551,09 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	344.053.111,30 EUR	376.752.917,24 EUR	342.845.242,17 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	17.285.498,39 EUR	15.076.752,45 EUR	16.657.547,97 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	9.271.433,96 EUR	28.074.969,60 EUR	47.389.342,88 EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	1.458.718,73 EUR	2.007.989,72 EUR	2.028.422,97 EUR
TOTAAL	415.667.768,83 EUR	395.435.856,72 EUR	417.827.475,41 EUR

^(b) 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 hinder-maatregelen en de coördinatie van wegeninfrastructuurwerken'.

Om te kunnen bepalen welke gevaarlijke punten prioriteit hebben en hoe het wegwerken en/of herinrichting concreet zal dienen te gebeuren, zullen hieromtrent voorafgaandelijke projectstudies moeten worden uitgevoerd die op dit begrotingsartikel worden aangerekend.

^(c) 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.

^(d) 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.

^(e) 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 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.

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

^(g) 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.

^(h) 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 31/12/2015

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 2015

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

REDE	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	1533,115
WEGEN EN VERKEER VLAAMS-BRABANT	993,566
WEGEN EN VERKEER WEST-VLAANDEREN	1673,869
WEGEN EN VERKEER OOST-VLAANDEREN	1553,388
WEGEN EN VERKEER LIMBURG	1210,078
TOTAAL AWV	6964,016

Lengte fietspaden

GEBIED	AANLIGGEND	AANLIGGEND VERHOOGD	VRIJLIGGEND	EINDTOTAAL
TOTAAL WA	396,828	201,854	963,611	1562,296
TOTAAL WVB	294,636	228,308	476,43	999,374
TOTAAL WWV	725,747	108,019	1053,531	1887,297
TOTAAL WOV	659,885	211,72	841,6	1713,205
TOTAAL WL	700,527	126,285	621,678	1448,49
ALGEMEEN TOTAAL	2777,623	876,183	3956,85	7610,659

9.4. KLACHTEN EN MELDINGEN

Een klantgerichte cultuur

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de laatste jaren sterk geïnvesteerd in een open dialoog en communicatie met burgers en klanten. In 2009 werd gestart met het Meldpunt Wegen, een online meldpunt voor het melden van locatie gebonden gebreken op gewest- en gemeentewegen in Vlaanderen. Ook werd er de laatste jaren sterk geïnvesteerd in het informeren van onze klanten via uitgebreide mediacampagnes en in

communicatie met de burger via sociale media. Al deze inspanningen zorgen er samen voor dat steeds meer klanten hun weg vinden naar het agentschap en er dus ook steeds meer klachten, meldingen en vragen ontvangen worden. Het Agentschap Wegen en Verkeer hecht heel veel belang aan een klantgerichte cultuur en wil al deze klachten, meldingen en vragen dan ook op een kwalitatieve manier beantwoorden.

Voortdurend verbeteren

Hoewel dialoog met de klant niet meer weg te denken is in de huidige maatschappij zorgen deze evoluties toch ook voor ongerustheid binnen het agentschap. De vele vragen, meldingen en klachten moeten immers beantwoord worden en dit is vaak tijdrovend. Vertrekkend vanuit dit spanningsveld is het Agentschap Wegen en Verkeer in 2014 gestart met een meerjarige agentschapsdoelstelling. De projectgroep boog zich over de vraag hoe het proces van het behandelen van klachten en meldingen efficiënter gemaakt

kan worden. Dit zowel naar interne opvolging van de meldingen als naar klantvriendelijkheid naar de burger toe. De projectgroep bracht de knelpunten in de huidige werking in kaart. Na een grondige analyse van deze knelpunten werd een visie uitgewerkt over hoe het Agentschap Wegen en Verkeer in de toekomst wil omgaan met klachten en meldingen. Deze visie werd mee ondertekend door het management van het agentschap.

Naar een uniforme applicatie

In 2015 werd gestart met de ontwikkeling van een overkoepelende applicatie voor de opvolging van klachten, meldingen en vragen, die door alle afdelingen van het agentschap gebruikt zal worden. Deze applicatie heeft tot doel om het proces van het opvolgen van klachten en meldingen op een efficiënte manier te ondersteunen. Daarnaast zal de applicatie gelinkt worden aan andere bestaande applicaties binnen het agentschap. Hierdoor kan er, voor de klachten en meldingen waarbij dit van toepassing is, opgevolgd worden welk gevolg er aan een klacht of een melding gegeven wordt. Bovendien zal de nieuwe applicatie een schat aan informatie rond het proces van klachten en meldingen opleveren. Op basis van analyserapporten kunnen dan verdere acties opgezet worden die de werking van ons agentschap verder kunnen verbeteren.

Ook 2016 zal nog voornamelijk gewijd worden aan de ontwikkeling van deze nieuwe applicatie. Tegelijkertijd wordt er volop ingezet op een verbetering van het klachten- en meldingenbeleid zelf. Eén van de wijzigingen is dat klachten en meldingen via eenzelfde processtroom (en dus ook binnen eenzelfde applicatie) behandeld zullen worden.

Vanaf 2017 zullen de cijfergegevens rond klachten en meldingen dan uiteindelijk uit 1 applicatie gehaald kunnen worden, wat de correctheid van de data zeker ten goede zal komen en het agentschap in staat zal stellen om de data grondiger te analyseren.

Cijfergegevens 2015

Klachten

In 2015 ontving het Agentschap Wegen en Verkeer 88 klachten. Dit aantal bleef gelijk ten opzichte van 2014. De hoofdoorzaken van klachten blijven 'Kunstwerken' en 'Toestand van de wegen', aangevuld door 'Beplantingen', 'Wegeniswerken' en 'Communicatie'.

Aantal klachten 2015 volgens oorzaak

OOZAKEN	AANTAL KLACHTEN	% VAN TOTAAL	VRIJLIGGEND
KUNSTWERKEN	21	23,9%	963,611
TOESTAND VAN DE WEGEN	10	11,4%	476,43
BEPLANTINGEN	7	8,0%	
COMMUNICATIE	7	8,0%	
WEGENISWERKEN	7	8,0%	
FIETSPADEN	4	4,5%	
NETHEID	4	4,5%	
OVERSTEEKPLAATS	4	4,5%	
BEREIKBAARHEID	3	3,4%	
AFVOERSTELSE	2	2,3%	
KRUISPUNTEN	2	2,3%	
MILIEUBEHEER	2	2,3%	
OPENBARE VERLICHTING	2	2,3%	
VERKEERSGEBEUREN	2	2,3%	
VERTICALE SIGNALISATIE	2	2,3%	
WEGBEBAKENING	2	2,3%	
BESPARINGSMATREGELEN	1	1,1%	
CONFLICTEN AUTO EN ZWAKKE WEGGEBRUIKER	1	1,1%	
FACTUREN	1	1,1%	
GEVAARLIJKE PUNTEN	1	1,1%	
GRONDBELEID	1	1,1%	1053,531
HORIZONTALE SIGNALISATIE	1	1,1%	841,6
VERGUNNINGEN EN ADVIEZEN	1	1,1%	621,678
TOTAAL	88	100%	3956,85

Meldingen

In totaal werden er in 2015 10.303 meldingen geregistreerd ten opzichte van 11.512 meldingen in 2014. Dit betekent een daling van de meldingen met 10,5%. In 2014 was er al een daling van 12,3% ten opzichte van 2013.

Aantal meldingen 2015 volgens oorzaak

ORZAKEN	AANTAL MELDINGEN	% VAN TOTAAL
WEG	3456	34,8%
INSTALLATIE LANGS DE WEG	2561	25,8%
FIETSPAD	1589	16,0%
WEGENWERKEN	965	9,7%
DIVERSE	611	6,2%
LEEFBAARHEID	289	2,9%
TOEGANKELIJKHEID	138	1,4%
BRUG OF TUNNEL	122	1,2%
SNELWEG- OF CARPOOLPARKING	77	1,0%
VOETPAD	73	0,9%
SUBTOTAAL	9920	100%
OVERIGE MELDINGEN (*)	383	
TOTAAL	10303	

* Deze overige meldingen komen uit het Schadeprogramma. Dit is het programma waarin de districten van de territoriale afdeling Wegen en Verkeer de meldingen registreren en opvolgen.

De vier belangrijkste oorzaken van meldingen, 'weg', 'installatie langs de weg', 'fietspad' en 'wegenwerken', zijn procentueel gestegen in 2015 ten opzichte van het jaar ervoor, terwijl het totaal aantal meldingen daalde.

9.5 BALANCED SCORECARD – GEGEVENS

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft als strategisch stuurinstrument gekozen voor de Balanced Scorecard (BSC). In vier perspectieven worden zowel de korte termijn als de 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 schadegevallen als gevolg van slechte staat van de weg

JAAR	AANTAL SCHADECLAIMS
2009	853
2010	1872
2011	2337
2012	1692
2013	1366
2014	891
2015	722

De afdeling Juridische Dienstverlening (AJD) van het departement Mobiliteit en Openbare werken registreerde in 2015 722 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, beplanting, ... De totale schadeclaims voor 2015 bedraagt € 962 940,61. De beoordeling resulteerde tot nu toe in 198 gevallen in een minnelijke regelingsvoorstel, terwijl de aansprakelijkheid in de vorige zaken

wordt betwist. De totale som van de betaalde schadevergoedingen bedraagt €255 965,43.

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

9.5.2. Geluidswerende maatregelen

Wegverkeerslawaaï 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 plaats AWW langs de zwaarst geluidsbelaste locaties geluidsschermen en gronddammen.

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

WERKJAAR	AANTAL LM GELUIDSSCHERMEN
+ GRONDDAMMEN	853
2008	3497
2009	4008
2010	10725
2011	10708
2012	5257
2013	5597
2014	9460
2015	2719

In 2015 plaatste AWW 2,7 km geluidsschermen en gronddammen langs de wegen.

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.

9.5.3. Smeltmiddelenverbruik

Gemiddeld over 20 winters (sinds 1993) werd 45.890 ton smeltmiddel gestrooid

De minste hoeveelheid smeltmiddelen werd in de winter van 2013-2014 verbruikt. Dat was 9.056 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	NATRIUMCHLORIDE (NACL)	CALCIUMCHLORIDE (CACL2)	TOTAAL
95-96	53214	982	54196
96-97	42858	1017	43875
97-98	12818	270	13088
98-99	58520	1023	59543
99-00	29845	732	30577
00-01	43259	1255	44514
01-02	35977	1183	37160
02-03	43304	0	43304
03-04	56586	0	56586
04-05	64033	0	64033
05-06	61944	0	61944
06-07	17350	0	17350
07-08	23018	0	23018
08-09	59875	311	60186
09-10	84384	327	84711
10-11	64425	327	64752
11-12	26043	207	26250
12-13	82188	161	82349
13-14	9046	10	9056
14-15	41279	21	41300

GEMIDDELTE IN 20 JAAR	45890
MINIMUM IN 20 JAAR	9056
MAXIMUM IN 20 JAAR	84711

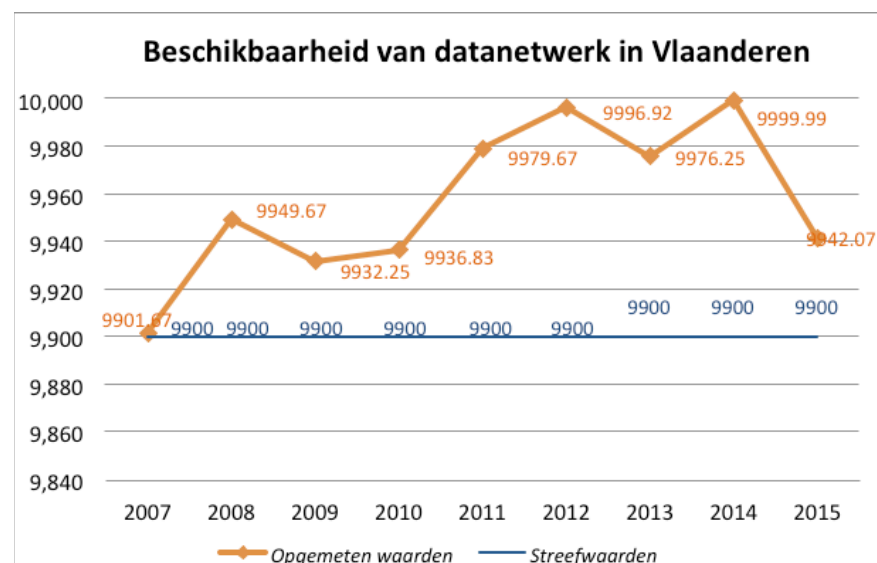
9.5.4. Beschikbaarheid van het datanetwerk

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.

Dit cijfer garandeert dat de apparatuur gestuurd wordt, dat defecten binnen het uur geanalyseerd worden en dat de herstelling binnen vier 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.

JAAR	SCORE*
2007	99,9902
2008	99,9950
2009	99,9932
2010	99,9936
2011	99,9979
2012	99,9997
2013	99,9976
2014	99,9999
2015	99,4207

* 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%.



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 2016