

ACTIVITEITENVERSLAG

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

2016, uitgave 2017



EEN VEILIGE, VLOTTE EN DUURZAME MOBILITEIT VOOR IEDEREEN

Beste lezer,

U leest het eerste activiteitenverslag van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit vervangt ons traditionele jaarverslag. Hiermee willen we onze activiteiten transparanter maken en een grotere betrokkenheid creëren.

Er gaat geen dag voorbij of er wordt over mobiliteit gesproken. Mobiliteitsproblemen vormen dan ook één van de grote uitdagingen van onze maatschappij. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft als visie dat ze een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit wil realiseren voor alle weggebruikers in Vlaanderen. In dit activiteitenverslag ziet u, aan de hand van een aantal van onze 628 projecten, hoe we dat in 2016 zoal deden.

Verkeersveiligheid is een topprioriteit. We zijn vastberaden om de wegen steeds veiliger te maken. Het aantal verkeersslachtoffers moet omlaag. Dat past ook in het beleid van onze voogdijminister Ben Weyts. De 320 verkeersdoden per jaar moeten naar beneden tot 133 verkeersdoden in 2030, en geen enkele meer in 2050. In 2016 werd al vooruitgang geboekt. Het aantal verkeersdoden lag historisch laag. Een daling van maar liefst 15 procent tegenover het jaar voordien. Maar elke verkeersdode die valt op de Vlaamse wegen is er één te veel. In dit activiteitenverslag geven we een paar voorbeelden van hoe we aan die veiligheid werken. Zo zijn er nieuwe fietspaden, snelheidsverlagende ingrepen aan de infrastructuur, of het nieuwe snelheidsregime van 70km/u op de gewestwegen dat sinds 1 januari 2017 van kracht is.

AWV streeft ook naar een vlotte mobiliteit. Want het gaat niet vlot vandaag. De filezwaarte steeg in 2016 nog met 12%. De oorzaken zijn gekend. We wonen te ver van ons werk, nemen te snel de wagen en de bevolking blijft maar groeien. Maar ook

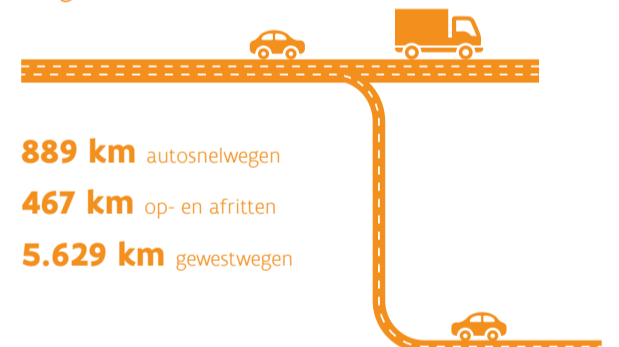
onze gewoonten veranderen. We kopen meer dan ooit via het internet. Allemaal pakjes die we aan huis laten leveren, met een bijkomende druk op het wegennet tot gevolg. We zitten met een verzadigd wegennet. We bekijken de mobiliteit dan ook in zijn geheel. We investeren niet alleen in de auto, maar ook in alternatieven. We beheren intussen al meer kilometers aan fietspaden dan aan wegen en we investeren ook in busbanen en carpoolparkings. Verder onderzoeken we technische oplossingen zoals semi-automatisch rijden, waarover u verder in dit activiteitenverslag kan lezen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt ook aan een duurzame mobiliteit. We willen de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe. Dat doen we bijvoorbeeld door zelfdimmende LED-verlichting als carpoolparkings niet gebruikt worden, of door het bouwen van eoducten zoals in Groenendaal waardoor verschillende delen van het Zoniënwoud opnieuw verbonden worden voor dieren. Verder in dit activiteitenverslag leest u ook hoe we weer kilometers aan geluidsschermen plaatsten en wat we deden om de 3000 ton zwerfvuil langs de wegen weg te werken.

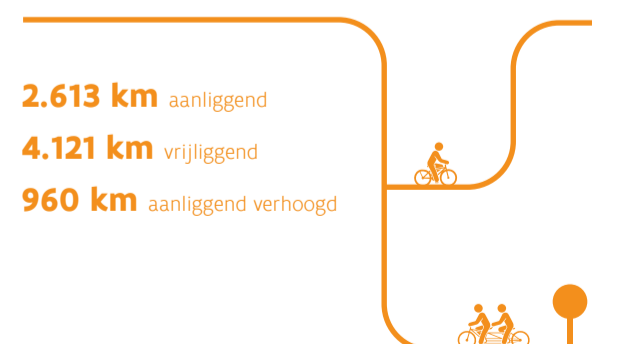
In dit verslag belichten we onze activiteiten aan de hand van korte interviews. We laten u kennismaken met de projectverantwoordelijken. Onze activiteiten worden immers uitgevoerd door mensen die begaan zijn met de mobiliteit van u en ik, en die trots zijn op de bijdrage die ze elke dag aan de maatschappij kunnen leveren.

We wensen u alvast veel leesgenot!

6.985 km
wegen



7.694 km
fietspaden



Vlaanderen
is wegen en verkeer

IN GESPREK MET ADMINISTRATEUR-GENERAAL TOM ROELANTS

”ONZE EXPERTISE WORDT STEEDS BELANGRIJKER”

Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, kijkt voor ons terug op 2016 en werpt een blik naar 2017.

Dag Tom, wat waren de hoogtepunten van 2016?

“Er werd op veel fronten gewerkt. Er zijn vanzelfsprekend de investerings- en onderhoudsprojecten, maar ook opmerkelijke dossiers zoals de voorbereiding van het snelheidsregime van 90 km/u naar 70 km/u of de eerste testen van het concept basisbereikbaarheid, dat een vlotte overstap tussen verschillende vervoerssystemen mogelijk maakt. Daarnaast hebben we hard aan onze organisatie gesleuteld.”

Veel meer dan alleen infrastructuurprojecten dus?

“We hebben 430 miljoen euro geïnvesteerd in wegenwerken. 93 kilometer autosnelweg werd aangepakt op 25 grote werven. Op de gewestwegen was er een inhaalbeweging. Maar het is niet de omvang van het budget die telt. Wel hoe we onze visie hebben vervuld om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit te creëren en hoe we zijn gevorderd in de opdracht van de Vlaamse regering naar een slankere, slagkrachtigere en klantvriendelijkere overheid.”

Werd AWV slagkrachtiger?

“Zeker. We hebben bijvoorbeeld de tunnelorganisatie opgestart. Daarin zijn alle competenties rond tunnels samengebracht. Nu kunnen we het tunnelbeheer, onderhoud en onze investeringen beter opvolgen. We hebben de districten hervormd, de bruginspecties, landmeters en tekenaars gereorganiseerd. We hebben daarbij moeilijke beslissingen genomen. We kozen om onze expertise binnenshuis te houden en taken uit te besteden die geen directe impact hebben op de kwaliteit.”

En wat met klantvriendelijkheid?

“We moeten in dialoog gaan met onze belanghebbenden. Nagaan hoe zij vinden dat we onze visie ‘een vlotte, duurzame en veilige mobiliteit’ moeten invullen. We moeten onze werking daaraan aanpassen. We investeerden de laatste jaren in een open dialoog. Nu zetten we een volgende stap. We hebben een visie uitgewerkt rond klantgerichtheid die we in 2017 verder concretiseren.”



ir. Tom Roelants.

“Ik geloof niet in een big bang. Liever met z’n allen elke dag een stap vooruit.”

Je zet sterk in op het verbeteren van AWV als organisatie. Waarom?

“Stilstaan is achteruit gaan. Dat is meer dan ooit waar. We moeten elke dag vooruit. Daarom dat het project ‘continu verbeteren’ (COVER) werd opgestart. We roepen alle medewerkers op om elke dag kritisch te bekijken hoe we onze werking en processen kunnen verbeteren. Ik geloof niet in een big bang waarbij een paar knappe koppen een plan uittekenen. Liever met z’n allen elke dag een kleine stap

vooruit dan jaren stilstaan en dan plots 7 stappen vooruit moeten.”

Het gaat daarbij toch niet enkel over procedures en richtlijnen?

“We hebben daar de voorbije jaren veel op ingezet. Ik sta daar achter maar je kan niet alles in procedures en regeltjes gieten of je wordt een logge bureaucratie. We hebben een kader nodig om op terug te vallen als er geen procedures zijn. Daarvoor zijn waarden nodig. Als je vanuit

de waarden van de Vlaamse overheid werkt, ‘openheid, daadkracht, vertrouwen en wendbaarheid’ als er geen procedures zijn, dan ben ik ervan overtuigd dat je goede beslissingen neemt.”

Hoe wil je alle medewerkers daarbij betrekken?

“Een ketting is maar zo sterk als de zwakste schakel. Ik wil iedereen mee. Uit interne bevestigingen bleek dat onze koers nog niet voor alle medewerkers even duidelijk is. Daarom verstevigen we ook onze cel interne communicatie. Zodat de strategie duidelijk wordt gemaakt en de motivatie en juiste cultuur wordt ondersteund.”

Hoe zie je AWV de komende jaren evolueren?

“Onze missie blijft dezelfde. ‘Een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit realiseren voor alle weggebruikers in Vlaanderen’. Onze taken zullen ongetwijfeld verder veranderen. Ze worden minder operationeel. We zullen meer met externen werken, in de rol van regisseur. Onze expertise wordt steeds belangrijker. We zullen anderen opvolgen. Die overgang zal geleidelijk gaan. Een voorbeeld daarvan is de winterdienst. Daar gaan we de praktische organisatie meer uitbesteden en meer

automatiseren, zodat we ons nog meer op onze kerntaak, ‘de regisseursrol’, kunnen concentreren.”

Tot slot. Wat zijn de grootste uitdagingen voor 2017?

“Dat zijn er heel wat. Bijvoorbeeld de her-certificatie van onze ISO-norm en het concretiseren van onze visie klantgerichtheid. We gaan meer inzetten op duurzaamheid zoals ook de Vlaamse regering vooropstelt. We gaan naar een groener wagenpark en energiezuinigere gebouwen, maar we gaan ook energiezuiniger werken. We zullen asfalt aan verlaagde temperatuur gebruiken waardoor minder CO2 vrijkomt of aannemers belonen die bij werken minder CO2-uitstoten. In 2017 zijn er ook voor het eerst extra middelen uit de kilometerheffing. Die projecten moeten we ook tijdig afwerken. Tot slot ondersteunen we de ambitie van onze voogdijminister Ben Weyts en steken we meer dan een tandje bij, bij het aanleggen van fietspaden.”

DE GEBOORTE VAN EEN KLANTENVISIE

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeerde de laatste jaren sterk in een open dialoog en communicatie met burgers en klanten. Denk maar aan de opstart van het Meldpunt Wegen en de investeringen in sociale media. Nu wil het een volgende stap zetten. Daarom werd een visie uitgewerkt rond klantgerichtheid. Een gesprek hierover met projectleidster Leen Cassiers.

Wat zijn de verwachtingen van de klant?

“Die evolueren permanent. Dat heeft te maken met zowel maatschappelijke als technische veranderingen. Mensen en organisaties zijn meer dan ooit geïnformeerd. Ze zijn mondiger geworden. We hebben vandaag soms een reactieve houding ten opzichte van onze klanten. We luisteren al veel naar hen, maar we geven nog vaak zeer technische antwoorden. We zijn er ons van bewust dat we nog meer moeten vertrekken vanuit het begrip voor de situatie. Door nog meer lessen te trekken uit de vele vragen en meldingen die ons agentschap dagelijks ontvangt, kunnen de kansen om soortgelijke situaties in de toekomst te vermijden nog verhogen. Hoewel de meerderheid van de AWV-medewerkers vandaag al klantgericht te werk gaat, is klantgericht denken en handelen nog te vaak geënt op de persoonlijke visie van individuen of teams. We gaan naar één duidelijke gezamenlijke AWV aanpak.”

Hoe heb je die nieuwe visie uitgewerkt?

“We hebben onze belanghebbenden ingedeeld in vier groepen. De weggebruikers, partners zoals steden en gemeenten of organi-

saties zoals De Lijn, de beleidsmakers en de eigen medewerkers. Voor die eerste twee groepen hebben we in 2016 een klantenreisoefening gemaakt. We zijn nagegaan welke noden er bestaan op verschillende momenten tijdens onze activiteiten. Vervolgens hebben we vastgelegd welke dienstverlening we willen voorzien. Richting burgers gaan we nog meer inzetten op proactieve communicatie. Richting partners gaan we een stap verder en willen we via participatieve processen samen naar oplossingen zoeken.”

En wat zijn de plannen voor 2017?

“We gaan ook de klantenreis voor beleidsmakers en eigen medewerkers uitwerken en zullen de noden die we hebben vastgesteld in de klantenreis in concrete acties uitwerken. Zo starten we bijvoorbeeld met een centrale klantendienst. Dat zal ons toelaten sneller en beter te antwoorden op klachten en meldingen en om bepaalde veel voorkomende problemen te identificeren.”



Anne-Séverine Poupeleer, Afdelingshoofd Planning en Coördinatie zorgde ervoor dat de klantvisie in goede banen werd geleid. “Voor mij is het heel belangrijk om een klantgerichte organisatie te zijn. De mobiliteitsproblemen vormen immers één van de grote maatschappelijke uitdagingen waardoor iedereen, direct of indirect, onze klant is. Naar die klant willen we graag luisteren. Nagaan wat hun behoeftes en verwachtingen zijn. Op basis daarvan kan AWV gerichte keuzes maken in wat we wel en niet kunnen doen, om zo de verwachtingen correct en haalbaar te krijgen. Daar dan samen efficiënt aan werken met al onze medewerkers door in te zetten op de juiste processen leidt tot meer tevreden klanten. Onze kennis, kunde en passie is een grote troef. Tevreden klanten nastreven, leidt ook tot voldoening en tevredenheid bij eigen medewerkers. Daarvoor kom je elke dag uit je bed.”

WERKEN EINDIGEN MET FEEST

TOEGANGSPOORT TOT GENT IN HET NIEUW

Na bijna vier jaar werkzaamheden is de Brusselsesteenweg tussen Gentbrugge en Gent helemaal vernieuwd. “We hebben een wat saaie, verouderde en onaangepaste steenweg omgebouwd tot een moderne toegangspoort voor Gent. Met in de eerste plaats aandacht voor vlot tramverkeer én voor fietsers”, klinkt het.



“De heraanleg van de Brusselsesteenweg was een bijzonder complexe opdracht met een werfzone van 1,5 kilometer per rijrichting”, blikt projectleider Bart Crombez terug. “De steenweg werd van gevel tot gevel, inclusief riolerings, volledig opnieuw ingericht. Langs een drukke baan vol winkels én met een belangrijke tramspoor. Bovendien was dit een samenwerking met de partners stad Gent, TMWV en De Lijn, dus ook qua aantal opdrachtgevers was het een uitdaging.”

De Brusselsesteenweg is één van de belangrijkste verkeersaders richting centrum. Voor wie via de oude baan vanuit Gentbrugge, Melle of Wetteren

naar Gent-centrum moet, is de Brusselsesteenweg geen onbekende. Bart: “Eigenlijk heb je twee wegbeelden in de zone die we hebben aangepakt. In een eerste zone vanaf de Schooldreef tot voorbij de Colruyt gaat het om een 2x2-rijbaan met vrijliggende tramsporen, met daarin de open afrit van Gentbrugge aan de E17. Nadien wordt de weg richting Gent steeds smaller en geraken de verschillende types verkeer steeds meer vervlochten. Dat hebben we hier grondig willen aanpassen. Zo heeft de tram sinds de werkzaamheden een vrijliggende baan stadinwaarts, over het hele traject. De tijd dat trams opgehouden worden door auto’s die wachten om links-

of rechtsaf te slaan, hebben we kunnen wegwerken. Ook voor fietsers is het traject door de aanleg van vrijliggende fietspaden veel veiliger en vlotter geworden. Het totale wegbeeld is een stuk overzichtelijker en moderner.”

Zelfs het snelwegverkeer profiteerde van de heraanleg. In het verleden stonden regelmatig files op de afrit van de E17 komende vanuit het knooppunt met Zwijnaarde. “Verkeer dat er de afrit neemt om richting Gent te rijden, moet immers de Brusselsesteenweg kruisen. En dat was geen evidente beweging in de spits. Tijdens de heraanleg hebben we daarom verkeerslichten op het kruispunt geïnstalleerd.



Minister Ben Weyts kwam mee de N9 openen en trakteerde op een ijsje.

En dat maakt het verkeer op de afrit merkzaam vlotter”, licht Bart toe.

“We hebben ook grondig geïnvesteerd in ‘vlotte’ relaties met de vele ondernemers en buurtbewoners”, bevestigt werfleider Jurgen Mersch. “In het eerste deel van de

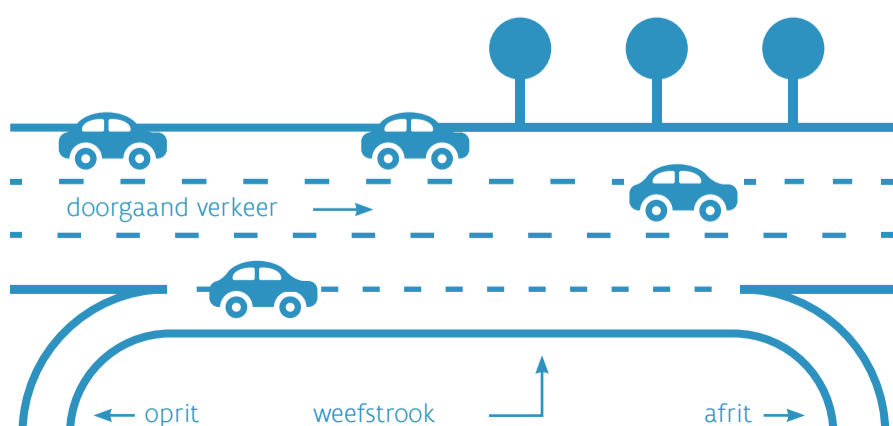
Brusselsesteenweg zitten de grote baanwinkels, in het tweede deel eerder de kleine zelfstandigen. Maar ze stonden er uiteraard allemaal op dat de bereikbaarheid zo goed mogelijk verzekerd werd. Met behulp van een bereikbaarheidsadviseur hebben we informatie zo breed mogelijk

trachten te verspreiden.” Dat die inspanningen gewaardeerd werden, bleek ook de grootschalige opkomst bij de feestelijke opening van de steenweg. Verschillende buurtbewoners ontvingen toen zelfs het ijsje uit handen van bevoegd minister Ben Weyts.

WEVEN OP DE A12 NOORD

Wie vanuit Antwerpen naar Nederland rijdt via de A12, beschikt aan het complex Ekeren sinds vorig jaar over één extra rijstrook. “In beide rijrichtingen hebben we weefstroken aangelegd”, opent projectleider Wouter van Herck, “die zijn gedefinieerd als één van de quick wins die binnen de werking van Impactmanagement werd uitgewerkt voor Antwerpen. De aanleg van de twee stroken kadert in een bredere aanpak om het verkeer in en rond de stad vlotter te trekken.” Een weefstrook laat automobilisten toe om rechts te blijven rijden als ze de volgende afrit ook meteen weer de autosnelweg verlaten, zonder dat ze hoeven in te voegen bij het andere verkeer. Dat is veiliger én vlotter. Rijd je via de A12 naar Nederland, dan valt de uitrit vanop de Antwerpse ring én de afrit naar Ekeren voortaan niet meer samen. Wouter: “De toegang vanop de ring hebben we verlengd met een extra strook van 800 meter. Beide weefbewegingen gebeurden tot nu toe gelijktijdig en dat kwam vaak verwarrend over - en leidde vaak tot vertragingen in het verkeer én filevorming. Met de verlenging van de strook gaan we dat tegen.”

Ook in de tegenovergestelde richting - dus richting Antwerpen - kan je voortaan weven tussen de oprit 16 en de splitsing R1/E19. Al is de toepassing ervan anders. Wouter: “Tot vorig jaar moest je als automobilist komende van Ekeren invoegen op de snelweg om een paar honderd meter verder eventueel opnieuw af te rijden richting R1. Die rijstroken hebben we doorgetrokken, zodat het verkeer komende van Nederland niet langer gehinderd wordt door automobilisten in Ekeren die de snelweg opkomen en meteen weer verlaten.” Goed voor een afstand van 780 meter extra snelweg. De eerste resultaten van beide ingrepen zijn erg positief voor de doorstroming.



TWEE VLIEGEN IN ÉÉN KLAP IN ZONHOVEN



De Kempische steenweg (N74) werd vorig jaar grondig heringericht ter hoogte van de aansluiting met de Beringersteenweg (N72) en Heuveneindeweg (N715). “Met enkele ingrepen hebben we zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming aangepakt. We slaan dus twee vliegen in één klap”, aldus Els Guns, werfleider van dit project.

De Kempische steenweg verbindt Hasselt met Zonhoven en Houthalen-Helchteren. Het is één van de belangrijkste verkeersaders in de regio. De drukke verbindingsweg kruist in Zonhoven met de Beringersteenweg en de Heuveneindeweg. Deze twee opeenvolgende aansluitingen stonden bekend als gevaarlijke punten waar zich ook regelmatig file vormde. Met enkele doelbewuste aanpassingen is daar vorig jaar verandering in gebracht.

De verkeersveiligheid is erop vooruitgegaan door het wegwerken van een aantal conflictsituaties. Zo is er een ventweg aangelegd om de winkels langs de Kempische steenweg te bereiken. “Op deze manier sluiten de handelszaken niet meer rechtstreeks aan op de drukke verbindingsweg, maar



Vlnr. Kirsten Peeters, Els Guns en Lieven Slegers bij de vernieuwde verkeerssituatie.

op een verkeersluwe parallelweg”, zegt Els. “Verder zijn er een aantal gevaarlijke manoeuvres waarbij bestuurders het verkeer moesten kruisen, niet meer mogelijk.”

Het verkeer verloopt voortaan niet alleen veiliger, maar ook heel wat vlotter. De verkeerslichten zijn slimmer gemaakt door het aanleggen van extra detectielussen in het wegdek. “Door deze lussen wordt de lichtencyclus beter aangepast aan het actuele verkeer. Hierdoor staan de bestuur-

ders niet meer onnodig lang voor het rode licht”, stelt Rudi Luyten, projectingenieur elektrische weginstallaties.

Ook aan de doorstroming van het busverkeer werd gedacht. De bestaande busbaan is verlengd tot aan de verkeerslichten met de Heuveneindeweg en er is een busbeïnvloedingssysteem ingevoerd. “Dit systeem zorgt voor een vlottere passage van bussen van De Lijn Wter hoogte van de verkeerslichten”, verzekert Rudi.

MEGABREIN VOOR 330 VERKEERSLICHTEN IN ANTWERPEN

Sinds vorig jaar beschikken AWW en stad Antwerpen over een gezamenlijke nieuwe verkeerscomputer voor de verkeerslichten in en rond Antwerpen. "Gefaseerd voegen we de komende jaren kruispunten toe aan de verkeerscomputer. Het doel is om op termijn ruim 330 kruispunten van AWW én van de stad via de computer aan te sturen", licht projectingenieur voor stad én AWW Dirk Goelen toe. Het nieuwe serverpark biedt veel meer mogelijkheden dan het vorige. "Maar dat was dan ook al 35 jaar oud en was dringend aan vervanging toe", vertelt Dirk. "De nieuwe computer staat in real time in contact met tellussen in het wegdek - en hij kan perfect inspelen op die metingen door zelfstandig bepaalde verkeersstromen langer of korter groen te geven. Dat gebeurt dan uiteraard binnen de marges die we vooraf vastleggen, in functie van overkoepelende beleidskeuzes. Denk aan voorrang voor openbaar vervoer, het opzetten van groene golven of het maximaal begeleiden van stadsuitgaand verkeer."

Bovendien toont de verkeerscomputer ook realtime resultaten van sensoren aan verkeerslichten. "Vanop afstand krijgen we bijvoorbeeld direct meldingen van tellingen in het wegdek, van eventuele defecten aan de verkeerslichten of kan je handmatig de seinplannen bijsturen. De politie zal dus héél concreet door de computer gealarmeerd worden als er ergens uitzonderlijke grote bewegingen zijn - zodat zij gepast kunnen optreden om het verkeer opnieuw vlot te krijgen." De komende 4-5 jaar nemen we gefaseerd steeds meer verkeerslichten op in de verkeerscomputer. Dirk: "Dat vraagt dikwijls aanpassingen in bekabeling, sensoren of andere hardware. Bovendien zijn hier verschillende leveranciers bij betrokken. Vandaar dat de operatie toch enkele jaren duurt. Op termijn bieden we de Antwerpenaar een véél flexibele regeling in de verkeerslichten, zodat het verkeer in en rond de stad vlotter kan verlopen."



Dirk bij één van de 330 kruispunten in Antwerpen.

NOOIT VOOR NIETS VOOR ROOD IN ROESELARE

AWW beheert 1.635 kruispunten met verkeerslichten. Om zowel de doorstroming als de veiligheid op deze kruispunten te verhogen wordt er ingezet op slimmere verkeerslichten. Deze spelen dynamisch en flexibel in op de actuele verkeerssituatie. Prioritair hierbij is het maximaal vermijden van conflicten aan kruispunten, vooral met fietsers en voetgangers.

In 2016 is AWW gestart met de uitrol van het actieplan "Verkeerslichtenregelingen". Dat steunt op het principe 'nooit voor niets voor rood'. Via dit actieplan krijgen alle bestaande en nieuwe kruispunten extra detectoren en worden de lichtenregelingen maximaal conflictvrij gemaakt. Voor de

uitrol van het actieplan is jaarlijks 5 miljoen euro extra vrijgemaakt.

Op die plaatsen waar het niet mogelijk is om de lichten voor voetgangers en fietsers volledig conflictvrij te regelen worden andere opties overwogen, zoals: (1) enkel links afslaan

conflictvrij maken, (2) het fietsersgroen tegelijk beëindigen met het voetgangersgroen zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten die afslaan (3) een aparte fase op aanvraag inbouwen voor fietsers en voetgangers of (4) oranje-gele knipperlichten die werken als fietsers of voetgangers oversteken. Op deze manier wil AWW de veiligheid van fietsers en voetgangers op de lichtengeregelde kruispunten verhogen.

Fietsketting 2016 van Fietsersbond Roeselare voor AWW

De ring van Roeselare was gevaarlijk voor overstekende

PRIMEUR LANGS VLAAMSE WEGEN: BEWEEGBARE BRUGGEN OP AUTOSTRADE

OP EN NEER OP DE SNELWEG

Op de A11 - de toekomstige snelweg tussen Brugge en Westkappelle - is in 2016 de beweegbare brug over het Boudewijnkanaal afgewerkt. De A11 wordt een nieuwe autostrade van 12 kilometer richting Zeebrugge - en wil in de eerste plaats een vlotte verbinding vormen tussen haven en het binnenland. Met de A11 maakt het Agentschap Wegen en Verkeer de haven toegankelijker, en tegelijkertijd vergroot het ook de leefbaarheid in de regio dankzij investeringen in onder meer 15 kilometer vrijliggende fietsinfrastructuur. De werkzaamheden aan de A11 schieten goed op én zouden tegen de 2de helft van 2017 klaar moeten zijn. "De beweegbare bruggen - want het gaat eigenlijk om één brug per rijrichting - over het Boudewijnkanaal liggen klaar voor gebruik", licht ingenieur en expert in bruggen Hans Duprez toe.

Een beweegbare brug in een autosnelweg is zeer uitzonderlijk. "Het is een primeur in Vlaanderen", vertelt Hans, "maar dit was de enige manier om te garanderen dat we schepen van elke hoogte konden laten doorvaren in het Boudewijnkanaal, dus ook de grootste containerschepen op de markt. Dat was een nadrukkelijke randvoorwaarde voor het project A11. En dus kan je niet anders dan een



De open brug van de A11.

brug bouwen die open en toe kan. Maar we willen de doorgang voor het autoverkeer zo vlot als mogelijk houden. Daarom hebben we de brug zelf op 15 meter hoogte gebouwd. Zo kunnen de meest courante watertransporten onder de brug door, zonder dat we de bruggen moeten openen. Bovendien zijn de bruggen ook zo gebouwd opdat ze zeer snel open en dicht kunnen. Van zodra het verkeerslicht naar rood gaat, duurt het ongeveer 90 seconden tot de brug volledig open staat. En als je weet dat het hier om een brug van 56 meter lengte gaat, wil dat heus wel wat zeggen over de gebruikte technieken en dimensies."

Tot slot dient ook de verkeerssturing vermeld te worden. Hans: "Het blijft een autosnelweg en dus willen we het verkeer niet bruuskeren met één rood verkeerslicht als de brug toch open zou moeten. Bij opening van de brug kiezen we daarom voor een slimme sturing, waarbij we de automobilisten gestaag gaan laten afremmen. Dat doen we door de maximumsnelheid in zones te laten teruglopen van 90 naar 70 naar 50."



creëerde AWW een veilige overstekplaats voor de fietsers en voetgangers. In 2016 werden de collega's van Wegen en Verkeer West-Vlaanderen hiervoor

in de bloemetjes gezet door de Fietsersbond. AWW ontving de Fietsketting 2016, een prijs voor het meest fietsvriendelijke initiatief van Roeselare.



Fietsers hebben voortaan gezamenlijk groen aan het kruispunt.

FIETSBRUGGEN BOUWEN IN BRUGGE



Vlnr.: Lies Parmentier (werfleider), Wim Danheel (werfcontroleur), Jeremy Soenens (leidend ambtenaar), Birger Degraeve (tekenaar) aan de nieuwe fietsbrug.

In 2016 maakte het Agentschap Wegen en Verkeer werk van een nieuwe fietsersbrug over het Kanaal Gent-Oostende in Brugge. Langs het kruispunt Expresweg-N351 Bevrijdingslaan kwam een nieuwe metalen fietsersbrug van 110 meter. De hele investering is goed voor 750 meter extra fietsinfrastructuur en zal aansluiten op het toekomstige fietspad tussen de N31 en N351 Bevrijdingslaan.

“Door langs beide zijden een langere aanloop te bouwen hebben we de hellingsgraad zeer laag kunnen houden. Dat maakt het voor fietsers comfortabel om over de brug te fietsen. Met een breedte van minstens vier meter geven we iedereen ook

voldoende ruimte om te manoeuvreren”, licht werfleider Jeremy Soenens toe. “Vlakbij de brug vind je vandaag al het AZ Sint-Jan en de stad Brugge plant ook extra activiteiten op die site. Zo verhuist op termijn het OCMW ook naar daar. We verwachten dan ook dat de fietsersbrug erg in trek zal zijn bij werknemers en bezoekers.”

In tegenstelling tot vele andere infrastructuurprojecten werd het ontwerp volledig intern uitgewerkt en niet uitbesteed aan een studie bureau. Dankzij het relatief eenvoudige ontwerp, de keuze voor duurzame materialen en de interne expertise kon de totale kostprijs beperkt blijven tot 2,4 miljoen euro. Het project van de fietsersbrug was ook genomineerd voor de VIOprijs 2017 - een erkenning vanuit een Benelux-organisatie van wegontwerpers - en moest daarbij nipt de duimen leggen voor een investering in het Nederlandse Maastricht.

FIETSERSBOND TEVREDEN

Fietsers langs het kanaal Gent-Oostende juichen de investering toe. Geert Demeyere van Fietsersbond Brugge: “Dankzij de investering kan je hier voortaan het jaagpad kruisen en aan de overkant of op termijn langs de ringweg verder fietsen. Dat is een verademing, vroeger was er geen kruising over het kanaal mogelijk tussen de Scheepsdalebrug en Nieuwege. En omdat beide bruggen ruim vijf kilometer uit elkaar liggen, was dat al makkelijk een kwartier extra fietsen. Zowel voor recreatie als voor woon-werkverkeer een grote stap vooruit.”

MEER RUIMTE VOOR OPENBAAR VERVOER AAN DAMPOORT

De Kasteellaan in Gent is afgelopen jaar grondig vernieuwd. De ringweg richting Dampoort-rotonde kreeg een aantal slimme aanpassingen die het verkeer aan het oostelijke deel van de kleine ring vlotter moeten maken. “Zo hebben we het openbaar vervoer er meer ademruimte kunnen geven door de bestaande busbaan te verlengen vanaf het kruispunt komende van het Sint-Annaplein. Bussen hebben zo een eigen busbaan over de binnenring tot aan de Dampoort. En dat maakt dat zij niet meer mee hoeven aan te schuiven met het autoverkeer tijdens de drukke ochtend- en avondspits. Auto's die op de binnenring richting Dampoort willen inslaan aan de Kasteellaan, beschikken nu ook over een voorsorteerstrook op een lichtengeregeld kruispunt. Hierdoor kon een andere, onbeveiligde doorsteek door de middenberm worden gesloten”, licht werfleider Bart De Braekeleer toe. De maatregelen hebben indirect ook



De vernieuwde verkeerssituatie.

zeker een impact op het autoverkeer. “Een laatste ingreep is dat we de toegang tot de grote autocarparking aan de Dampoort verlegd hebben. Die is niet langer bereikbaar vanop de Dampoort-rotonde zelf, maar die rijd je voortaan er nèt voor op: vanop de Kasteellaan. Op die manier halen we dat moeilijke manoeuvre - tussen de vele fietsers en

voetgangers door - weg van de sterk verzadigde Dampoort-rotonde”, vertelt Bart. Het eindresultaat is een ontlasting van het verkeer op een zeer intensieve strook van de Gentse kleine Ring. En dat terwijl het project gerealiseerd werd met relatief beperkte middelen.



RIJDEN MET ASSISTENTIE

Kan technologie de planeet redden? Moeilijk te zeggen. Wel is het zeker dat het een belangrijke bijdrage kan leveren voor een vlottere, veiligere en duurzame mobiliteit. Wegen en Verkeer volgt technologische ontwikkelingen dan ook op de voet. Eén daarvan is het semi automatisch rijden. Daarbij wordt een deel van de taken van de bestuurder overgenomen door rijassistentie systemen. In 2016 nam AWV deel aan de ‘European Truck Platooning Challenge’. Daarbij werkte overheden en industrie samen. Zes formaties semi automatische vrachtwagens reden vanuit verschillende Europese landen naar Nederland. De ‘Challenge’ deed ook Vlaanderen aan. Kristof Rombaut, Studieverantwoordelijke ITS, volgde dit project op voor AWV.

Platooning, hoe werkt dat?

Bij ‘Platooning’ worden vrachtauto's elektronisch aan elkaar gekoppeld door middel van snelle wifi, draadloze communicatie en radar. De voorste truck bepaalt de snelheid en de route. De andere vrachtwagens volgen op korte afstand, en nemen automatisch de acties van de eerste chauffeur over: remmen, gas geven, sturen zonder dat daar de hulp van de bestuurder voor nodig is. In geval van noodstop moet de bestuurder wel nog ingrijpen.

Wat is daar dan het voordeel van?

De transportsector is verantwoordelijk voor ongeveer

25% van alle CO₂-uitstoot in de EU. Dat moet drastisch omlaag. Truck platooning kan daar een bijdrage aan leveren. Omdat vrachtwagens dankzij platooning dicht op elkaar kunnen rijden, ondervinden ze minder luchtweerstand. Dat in combinatie met het constantere rijtempo levert zo'n 10% besparing op in brandstof en daardoor een verlaging van de CO₂-uitstoot. Bovendien komt er meer ruimte op de weg vrij waardoor het verkeer vlotter wordt.

Wat hebben we geleerd?

De resultaten waren veelbelovend. Er kwamen ook werkpunten naar boven. De Europese wet- en regelgeving moet beter op elkaar worden

afgestemd. Ook technisch is er nog heel wat werk voor de boeg. Elke fabrikant heeft zijn eigen systeem. Hierdoor kunnen de verschillende merken nog niet met elkaar platoonen. Ook moeten we verder onderzoeken hoe platooning op de Vlaamse autosnelwegen, gekenmerkt door frequente weefbewegingen, goed werkt. Als organisatie hebben we alvast geleerd welke administratieve en praktische barrières er moeten worden weggenomen en wat semi automatisch rijden in de praktijk betekent voor het wegbeheer en de veiligheid. Deze test was een samenwerking tussen heel wat partijen en mensen. Deze ervaring nodigt alvast uit tot meer!

HISTORISCH LAAG AANTAL VERKEERSDODEN IN VLAANDEREN



15%
minder
verkeersdoden
dan in 2015

In 2014 steeg het aantal verkeersdoden in Vlaanderen nog tot “de schande van de 400”. Een jaar later daalde dat aantal lichtjes tot 378 en in 2016 vielen er nog minder doden: in totaal lieten vorig jaar 320 mensen het leven bij een verkeersongeval op de Vlaamse wegen. Een daling van maar liefst 15 procent. Een gesprek met Bart Boucké, afdelingshoofd van de afdeling VHV*, en Geert De Rycke, afdelingshoofd EMT/EVT** bij AWV.

Bart, 15 procent minder verkeersdoden in Vlaanderen dat is fantastisch nieuws. Wat zijn volgens het Huis van de Verkeersveiligheid de belangrijkste redenen hiervoor?

Bart: “Het onaangepast rijgedrag staat maatschappelijk ter discussie. We tolereren bijvoorbeeld dronken of te snel rijden veel minder dan vroeger. De talrijke bewustmakingscampagnes uit het verleden hebben hier een grote rol in gespeeld. En we staan met zijn allen open voor meer camerabewaking, zoals bij trajectcontrole. Ook onze Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Ben Weyts, blijft erop hameren: ‘de schande van de 400’. Dit is een duidelijke boodschap die blijft hangen bij de mensen.”

“Wij kijken verder dan puur naar infrastructuur.”

Zien we ook een effect van de verkeersinfrastructuur op de daling van het aantal verkeersdoden?

Bart: “Ja zeker. Projecten uit het verleden, zoals TV3V waarbij AWV 800 gevaarlijke punten heeft weggewerkt wierpen hun vruchten af. De na-analyses toonden aan dat die ingrepen een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid. Maar met infrastructurele ingrepen alleen komen we er niet meer.”

Geert: “Daarom dat het Agentschap verder blijft inzetten op vlotte, veilige en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers in Vlaanderen. Bij elk project stellen we onszelf de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat elke weggebruiker zo vlot en veilig mogelijk zich in het verkeer kan begeven, het liefst op een zo’n duurzaam mogelijke manier. We kijken verder dan puur infrastructuur en zetten bijvoorbeeld extra in op slimmere en conflictvrije verkeerslichten. We investeren fors in extra trajectcontroles en volgen nauwgezet de evolutie van autonome voertuigen op.”

Zowel AWV als het Huis van de Verkeersveiligheid vallen onder het beleidsdomein mobiliteit van de Vlaamse overheid, betekent dit dat jullie ook samenwerken?

Bart: “Ik heb vroeger zelf nog bij het Agentschap Wegen en Verkeer gewerkt, zowel in Oost-Vlaanderen als in Brussel, dus ik weet vrij goed hoe het huis werkt. En natuurlijk werken we samen voor hetzelfde doel: meer verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. AWV als wegbeheerder en wij als thuisbasis voor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.”

Geert: “Die twee aspecten brengen we samen in werkgroepen. Onze medewerkers komen op regelmatige basis en rond verschillende thema’s samen. Zo delen we kennis, stemmen we projecten af en dat komt de weggebruiker alleen maar ten goede.”

* Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

** Elektromechanica en Telematica en Expertise Verkeer en Telematica

BIJ DE BESTE VAN DE KLAS

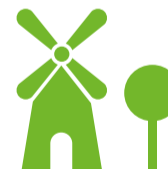


Collega's testen nieuwe markeringen.

Wegmarkeringen zijn één van de meest kostenefficiënte veiligheidsingrepen die wegbeheerders kunnen nemen. AWV investeerde in 2012 in een mobiele retroreflectometer, in het kader van het IIR-project (Inventaris, Inspectie en Rapportering) die de nachtzichtbaarheid van de wegmarkeringen op hoofd- en primaire wegen opmeet. De resultaten worden vervolgens overgemaakt aan de districten die actie kunnen ondernemen indien nodig. Die aanpak werpt zijn vruchten af. “In 2015-2016 voerde de European Road Federation (ERF) een onderzoek uit naar wegmarkeringen in Vlaanderen, Wallonië en Nederland”, legt

Sophie De Vlieger, studieverantwoordelijke Signalisatie, uit. “De wegmarkeringen van AWV horen bij de beste van de klas: 70% van de onderzochte wegmarkeringen voldoen aan de opgelegde eisen.”

In de komende jaren zet AWV de retroreflectometer verder in om alle wegmarkeringen naar de opgelegde eisen te krijgen. Daarnaast worden de ervaringen van AWV geregeld uitgewisseld met de Waalse buitenlandse collega's om zo afspraken te maken op nationaal en op Europees niveau.



VEILIG MOLENTJE

Sinds 2016 gaat het trager aan het Molentje. Het kruispunt van de T300 Leopoldsvaart-Oost ter hoogte van de Molentjesbrug in Damme werd heraangelegd. Hierdoor wordt de snelheid aan het kruispunt verlaagd. Dit moet het aantal ongevallen terugdringen. De werken duurden zes weken.

Het kruispunt T300- Molentje in Damme was één van de zwarte punten in West-Vlaanderen. Er gebeurde in het verleden verschillende ongevallen. Autobestuurders die uit de zijwegen komen moeten er voorrang verlenen

maar onderschatten vaak het gevaar. “Buurtbewoners waren blij met de heraanleg van dit kruispunt. We ondervonden voor en tijdens de werken dan ook geen weerstand”, zegt districtschef Isabelle Brackx.

Voor de heraanleg van dit kruispunt werd gekozen voor een asverschuiving op de T300 Leopoldsvaart-Oost ter hoogte van de brug. De asverschuiving zorgt ervoor dat bestuurders hun snelheid aanpassen ter hoogte van het kruispunt. Bovendien is zo de zichtbaarheid voor overstekende voertuigen op de brug verbeterd.

RUSTIG NAAR SCHOOL

Na twee jaar werken ging de Staatsbaan in Bekkevoort terug volledig open. De veiligheid van zwakke weggebruikers werd verhoogd en het centrum van Bekkevoort, waar onder meer een school gevestigd is, werd rustiger. Bovendien kwam er een betere afwatering bij hevige regen.

Dankzij de herinrichting van de Staatsbaan is de veiligheid voor fietsers, voetgangers en bewoners verhoogd. De Staatsbaan (N2) is de primaire verbindingsweg tussen Diest en Leuven. De N2 doorkruist onder andere het centrum van Bekkevoort waar ook een school ligt.

De N2 werd ter hoogte van Bekkevoort volledig heraangelegd. "De gewestweg was hier vroeger een drievaksbaan. We brachten dit terug tot een tweevaksbaan," zegt werfleider Rutger Hauben. "Ook de fietsers werden bediend. Vroeger lag het fietspad gelijk met de weg, nu ligt er een verhoogd fietspad. De herinrichting geeft bovendien meer ruimte



Fietsers hebben voortaan een verhoogd fietspad.

voor fietsers en voetgangers." Ter hoogte van de school werd de zone 30 uitgebreid. Bovendien werden er flitspalen geplaatst. De lichten om een veilige oversteek voor scholieren te garanderen werden vanzelfsprekend behouden.

Zonder botten de staatsbaan op

Ook Aquafin ging aan de slag. Ze legden een nieuwe

riolering aan de N2. Hierdoor is er een betere afvoer van regenwater. Er kwam een dubbel rioleringsstelsel dat regenwater en huishoudelijk afvalwater apart afvoert. Een grotere ondergrondse collector vangt het overvloedige regenwater op en voorkomt overstromingen.

De hinder was tijdens de werken relatief beperkt. Richting Diest was er steeds een doorgang. Voor het verkeer

richting Leuven werd een omleiding voorzien.

Feestelijke opening

In mei 2016 vond tijdens het dorpsfeest Bekkefejest de officiële opening van de vernieuwde dorpskern plaats. Zo werden de buurtbewoners en handelaars bedankt voor het geduld tijdens de werkzaamheden.



7,9 MILJOEN EURO VAN EUROPA VOOR DE FIETS

In 2016 werden er 12 projecten rond investeringen in fietsinfrastructuur goedgekeurd om uit te werken met Europese middelen. Deze middelen komen uit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Hiermee wordt geïnvesteerd in vlotte en veilige fietsverbindingen zoals fietssnelwegen. Dit zijn hoogwaardige fietsverbindingen in een eigen bedding, die belangrijke woon- en werkkernen verbinden. Fietssnelwegen vermijden zoveel mogelijk conflicten met de auto. Ze zijn dankzij hun veiligheid, snelheid en comfort erg aantrekkelijk voor pendelaars.

De totale projectkost van deze projecten bedraagt ruim 20 miljoen euro. Vanuit Europa wordt 7,9 miljoen euro gesubsidieerd. Dit geld wordt gericht geïnvesteerd in het aanleggen van fietstunnels en het wegwerken van 'missing links'. Zo worden er fietsbruggen gebouwd in Aalst, Dendermonde, Gent, Berchem en Herentals. Er komen fietstunnels in Leuven, Gent, Morsel en Geel.

Samen met de lokale besturen en provincies worden projecten ontwikkeld die tegen 2019 gerealiseerd moeten zijn.



LIERENAARS BEDENKEN NAAM VOOR HUN TUNNEL



Het openingsfeest lokte vele kijklustigen.

In april 2016 werd de nieuwe tunnel op de Ring van Lier feestelijk geopend. De tunnel zorgt voor vlotter en veiliger doorgaand verkeer op de Ring en Mechelsesteenweg (N14). De Lierenaars mochten zelf een naam bedenken voor hun tunnel. Het kruispunt van de Lierse ring (R16) en Mechelse-

steenweg (N14) stond bekend als gevaarlijk. Met de bouw van de tunnel en de herinrichting van het bovengrondse kruispunt kunnen nu ook zwakke weggebruikers het kruispunt veilig oversteken.

De tunnel kreeg de naam "Pallietertunnel". Deze naam

werd door de Lierenaars gekozen. Er kwamen meer dan 200 voorstellen. Risje Claes was één van mensen die deze naam bedacht. Zij mocht daarom als eerste mee door de tunnel wandelen tijdens de opening.

F.A.S.T. BREIDT VERDER UIT



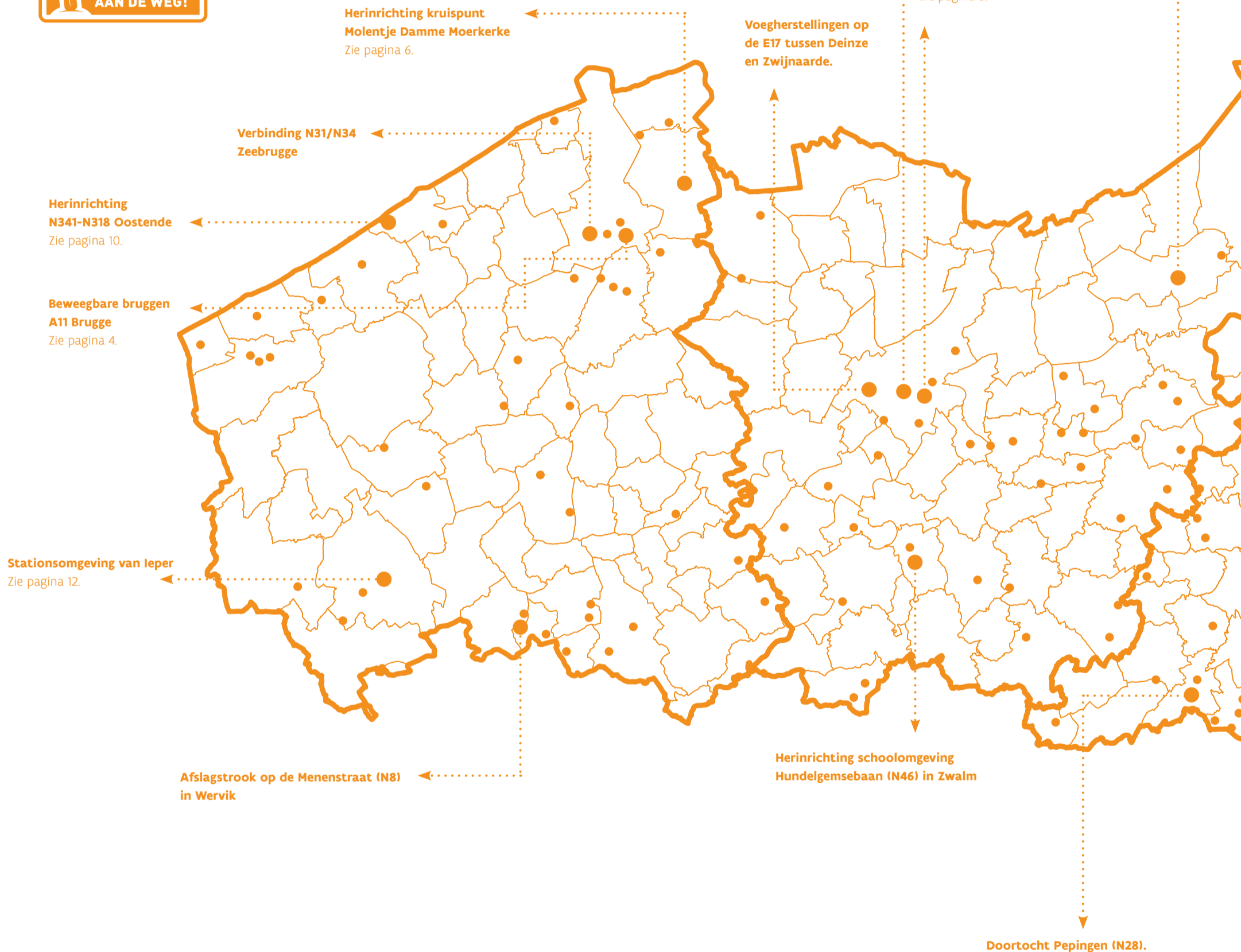
F.A.S.T takeldienst in actie.

FAST - Files Aanpakken door Snelle Tussenkost – is een samenwerking tussen AWW en de Federale Wegpolitie. Takelwagens komen bij een incident op de snelweg binnen de twintig minuten ter plaatse.

Sinds 1 mei 2016 is de FAST dienstverlening gebiedsdekkend voor personenwagens in Vlaanderen.

In 2016 rukten de FAST-takeldiensten uit voor 19.741 opdrachten. Een stijging van 44 procent ten opzichte van 2015 (13.640 opdrachten). Dankzij de FAST-takeldiensten kan de snelweg, na een incident, op een snelle en veilige manier worden vrijgemaakt en worden meer ongevallen en lange files vermeden.

628 KEER SCHOP IN DE GROND



Fietsfonds

10.000.000 euro



Regulier onderhoud

167.549.322 euro

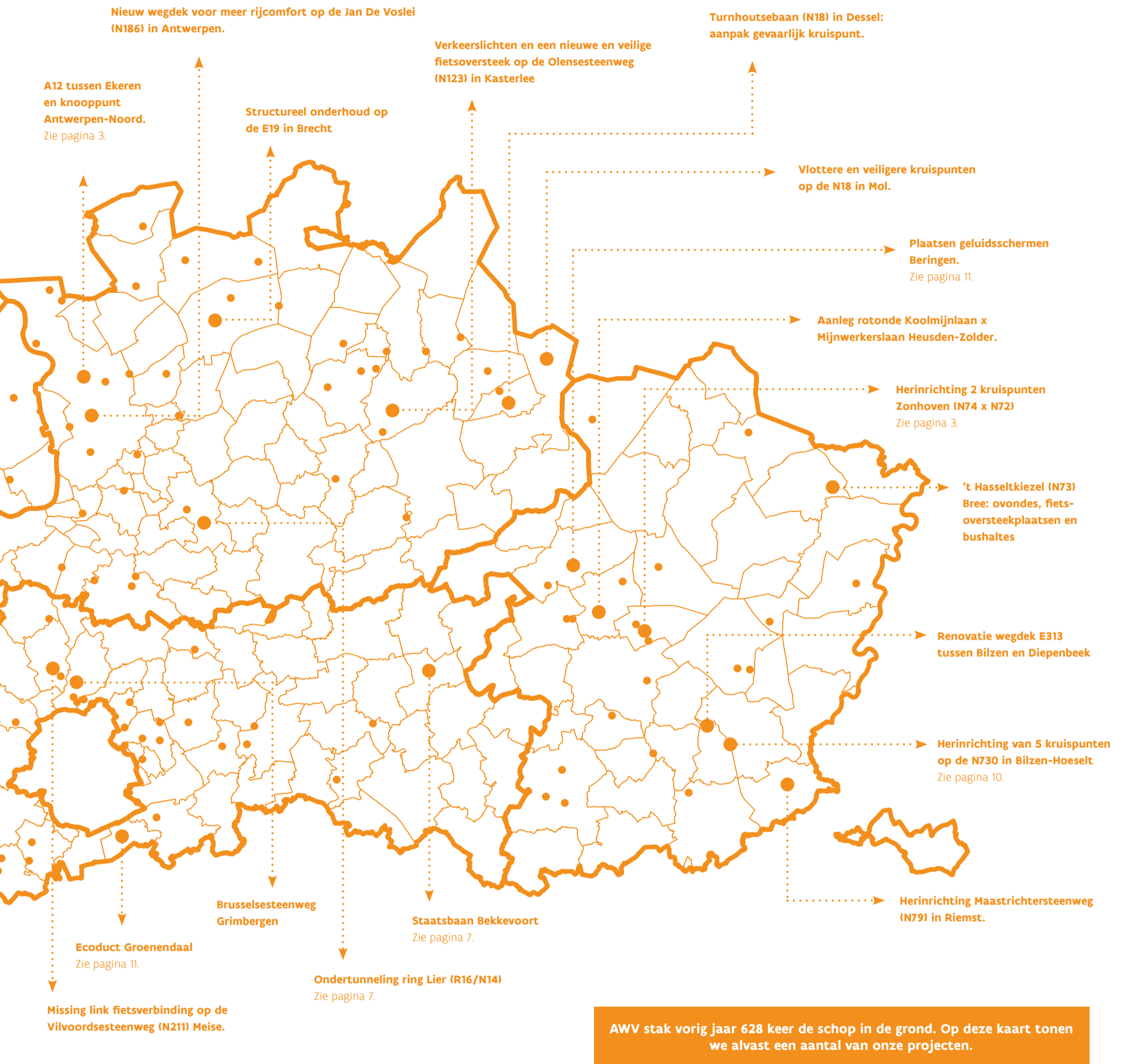
Investerings en structureel onderhoud

350.379.032 euro

Kabel netwerk

2.000.000 euro





Minder hinder

732.000 euro

Beschikbaarheidsvergoedingen

48.800.000 euro

Doorstroming openbaar vervoer

18.829.000 euro

VIER KEER IN HET ROND TUSSEN BILZEN EN HOESELT



Vier rotondes, een vrijliggend fietspad, een fietstunnel en verkeerslichten op het kruispunt. Dat is het resultaat van de laatste fase van de herinrichting van de N730 tussen Bilzen en Hoeselt.

Op de N730 gebeurde in het verleden een aantal ongevallen. Daarom werd die baan grondig aangepakt. Nu is het er een pak veiliger voor autobestuurders en zwakke weggebruikers.

Voor de start van de werken waren heel wat buurtbewoners bang voor de hinder die de werken met zich mee zouden brengen. Die bleef echter beperkt. Zowel voor automobilisten als zwakke weggebruikers werd een tijdelijke omleiding voorzien. Zo legde de aannemer een tijdelijke weg aan over de volledige lengte van de werfzone om de hinder voor automobilisten tijdens de

werken tot het minimum te beperken. Ook voor fietsers werd een alternatief voorzien. Zij reden via een alternatieve route langs de werfzone.

"Er was steeds in beide richtingen een doorgang mogelijk. Bovendien werden de werken in verschillende fases uitgevoerd. Hierdoor bleef de gevreesde hinder uit", zegt werfleider Johan Vanderwaeren.

In totaal werden er vier nieuwe rotondes aangelegd. Die zorgen voor een vlotte en veilige verkeersdoorstroming. De kruispunten met het op- en afrittencomplex van de E313 in Bilzen, Alden



Johan Vanderwaeren en Lode Cloes aan één van de vernieuwde rotondes.

Biesensingel en Ganstestraat kregen allemaal een rotonde. "1 rotonde zorgt niet onmiddellijk voor een vlottere doorstroming. De combinatie van de vier rotondes wel," zegt Johan Vanderwaeren.

Het kruispunt van de N730 met de Industrielaan werd grondig vernieuwd en kreeg nieuwe verkeerslichten. Door de verkeerslichten kan het verkeer van en naar de Industrielaan vlotter en veiliger het kruispunt over.

Ook aan de zwakke weggebruikers werd gedacht. Er werd een volledig vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de N730 tussen de Industrielaan en Kleinveld. Ter hoogte van het kruispunt met de Alden Biesensingel kwam een fietstunnel. Zo kunnen fietsers en voetgangers vlot en veilig door. De tunnel ging begin dit jaar open.

VEILIG TUSSEN KWAKKELHOEK EN STER

In oktober 2015 startte het Agentschap Wegen en Verkeer met de heraanleg van de N70 in Sint-Niklaas tussen de Ster en Kwakkelhoek. Er kwamen twee rotondes, een vrijliggend fietspad en een middenberm. Voetgangers en fietsers kunnen nu veilig oversteken. De werken werden eind 2016 volledig afgerond.

Het kruispunt met de Ster was al langer een gevaarlijk punt. Er gebeurden daar, en op de N70 tussen de Ster en Kwakkelhoek, al meerdere ongevallen.

Veilig en vlot verkeer

"De gesloten middenberm die we tussen de Ster en Kwakkelhoek hebben aangelegd verhindert linksafbewegingen. Deze bewegingen waren de oorzaak van vele ongevallen. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers nu veiliger oversteken", zegt projectleider Greet De Keukelaere. Langs het traject werd ook een breder vrijliggend fietspad gelegd zodat fietsers veilig en comfortabel langs de N70 kunnen rijden. Voor de herinrichting reden fietsers op een smal fietspad langs de gewestweg. De kruispunten met de Ster en Kwakkelhoek kregen beide een rotonde. Zij zorgen nu voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. De rotondes dienen ook als keerpunt voor het verkeer.

VAN RACECIRCUIT TOT GEWESTWEG

Sinds december 2016 is het verkeer rond de luchthaven van Oostende een pak veiliger. Fietsers en voetgangers kunnen nu veilig naar de luchthaven en naar Raversijde, de woonwijk tussen de luchthaven en de zee.

Het gevaarlijke kruispunt op de N341/N318 werd verkleind en kreeg intelligente verkeerslichten, de volledige Duinkerseweg (N341) werd een 2x1 rijstrookzone en aan de kant Raversijde werd een nieuw vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Peter Inghelbrecht, verantwoordelijk werfleider: "Het is belangrijk dat je met de fiets veilig op de luchthaven geraakt. Er werken 340 mensen. Velen komen met de fiets. Ook de inwoners van Raversijde kunnen nu veilig oversteken."

De Duinkerseweg was ooit een waar racecircuit. Snelheden boven de 100 km/u waren niet ongewoon. Het trieste dieptepunt was een dodelijk ongeval. "In 2011 hebben we het aantal rijstroken over een bepaalde afstand verminderd. Dit is nu doorgetrokken tot aan het kruispunt", zegt Peter. "Nog snel even voorbijsteken zit er niet meer in. Nu is het overal 70 km/uur".

De werken zouden vroeger starten, maar door de aanslag in Zaventem werd de luchthaven van Oostende plots zeer belangrijk. Peter: "We hebben ons flexibel opgesteld. De werken werden tot augustus uitgesteld om de verkeershinder te beperken. 4 maanden later waren we klaar. De luchthaven bleef steeds bereikbaar." Voor Peter en zijn collega's was het een thuismatch. Het districtscentrum lag op 300m van de werf. Peter: "Dat was de eerste keer dat ik per fiets op werfbezoek kon. Best leuk."

"Waarop ik trots ben?" Peter vraagt het ook even aan zijn collega Dirk Vanholme. "Het doet deugd dat de puzzel nu in elkaar steekt. Door de opeenvolging van de verschillende werken die we hier met de collega's in het district deden, is het echt een pak veiliger geworden. Dat voelt goed!"

PARAAT DOOR WEER EN WIND



Kjell bij één van de zoutvoorraden.

6 maanden lang staan honderden collega's paraat om onze wegen sneeuw- en ijsvrij te krijgen. Kjell Penen, wegen-toezichter van het district Gent licht toe.

Hoe is deze winter verlopen?

"In Oost-Vlaanderen inspecteren we nu in twee zones, in de plaats van in vijf districten. Dat zorgt ervoor dat ik, als coördinator, een groter gebied moest opvolgen. De toezichters kwamen uit de districten waar ze

zelf inspectie deden, wat een grote meerwaarde was. Zo konden we veel ervaring en kennis uitwisselen. We hebben een rustige winter achter de rug, met weinig sneeuw of problemen."

Werken tijdens de winterdienst betekent wisselende uren en 's nachts werken. Hoe ga jij hiermee om?

Als je het weerbericht volgt, kan je goed inschatten of je moet werken. Een aantal opeenvolgende nachten werken kruipt wel in je kleren. Ik merk ook dat ik er meer last van heb dan vroeger, maar ik ben

natuurlijk geen 20 meer."

Doe je dat graag zo'n winterdienst?

"Het stoort mij niet om hieraan mee te werken. Ik zal mij waarschijnlijk zelfs kandidaat stellen mocht dit op vrijwillige basis gebeuren. Wel heb ik gevraagd om als coördinator ingeschakeld te worden. De baan op gaan voor inspecties ligt mij niet zo. Omgekeerd zijn er heel wat collega's die juist liever inspecties doen. Onze leidinggevenden houden hier rekening mee, wat voor een aangename taakverdeling zorgt."



=

34.651.000
kilo zout



vorige jaren (ton):



2012 - 2013
82.349

2013 - 2014
9.056

2014 - 2015
41.300

STRIJDEN TEGEN GELUID

Als agentschap proberen we op verschillende manieren geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer te verminderen. Geluidsschermen zijn hierbij een goede optie. Zo werd er in 2016 voor bijna vier kilometer aan geluidsschermen geplaatst. Ook in Sint-Katelijne-Waver, langs de vernieuwde R6. Bij die schermen gingen we zelfs nog een stapje verder. "We integreerden de veiligheidsconstructie in de geluidsschermen en gebruikten hiervoor composiet als materiaal," zegt Barbara Vanhooreweder, adviseur-ingenieur Geluid. "Normaal gezien staat de vangrail op een bepaalde afstand voor het scherm. Maar gezien het plaatsgebrek was dit hier niet mogelijk." In Beringen zijn langs de E313 schermen in houtvezelbeton geplaatst



Barbara met meetinstrument.

en langs de op- en afrit in Machelen, langs de RO, zijn schermen in hout en PVC gezet. "Geluidsschermen vind je in vele maten en vormen.

We proberen ze altijd zo goed mogelijk te integreren in de omgeving, vandaar het verschil aan materiaalgebruik," aldus Barbara.

RUIMTE VOOR WEIDVOGELS IN DAMME



Blauwe reiger.

In Damme werd 24 hectare nieuwe natuur geopend vlakbij het centrum van de stad. Het gaat vooral om natte graslanden als broedgebied voor weidvogels en rietmoeras.

Die kwamen er als compensatie voor de natuur die wordt ingenomen door de aanleg van de A11 tussen Brugge en Westkapelle. De A11 loopt deels door een natuurgebied

dat Europese bescherming geniet. Daarom is de Vlaamse overheid verplicht om elders in de regio 32 hectare nieuwe, gelijkwaardige natuur te ontwikkelen. Acht daarvan wordt gerealiseerd in Jabbeke. Daarvan is, op de plaats van de vroegere "spookbruggen" in Kwetsbage, ook al de helft klaar sinds 2013.

De natuurcompensaties werden gerealiseerd door de Vlaamse Landmaatschappij met middelen van het Agentschap Wegen en Verkeer, de stad Damme, Natuurpunt en met subsidies landinrichting van het Vlaams Gewest.

15 METER HOGE BOMEN OP ECODUCT ZONIËNWOUDE



Schets van het nieuwe ecoduct.

Voor het toekomstige ecoduct Zoniënwoud in Hoeilaart voorziet AWV niet alleen in de betonnen infrastructuur, ook het bijhorende beplantingsplan is deels van onze hand. De brug voor dieren over de Ring rond Brussel staat sinds 2016 in de steigers en wordt nog dit jaar afgewerkt. Voor het beplantingsplan doet het agentschap een beroep op wegentoezichter Peter Spiliers. Peter studeert bij voor landschaps- & tuinarchitect. "En het beplantingsplan voor het ecoduct vormt een onderdeel van mijn stageproject", klinkt het.

Peter Spiliers is wegentoezichter bij Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant en verantwoordelijk voor het groenonderhoud van de bermen langs de Ring rond Brussel. "Ter voorbereiding van mijn rol in het groenonderhoud heb ik me aangemeld voor de oplei-

ding landschaps- en tuinarchitectuur aan de Erasmushogeschool. In het kader van mijn afsluitende stage ontwikkel ik het beplantingsplan van het ecoduct voor het agentschap", vertelt Peter.

Vegetatie aanplanten op een

brug is sowieso geen makkelijke taak. Peter: "We verwachten sterk variërende omstandigheden, waarbij vochtige periodes afwisselen met zeer droge. Daar moet de vegetatie op afgestemd zijn. Bovendien stoten wortels al erg snel op betonplaten. De voorziene bomen en struiken zullen nooit hun hoogte bereiken van hun volle-grond-equivalenten."

"Op en rond de brug zelf komen een 15-tal bomen. Lindes en eiken moeten voor schaduw zorgen. Op het brugdek komen twee veldesdoorns en twee eiken, die tot zo'n 15 meter hoog zullen groeien, schat ik. Het doel is om een vallei na te bootsen: daarom voorzien we bomen en hoge struiken tot 6-7 meter langs

beide zijden van de brug met een graszone in het midden. Dat lage deel zal een vochtige strook vormen. De stronken van geveld bomen bieden extra beschutting", somt Peter op, "en zo hopen we de lokale fauna tegemoet te komen. Als we op camerabeelden vaststellen dat dassen, reeën en andere dieren de brug gaan gebruiken, dan zal ik een gelukkige wegentoezichter zijn." Het ecoduct Zoniënwoud is een samenwerking met ANB en Europa en kadert in veel ruimere ontsnipperingsplannen van het Zoniënwoud. Zo zijn er inmiddels onder meer 13 kleine en 2 grote tunnels voor dieren aan onze weginfrastructuur in het Zoniënwoud.



Peter aan het ecoduct.

ONTSNIJPER DE VERSNIJPERING

Het Vlaamse landschap telt heel veel wegen per vierkante kilometer. Gemiddeld om de 300 meter komt een dier op zijn tocht door het landschap een weg tegen. Die situatie noemen we 'versnippering'. Om de versnippering te doorbreken moet er 'ontsnipperd' worden, zodat dieren weer hun natuurlijke paden kunnen volgen en zich gemakkelijker in het landschap kunnen verplaatsen. Overstekende dieren brengen niet alleen zichzelf in gevaar, maar ook de weggebruikers. Om dat probleem aan te pakken, bouwt de overheid onder meer ecoducten, amfibieëntunnels, boombruggen en ecoduikers.



STRIJDEN TEGEN ZWERFVUIL

Zwerfvuil is een hardnekkig maatschappelijk probleem. Onderzoek van de OVAM wijst uit dat drie op de vier Vlamingen zich aan zwerfvuil ergert. Zwerfvuil zorgt ook voor een onveilig gevoel op straat. En het is ontzettend slecht voor het milieu.

Ook langs de Vlaamse wegen en op de parkings vind je zwerfvuil. Het Agentschap Wegen en Verkeer doet regelmatig algemene opruimbeurten langs snel- en gewestwegen. Fietspaden langs gewestwegen worden 4 tot 6 keer per jaar geborsteld. Desondanks alle inspanningen haalde AWW in 2016 bijna 3 miljoen kilo zwerfvuil op.

In Limburg waren ze het beu. De afdeling Wegen en Verkeer Limburg heeft in 2016 een grote controleactie van sluikstorten op poten gezet.

Yoeri Vernelen, districtschef Centraal-Limburg licht toe: "de actie had twee doelen: uiteraard het sluikstorten tegengaan en overtreders verbaliseren, maar we wilden ook zicht krijgen op de piek- en daluren van sluikstorten, om later gerichtere controles uit te kunnen voeren."

Gedurende een maand stelden zich twee wegenwachters, waarvan eentje een gemachtigde toezichter is, zich op in een anonieme wagen op de parking in Boorseme (Maasmechelen).

Dagelijks was er quasi één ploeg op het terrein om overtreders op heterdaad te betrappen. Er werd enkel opgetreden bij inbreuken met afval vanaf een volume van 80 liter, het equivalent van een grote vuilzak.

"De actie was zeer intensief," gaat Yoeri verder, "om aan de nodige mankracht te geraken, hebben alle wegtoezichters van Limburg aan de actie meegewerkt. Voor de verbalisatie en administratieve afhandeling werden we bijgestaan door Johan Haems, wegenwachter uit Oost-Vlaanderen. Je kan dus zelfs spreken van een provincieoverschrijdende actie."

Uit deze ervaringen coördineerde Edwin Houben, wegenwachter district Centraal-



Minister Ben Weyts kwam helpen.

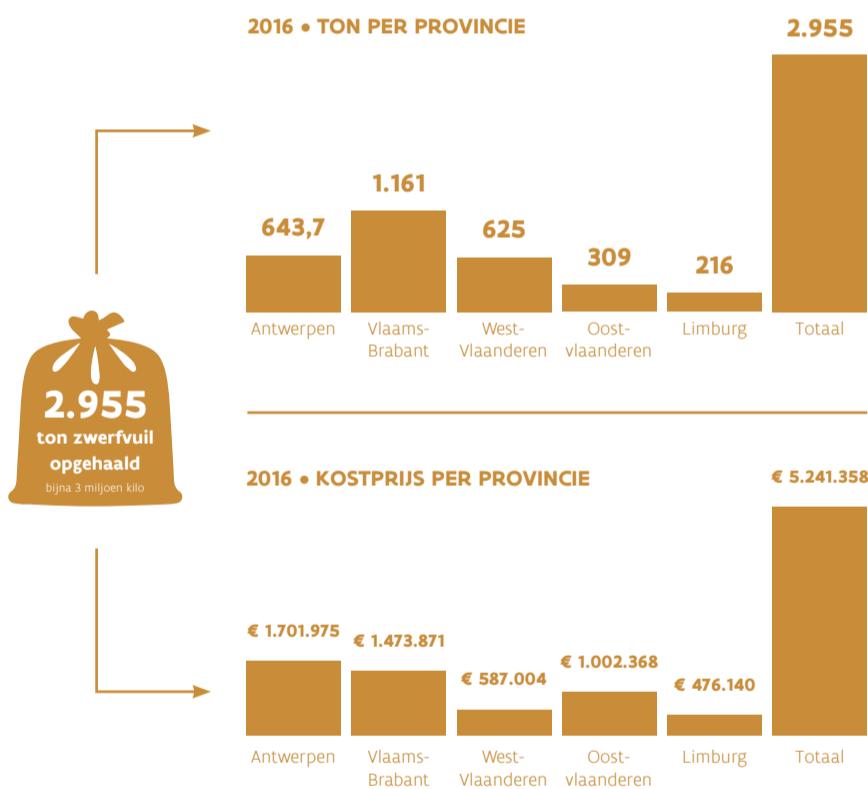
CENTRUM ZELLIK HERLEEFT DANKZIJ LICHTEN

Afrit Zellik (nummer 10) van de binnenring rond Brussel (R0) werd jarenlang als sluiproute gebruikt om een stuk van de ring rond Brussel te vermijden. In 2016 kwam aan dit misbruik een einde.

Bestuurders die de file beu waren, gebruikten de afrit om enkele honderden meters te winnen of toch het gevoel te hebben dit te doen. Dit veroorzaakte veel extra fileleed op de N9 Pontbeeklaan en daardoor ook veel overlast in het centrum van Zellik.

Het gemeentebestuur van Asse, de politiezone AMOW en AWW plaatsten op 14 maart 2016 een verkeerslicht aan de afrit. Tussen 07.00 uur en 09.00 uur is het verkeerslicht actief. Het verkeer krijgt afwisselend een oranje kniplicht en een rood licht. Het doel was weggebruikers af te raden de afrit nodeloos te belasten.

Zowel de naleving van het rode licht als het effect op de doorstroming werden door de verschillende partners van zeer nabij gevolgd. Met resultaat. Een recente evaluatie toonde aan dat het afradend effect van het verkeerslicht werkt. De proefopstelling wordt in 2017 omgebouwd tot een definitieve installatie. AWW voorziet extra detectielussen om het verkeer nog beter te monitoren en af te wikkelen.



"Gemiddeld worden 45 grote vuilniszakken zwerfvuil per dag achtergelaten op onze parkings in Limburg."

Limburg, diverse acties binnen de provincie. De actieradius werd ook uitgebreid naar alle carpool- en snelwegparkings. Sinds de start van het initiatief in april 2016 werden een 140-tal PV's opgesteld voor sluikstorten. Slechts 6 werden geseponeerd door gebrek aan bewijsstukken.

"Het is een intensief proces geweest," besluit Edwin Houben. "Maar we gaan dit zeker verder zetten. Naast controles zet AWW ook in op sensi-

bilisatiecampagnes, in samenwerking met OVAM, en opruimacties. Hopelijk daalt het totale tonnage zwerfvuil snel, zodat we samen kunnen genieten van propere wegen en parkings."

In september 2017 neemt Wegen Limburg deel aan de zwerfvuilacties van Mooimakers, een Vlaams initiatief onder leiding van OVAM.

MET EEN LINDE OP REIS

In Ieper werd de stationsomgeving grondig aangepakt. Zelf een boom mocht een tijdje op reis. Het was een samenwerking tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, de stad Ieper, Aquafin, De Lijn en de NMBS. De werken duurden 3 jaar.

Tijdens de werken werd ook de rotonde die de N308 met de Elverdingestraat verbindt aangepakt. Om die volledig te vernieuwen moest de linde die er stond tijdelijk worden verplaatst. "De stad Ieper wilde de boom behouden. De rotonde met de monumentale lindeboom is immers een

opmerkelijke toegangspoort tot het centrum en de stationsomgeving", zegt werfleider Kurt Traen.

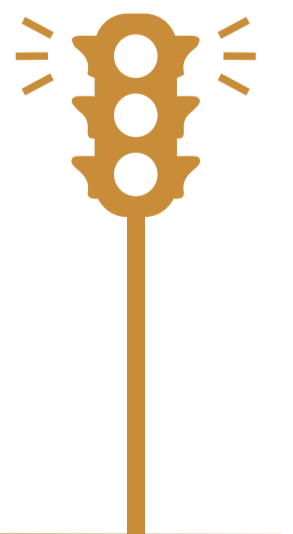
Politiebegeleiding

De linde moest worden verplaatst zodat er riolering onder de rotonde kon worden

gelegd. De boom ging in 2013 op reis naar een tijdelijke locatie in de buurt. Daar stond hij tot 2016. Na afloop van de werken mocht de boom onder politiebegeleiding met een kraan terug naar zijn oorspronkelijke locatie. Best indrukwekkend.



De linde maakte een uitstap.



IN LUMMEN BRANDT DE LAMP (NIET)

In 2016 plaatsten we op de carpoolparking in Lummen voor het eerst dynamische LED-verlichting. Deze dimt 's nachts tot 25% van de normale lichtintensiteit. Wanneer er beweging is gaat de verlichting naar 100%. Een gesprek met Rudi Luyten, projectingenieur elektrische weginstallaties bij Wegen Limburg.

Vanwaar kwam het idee?

We krijgen bij Wegen en Verkeer de kans om onszelf en onze werking continu te verbeteren. Toen we de omschakeling naar LED-verlichting op de carpoolparking in Lummen aan het bekijken waren, kwam ik met het idee om deze dynamisch te maken. Indien we dan toch investeren in nieuwe technieken, waarom deze dan niet optimaal gebruiken?



De verlichting schiet pas aan bij beweging.

Hoe werkt deze dynamische verlichting?

In een eerste fase waren de lichten 's nachts gedimd tot 25%, wanneer er beweging wordt gedetecteerd gaat de lichtintensiteit naar 100%. Sinds mei 2017 is de verlichting

tussen 23 uur en 5 uur volledig uit. Als er een wagen de parking oprijdt, dan gaan de verlichtingspalen in fases aan. De auto wordt als het ware gevolgd door de lichtpalen, waardoor alleen daar waar nodig is de lichten aan gaan.

Levert dit ook winsten op?

De investeringskosten zijn uiteraard hoog. Maar deze winnen we op lange termijn terug. LED-verlichting heeft veel minder onderhoud nodig dan klassieke verlichting. LED-lampen hebben ook een



Enkel licht als er voertuigen voorbij rijden.

langere levensduur. Ook op vlak van energieverbruik en uitstoot maken we winst. Studies en experimenten tonen aan dat door omschakeling naar LED-verlichting tot 25% minder energie kan worden verbruikt. Daar komt dan nog eens de besparing door de dynamische verlichting bovenop.

Wat zijn de reacties van de gebruikers van de parking?

Vreemd genoeg hebben we nog geen enkele reactie ontvangen. Maar geen nieuws is goed nieuws zeker? Burgers zijn nochtans mondig genoeg om melding te maken van zaken waar ze het niet mee eens zijn. We gaan er dus ook van uit dat iedereen tevreden is. Al zou een positief schouderklopje uiteraard welkom zijn *lacht*. We gaan in 2017 nog observaties ter plaatse doen om te bekijken of het systeem echt werkt zoals het

geprogrammeerd is.

Zullen alle parkings in de toekomst worden uitgerust met dynamische LED-verlichting?

Dat zou mooi zijn, maar we pakken het stapsgewijs aan. Op de carpoolparking in Heusden-Zolder die in 2017 wordt geopend gaan we dit ook invoeren. Maar op een andere manier. Het sturingsmechanisme krijgt enkele upgrades, zodat we elk armatuur individueel kunnen aansturen wanneer dit nodig is. Het motto is: we plaatsen verlichting indien nodig en deze brandt enkel wanneer nodig. We blijven deze projecten opvolgen en monitoren. Iets wat trouwens perfect past binnen het COVER-project van Wegen en Verkeer: elke medewerker en techniek moet Continu Verbeteren.

ECORASTERS IN ERE HERSTELD



Eén van de vele ecorasters in Vlaanderen.

Afgelopen jaar heeft AWW extra geïnvesteerd in de herstelling van de ecorasters. Veel wegen doorkruisen immers natuurgebieden - en daar wonen vele dieren. Het is belangrijk om hen te leiden naar een plek waar ze veilig kunnen oversteken. Hiervoor worden dikwijls dergelijke ecorasters gebruikt. Een ecoraster is een afsluiting die het natuurgebied afschermt van de omliggende wegen of gebieden. Zo'n raster heeft een dubbele functie: het voorkomt dat dieren op gevaarlijke plekken de weg oversteken en het leidt hen naar een veilige oversteekplaats, wat goed is voor de verkeersveiligheid. Ecorasters bestaan in verschillende maten en soorten. Meestal is het een gaaswerk bevestigd op houten, metalen of kunststof palen. Je kunt het vergelijken met een afsluiting voor schapen, maar dan een beetje hoger. Afhankelijk van de diersoort waarvoor het raster is bedoeld, kunnen de gaten in het rasterwerk groter of kleiner zijn. Ook de hoogte varieert, een raster voor een ree zal natuurlijk groter zijn dan een raster voor een das. Verder moet een ecoraster stevig genoeg zijn om een eventuele botsing met een dier te kunnen dragen.

EVEN DE MAALBEEK VERLEGGEN



Een beek verplaatsen, vraagt veel voorbereiding.

In de tweede helft van 2016 lag de Maalbeek in Grimbergen heel even buiten zijn vaste bedding.

"We moesten een nieuwe duiker in ons wegdek plaatsen. En die is uit beton gegoten, wat toch even moet uitharden alvorens je er opnieuw een beek kan door laten stromen. Vandaar dat we de Maalbeek herlegd hebben", licht werfleider Frank Simons toe.

De nieuwe koker is slechts één van de vele ingrepen in het kader van de heraanleg van de twee gewestwegen Brusselsesteenweg (N202) en de Wolvertemsesteenweg (N211) in Grimbergen.

Frank: "Aan de Maalbeek

hebben we de wegenis van de Brusselsesteenweg volledig vernieuwd. En dus ook de koker onder de baan waardoor de beek stroomde. We kunnen uiteraard niet zomaar inbreken in de beddingen van beken. Daar heb je de toestemming nodig van de beheerder, in dit geval de provincie." Nog tot 2018 vinden er werkzaamheden plaats aan de N202 en N211. Voor weggebruikers verandert er

veel: verschillende kruispunten worden heraangelegd, fietsers en voetgangers krijgen er veiligere doorgangen en het comfort aan bushaltes verhoogt.



60 JAAR

WEGENBOUWKUNDE, EEN TERUG- EN VOORUITBLIK

VAN ONDERBOUW TOT ASFALT

Op 9 september 1956 werd de Dienst voor de Studie en de Controle van de Onderbouw der Wegen (D.S.C.O.W.). In de loop van de jaren kreeg de afdeling verschillende keren een andere naam, maar in 1995 werd ze definitief omgedoopt tot de afdeling Wegenbouwkunde. Lucien Heleven nam in 2008 afscheid van Wegenbouwkunde en geniet na 40 jaar dienst van zijn welverdiend pensioen. Voor ons blikt hij terug. Pieter De Winne, sinds 2009 afdelingshoofd, kijkt vooruit.

"De grootste verandering die onze afdeling heeft doorgemaakt in die 60 jaar is de automatisering en digitalisering", zegt Lucien. "Vroeger werden alle metingen, boringen en analyses handmatig gedaan én handmatig verwerkt." Een tijdrovend werk. Indien één persoon één dag metingen deed, dan had die drie dagen nodig om de resultaten te verwerken en analyseren. Lucien: "Pas vanaf de jaren '80 werden de eerste elektronica op onze afdeling geïntroduceerd. De meettoestellen die we gebruiken werden steeds bekwaam en evolueerden ook met de opkomst van de computer naar volautomatisch." Analyses en interpretatie van re-

sultaten van proeven doen de medewerkers uiteraard nog altijd zelf. "Het werk werd minder intensief door de digitalisatie, maar daarom niet minder," benadrukt Lucien. "Integendeel: er wordt nu meer werk verzet dan vroeger en de vraag naar proeven stijgt ook nog steeds."

Een duurzame toekomst

"Die tijd heb ik niet meegemaakt en ik kan het mij amper voorstellen dat alles handmatig werd verwerkt," zegt Pieter. "De collega's hebben in het verleden de basis gelegd voor het huidige pavement management system (PMS), waarmee de evolutie van de toestand van het autosnelwegennet voorspeld kan worden. Daarbij houden we rekening met de leeftijd van de verharding van elk wegvak en de verkeersbelasting."

In 2016 deed de afdeling Wegenbouwkunde de eerste PMS-voorspellingen. Op basis van die voorspelde toestand wordt de optimale onderhoudsstrategie voor alle wegvakken bepaald om de best mogelijke kwaliteit van het totale netwerk te bekomen, rekening houdend met de beschikbare budgetten. Pieter: "Voorlopig hebben we dit enkel kunnen toepassen op het hoofdwegennet, maar we streven ernaar om in de toekomst dit toe te passen op het volledige wegennet."

Als er gevraagd wordt naar waar Pieter met trots op terugkijkt, komt er meteen één woord naar boven: duurzaamheid. "Bij wegenbouwkunde hebben we de voorbije jaren heel wat vooruitgang geboekt op vlak van geluidsarm asphalt. Het belang van duurzaam omgaan met materialen is volledig doorgedrongen bij onze afdeling", aldus Pieter. Vlot, veilig en duurzaam - de missie van AWW is doorgedrongen bij alle afdelingen.



De afdeling Wegenbouwkunde verstrekt advies op het vlak van wegstructuren, materialen en geluid. Ze voert proeven uit op asphalt, bindmiddelen, grond, ... en voert systematische metingen uit betreffende de oppervlak-kenmerken van het hele wegennet van het Vlaams Gewest. Bij de afdeling Wegenbouwkunde werken 45 mensen.

Lucien (links) en Pieter (rechts).



EEN BLIK OP HET VLAAMS TUNNELCENTRUM

WAKEN OP AFSTAND

“Sinds 2011 bouwen wij in het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum (VTC) de controle en 24/7-monitoring van alle grote tunnels op Vlaamse wegen verder uit. Vanuit ons controlecentrum waken wij over de veiligheid en goede werking.” Aan het woord is Kris Christiaens, operator bij het VTC. In 2016 raakte bekend dat het aantal tunnels onder controle van het VTC nog sterk zal toenemen. Tijd voor een kennismaking.

Het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum werkt met vijftien operatoren. Zij fungeren in een 24/7-permanentiesysteem en zien toe op de goede werking en gebruik van de tunnels. In de komende jaren en maanden komt daar ook

nog een aantal extra tunnels op snel- en gewestwegen bij. “In ons controlecentrum in Antwerpen hebben wij een grote videowall en verschillende monitors hangen. Dat zijn onze ogen op de tunnels over heel Vlaanderen. En daarnaast

waken wij met één oog altijd over de bewakingssystemen die onder andere de staat van de pompen en ventilatoren weergeven. Sensoren die zich in de tunnels bevinden meten hoeveel stikstof en CO er zich in een tunnel hangt. Aan de hand van deze parameters kunnen we vaststellen of er brand of rook is in de tunnel, of bijvoorbeeld dat er een probleem is met de ventilatie”, legt operator Kris Christiaens uit.

Vanuit het VTC staan de operatoren in voor de goede werking van de tunnels én volgen zij incidenten mee op. Kris: “De meeste ongevallen

gebeuren vooral tijdens de ochtend- en avondspits. Het gaat dikwijls om kop-staart-aanrijdingen tussen wagens en vrachtwagens. En dan treden wij in actie. Wij waarschuwen meteen de hulpdiensten en lichten hen in over eventuele materiële en lichamelijke schade. Daarvoor zoomen wij in met onze camera’s om de situatie in detail te kunnen opvolgen. Ook verwittigen wij het Vlaams Verkeerscentrum, opdat zij het aankomende verkeer kunnen waarschuwen van eventuele afgesloten rijstroken. Soms stel je ook heel straffe situaties vast. Onlangs nog zag ik een man met pech zijn wagen eigenhandig uit



Het VTC.

de Kennedytunnel omhoog duwen. Daar schrik je toch even van op.”

Het Vlaams Tunnelcentrum fungeert als schakel tussen de technici en heel wat andere organisaties. “Een brand hebben we gelukkig alleen nog maar gesimuleerd. Maar we hebben uit die oefeningen geleerd dat we heel snel verblind geraken door de rook. En dan moeten we verder op onze afstandsbeveiligingssystemen en kunnen we snel de geschiedenis van de verschillende camera’s doorlopen.

Idealiter vinden we zo meer informatie over de bron van brand. Dat kan cruciale info zijn voor brandweerkorpsen”, aldus Kris. Veiligheid is dan ook zonder twijfel de hoogste prioriteit van het VTC. “Zo beschikken we in alle tunnels over een break-insysteem. Dat betekent dat we letterlijk de zeven belangrijkste FM-frequenties in de tunnels kunnen overnemen en zo alle bestuurders rechtstreeks aanspreken en begeleiden. Er is ook een proefproject lopende met luidsprekers in de tunnels.”



Operator Kris voor de vele schermen.

KENNISMAKEN MET TUNNEL ORGANISATIE VLAANDEREN

OGEN EN OREN IN DE TUNNELS

Sinds 2016 heeft AWV met de Tunnel Organisatie Vlaanderen (of kortweg TOV) een aparte tunnelpijler die verantwoordelijk is voor tunnels langer dan 200 meter. Ook voetgangerstunnel Sint-Anna in Antwerpen valt onder het beheer van TOV. Een gesprek met tunnelcoördinator Steve Van Nuffel tunneltoezichter en Guy Buytaert.

Steve, een tunnelcoördinator wat doet die precies?

“Een groot deel van mijn werk bestaat uit verzamelen van alle informatie die er beschikbaar is over een tunnel. Historisch gezien zit die verspreid over verschillende afdelingen van de overheid. Aan de hand van die informatie stel ik een veiligheidsplan op volgens strikte Europese normen.”

Guy, en een tunneltoezichter?

“We zeggen graag dat tunneltoezichters de ogen en oren zijn van de tunnel, maar eigenlijk is het veel meer. We staan vooral in voor het onderhoud van een tunnel: wasbeurten, controle technische installatie, opvolgen defecten, testen van de noodsystemen, ... Daarnaast werken we ook in een permanente wacht-dienst en beheren we enkele fietstunnels en pompstations over heel Vlaanderen.”

Waarom is een veiligheidsplan voor een tunnel zo belangrijk?

Steve: “In een tunnel is een groot aantal installaties aanwezig en die hebben allemaal een invloed op elkaar. Het is belangrijk om in geval van incidenten snel een duidelijk beeld te kunnen vormen van de installaties. Het veiligheidsdossier biedt dit overzicht. Het is bijvoorbeeld niet alleen belangrijk om te weten welke types camera’s aanwezig zijn, het is ook cruciaal dat we de volledige tunnel in beeld kunnen brengen.

Tunnels worden geregeld afgesloten voor onderhoud, hoe begin je daar aan?

Guy: “We werken met een jaarplanning, zo weet je precies wanneer een tunnel aan de beurt komt. Enkele weken op voorhand



Guy (links) en Steve (rechts) in hun favoriete tunnel.

begin je aan de praktische planning van de werken en verwittigen de hulpdiensten. Een half uur voor de sluiting neem ik de laatste keer contact op met de verkeerspolitie. Zij beslissen finaal of de sluiting kan doorgaan. Wanneer alles in orde is, wordt de signalisatie op zijn plaats gezet en is de tunnelsluiting een feit.”

Werken in een volledig nieuwe organisatie, valt dat mee?

Steve: “Doordat we een nieuwe organisatie zijn, beginnen we in veel dossiers met een wit blad. Hierdoor kan je echt wegen op de algemene visie waar we als organisatie naartoe willen. Deze

uitdaging is één van de redenen dat ik mijn huidige functie ongelooflijk interessant, afwisselend en spannend vind.”

Guy: “Voor TOV werkte ik, voor AWV, als onderhoudstechnicus aan Sint-Annatunnel en de Waaslandtunnel. In 2015 deden er de geruchten dat er een nieuwe organisatie aan zat te komen en zo zag ik mijn kans om een nieuwe uitdaging aan te gaan, nl. die van tunneltoezichter. Tot op vandaag heb ik geen spijt van die beslissing.”



OP STAP MET DE WEGENINSPECTIE



Eric tijdens een inspectie.

Te zwaar beladen voertuigen zijn gevaarlijk en veroorzaken veel schade aan het wegdek. Daarom voeren de wegeninspecteurs van AWW dagelijks controles uit op het gewicht van bestel- en vrachtwagens. Eén derde van de gecontroleerde voertuigen op Vlaamse Wegen blijkt overladen te zijn. Het Agentschap Wegen en Verkeer schreef daarvoor in 2016 voor 1,7 miljoen aan boetes uit.

Een gesprek met Eric Driesen, wegeninspecteur van AWW.

Eric, je bent al sinds maart 2004 bij de wegeninspectie bij AWW. Heb je veel zien veranderen in die tijd?

"Jazeker. In 2003 is de Vlaamse wegeninspectie opgericht. Toen mochten we enkel vaststellingen doen op overlade voertuigen. In 2014 werden de bevoegdheden uitgebreid met controle op totale massa, afmetingen, ladingzekering en uitzonderlijk vervoer. En in 2015 werden we bevoegd voor de controle van ADR (gevaarlijke stoffen) en technische controle van de voertuigen."

Een heel pak extra bevoegdheden dus. Werken jullie nu nog op dezelfde manier als 14 jaar geleden?

"Ja en nee. Een te zwaar geladen voertuig kan je op twee manieren selecteren: visueel, dus je kijkt letterlijk

naar het voertuig of je bijvoorbeeld bij de banden geen extra doorbuigingen ziet. Zo worden de meeste inspecties al sinds 2003 gedaan. Maar sinds 2010 werken we ook via het Weigh-in-motion (WIM) systeem. Hiermee worden voertuigen gewogen terwijl ze rijden. Een heel efficiënte manier want gemiddeld 72% van de voertuigen, die aan de kant worden gezet op basis van de WIM-metingen, blijken effectief overlade te zijn."

In je job kom je veel in contact met mensen, maar niet op een leuke manier want je moet ze beboeten. Hoe ga je daarmee om?

"Ik ben in de afgelopen 13 jaar zelden boze mensen tegengekomen. Ik herinner me slechts één echt slechte ervaring met iemand die dreigde de volgende keer dat hij me zag over mijn auto te rijden. Als je beleefd en rustig uitlegt waarom je iemand hebt tegenge-

houden, dan begrijpen ze het wel. Je moet uiteraard wel veel mensenkennis hebben om deze job te doen. We hebben een opleiding 'hoe omgaan met agressie' gehad, waar ik veel van heb geleerd."

"Als wegeninspecteur moet je jezelf heel menselijk opstellen en meezoeken naar oplossingen, dan worden mensen zelden boos of agressief."

Hoe kijk jij naar je toekomst als wegeninspecteur?

"Zeker met de uitbreiding van de nieuwe bevoegdheden blijft mijn job zeer gevarieerd. Ik kom elke dag andere mensen tegen, elke situatie is anders. Het lijkt misschien eentonig werk, maar dat is het absoluut niet. Ook de intensieve samenwerking met andere actoren zoals de politie, FOD of de Vlaamse Belastingdienst maakt mijn job zeer boeiend. En, ik ben elke dag buiten en zit gelukkig niet in een suf kantoor *lacht*."

BOETES UITGESCHREVEN 2016



Te zwaar geladen
1.720.653
euro

Controle op
gevaarlijke lading &
aanwezige documenten
(ADR)

183.095
euro

AANTAL VOERTUIGEN
GECONTROLEERD 2016



Te zwaar geladen
3.730

Controle op
gevaarlijke lading &
aanwezige documenten
(ADR)

1.353

Begeleiding bij
technische keuring

1.788



Bouw mee aan de mobiliteit van morgen



Vlaanderen
is wegen en verkeer