

Administratie Wegen en Verkeer

[Agentschap Infrastructuur]

Jaarverslag 2005 [2006]

Inhoud

Voorwoord door ir. Chris Caestecker, directeur-generaal	4
Beter Bestuurlijk Beleid	6
· Het reorganisatieproject 'Beter Bestuurlijk Beleid'	6
· Het Agentschap Infrastructuur	10
Horizontale afdelingen	14
· Afdeling Wegenbeleid en -beheer	16
· Afdeling Verkeerskunde	22
· Afdeling Wegenbouwkunde	28
· Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	32
Provinciale afdelingen	38
· Provinciale afdeling West-Vlaanderen	40
· Provinciale afdeling Oost-Vlaanderen	46
· Provinciale afdeling Vlaams-Brabant	52
· Provinciale afdeling Antwerpen	58
· Provinciale afdeling Limburg	64
· Afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent	70
· Afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen	76

Overkoepelende projecten van het Agentschap	82
· Knelpunten en 'missing links'	84
· Kennisbeheer Agentschap Infrastructuur	86
· Klachtenmanagement	88
· Het aslastendecreet	90
· De cel Verkeersparameters	92
· Het Verkeerscentrum	94
· Aanpak zwerfvuil	96
· Mobiliteitscampagnes en het magazine Uitweg	97
· De wegentelefoon	98
· Ecologisch bermbeheer	99
Overkoepelende cijfers van het Agentschap	100
· Evolutie bestede budgetten (2000-2005)	102
· Wegen en fietspaden	105
· Gevaarlijke punten	106
· Vergunningen en adviezen	108
· Kabinetsnota's en Parlementaire vragen	110
· Website wegen.vlaanderen.be	111
· Personeel	112
· Cijfers EMG en EMA	114
· Winterdienst	118
Colofon	121

Voorwoord



[7]

Voor u ligt het jaarboek 2005-2006 van het Agentschap Infrastructuur. Lees het aandachtig, koester het en bewaar het op een speciale plaats. Het is immers een speciaal exemplaar. Een jaarboek van het Agentschap Infrastructuur zoals nu voor u ligt, hebt u in het verleden niet gehad en zal u in de toekomst niet meer krijgen. Het staat model voor wat achter ons ligt en het geeft tezelfdertijd aan wat voor ons ligt. Het is een scharnierboek waarin heel wat aandacht besteed wordt aan het jaar 2005 en alle veranderingen die in dat jaar besloten lagen en momenteel in volle ontplooiing zijn. Een jaarboek is de ideale gelegenheid om terug te blikken en dat gebeurt ook. Aangezien 2005 voor het Agentschap een overgangsjaar was, wil ik u bij wijze van inleiding vooral een blik op de toekomst gunnen. Zo wordt niet alleen een periode afgesloten, er wordt ook vooruitgeblikt op wat komen gaat vanuit de veranderingen van het voorbije jaar. De nieuwe look en de uitgebreide inhoud weerspiegelen dit.

2005 was een scharnierjaar door mijn aanstelling als directeur-generaal. Een verdere stap in een carrière is steeds een belangrijk moment. Zowel voor mezelf als voor de ruim 1600 personeelsleden in het Agentschap. Het is als een groot schip met een nieuwe kapitein. Er wordt van de kapitein verwacht dat hij de koers van zijn schip bepaalt en zondig bijstuurt. Het schip van koers doen veranderen vraagt echter inspanningen van de voltallige bemanning. De koers van het Agentschap Infrastructuur zal de komende jaren veranderen. Niet omdat veranderen op zich een doel is, wel omdat de omgeving verandert en wij ons als organisatie steeds opnieuw moeten aanpassen om onze opdrachten op een goede manier te kunnen blijven waarmaken. Ik wil de komende jaren extra aandacht besteden aan de lopende veranderingsprocessen, de organisatie meer doen focussen op aandacht voor kwaliteit en verantwoordelijkheid en meer werk maken van de interne en externe communicatie. Vooral werken aan de kwaliteit van de uitvoering van werken, de kwaliteit van onze dienstverlening en de kwaliteit van onze eigen kennis en kunde staan hierbij hoog op de agenda.

2005 betekende dus een nieuwe start, maar ook een nieuwe structuur. Mijn start valt nagenoeg samen met de definitieve implementatie van het veranderingsproces Beter Bestuurlijk Beleid. Hierin werd naar Angelsaksisch model de administratie Wegen en Verkeer omgevormd tot een verzelfstandigd Agentschap Infrastructuur dat werkt op basis van een beheers-

overeenkomst met concrete en meetbare doelstellingen. Vooral het onderbrengen van de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Antwerpen en Elektriciteit en Mechanica Gent bij het Agentschap Infrastructuur is een belangrijke stap voorwaarts en laat ons toe als wegbeheerder coherent op te treden. Dit mag binnen de sector Openbare Werken als een belangrijke meerwaarde van het BBB-project gezien worden. Het is voor mij dan ook een uitdaging om dit samengaan vlot en efficiënt te laten verlopen.

2005 was ook het jaar waarin gestart werd met een nieuwe structuur voor de alternatieve financiering van een aantal grote infrastructuurprojecten. Om deze Publiek Private Samenwerkings-projecten te kunnen realiseren wordt in 2006 Via-Invest opgericht. De Vlaamse regering wil via deze manier van financieren op versnelde wijze meer dan 500 miljoen euro investeren in wegeninfrastructuur. Deze voor het Agentschap nieuwe manier van werken vraagt heel wat voorbereiding en zal ook in 2006 flink wat energie en denkwerk vragen.

Een nieuwe start is ook een gelegenheid om vooruit te blikken, op langere termijn te denken en de strategie te bepalen. Het helpen realiseren van de vijf strategische doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen – bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid en milieuvriendelijkheid – blijft voor mij de komende jaren een enorme uitdaging. Het is een

gezamenlijke opdracht voor zowel de centrale als de territoriale afdelingen om al hun processen hierop te focussen. De medeverantwoordelijkheid van elke afdeling binnen het Agentschap Infrastructuur om deze strategische doelstellingen waar te maken is een grote maar ook boeiende uitdaging. Naast dit maatschappelijk perspectief zijn ook het klantenperspectief – hoe zien onze klanten ons –, het processenperspectief – in welke processen willen we sterk staan – en het leer & groei perspectief – hoe kunnen we blijvend verbeteren – strategische aandachtspunten. Om dit te kunnen bewaken en opvolgen beschikt het Agentschap Infrastructuur over een Balanced Score Card. Dit is een managementmodel gebruikt als evaluatiemethode om de realisatiegraad van de doelstellingen te kunnen sturen en opvolgen. De Balanced Score Card was één van de belangrijkste beleidsinstrumenten van de administratie Wegen en Verkeer en zal dit nog meer zijn binnen het Agentschap.

Ik dank al mijn medewerkers voor hun dagelijkse inzet die van 2005 zo'n goed jaar heeft gemaakt en reken erop dat diezelfde inzet binnen het nieuwe Agentschap Infrastructuur ervoor zal zorgen dat 2006 een nog beter jaar wordt.

ir. Chris Caestecker
directeur-generaal
Agentschap Infrastructuur

Het reorganisatieproject 'Beter Bestuurlijk Beleid'

De structuur van de Vlaamse overheid was door de jaren heen te ingewikkeld geworden. De operatie Beter Bestuurlijk Beleid gooide de indeling van de overheidsdiensten om met als doel ze efficiënter en transparanter te maken.

[9]

Het brede veranderingstraject Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) is het antwoord van de Vlaamse regering op een aantal nieuwe maatschappelijke uitdagingen. Met de vernieuwingen wil de Vlaamse overheid zich in haar relatie met de burger en de bedrijven aanpassen aan de eigentijdse maatschappelijke verhoudingen. BBB zorgt ervoor dat de Vlaamse overheid:

- meer klantgericht optreedt;
- haar dienstverlening efficiënt en effectief uitbreidt;
- haar legitimiteit verwerft vanuit transparante overheidsstructuren en een interactieve en participatieve opstelling;
- in een correcte verhouding staat tegenover het politieke niveau, de andere overheden en het maatschappelijke middenveld;
- een eigentijds personeelsbeleid voert;
- in een aangepaste controleomgeving werkt die resultaatgerichtheid en slagvaardigheid mogelijk maakt.

Kernbegrippen hierbij zijn nieuwe maatschappelijke uitdagingen en transparantere structuren.

NIEUWE MAATSCHAPPELIJKE UITDAGINGEN

Er bleek op verschillende vlakken een soepeler manier van werken nodig. In de snel veranderende maatschappij van vandaag moet de overheid sneller en efficiënter kunnen inspelen op de noden van de samenleving, die gekenmerkt wordt door:

- individualisering: 'de' burgers van vandaag zijn hoger opgeleid, willen hun leven zelf bepalen, directer contact hebben met de overheid en zich eerder projectmatig dan permanent in intermediaire organisaties engageren;
- netwerksamenleving: bij de oplossing van problemen komen steeds meer instanties, soorten deskundigheden, verantwoordelijkheden en deelbelangen te pas. De overheid kan steeds minder centraal sturen;
- communicatietechnologie: van de overheid wordt verwacht dat ze de mogelijkheden van de moderne communicatietechnologie gebruikt om op een toegankelijke, transparante en interactieve manier met de burger te communiceren.

TRANSPARANTERE STRUCTUREN

In 2000, bij het opstarten van het Beter Bestuurlijk Beleid, was de Vlaamse overheid een historisch gegroeid amalgaam. Naast het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap waren er bijvoorbeeld ook Vlaamse openbare instellingen (VOI's) en Vlaamse wetenschappelijke instellingen (VWI's), elk met hun eigen statuten, structuren en taakverdelingen. Die historisch gegroeide structuur was onvoldoende transparant en efficiënt om vlot te kunnen inspelen op de maatschappelijke en bestuurskundige ontwikkelingen van de toekomst.

BUNDELING IN 13 BELEIDSDOMEINEN

Daarom heeft de Vlaamse regering alle diensten gehergroepeerd binnen 13 coherent samengestelde beleidsdomeinen. De verschillende diensten binnen deze beleidsdomeinen krijgen in functie van hun specifieke taken een grotere zelfstandigheid.

- Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid
- Bestuurszaken
- Financiën en Begroting
- Internationaal Vlaanderen
- Economie, Wetenschap en Innovatie
- Onderwijs en Vorming
- Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Cultuur, Jeugd, Sport en Media
- Werk en Sociale Economie
- Landbouw en Visserij
- Leefmilieu, Natuur en Energie
- Mobiliteit en Openbare Werken
- Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

‘Beter Bestuurlijk Beleid’ geeft de administraties meer verantwoordelijkheid en een grotere autonomie. Bovendien komt er een transparante structuur die voor alle beleidsdomeinen gelijk is: een ministerie dat bestaat uit een departement en intern verzelfstandigde Agentschappen, en daarnaast extern verzelf-

standigde Agentschappen. De administratie Wegen en Verkeer werd omgedoopt tot Intern Verzelfstandigd Agentschap (IVA) Infrastructuur en ingedeeld bij het mobiliteitsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het Organisatiebesluit van 3 juni 2005 legde de volgende structuur vast:

- het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit:
 - ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken
 - nv De Scheepvaart (EVA)
 - nv Waterwegen en Zeekanaal (EVA)
 - VVM - De Lijn (EVA)
- het ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken bestaat zelf uit:
 - departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - Agentschap Infrastructuur (IVA)
 - Agentschap voor Maritieme dienstverlening en Kust (IVA)
- het departement Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit entiteiten die verband houden met:
 - de beleidsafdelingen
 - de uitvoerende afdeling Maritieme Toegang
 - de DAB's regionale luchthaven Deurne en Oostende
 - de Technisch Ondersteunende Diensten
 - de Managementondersteunende Diensten

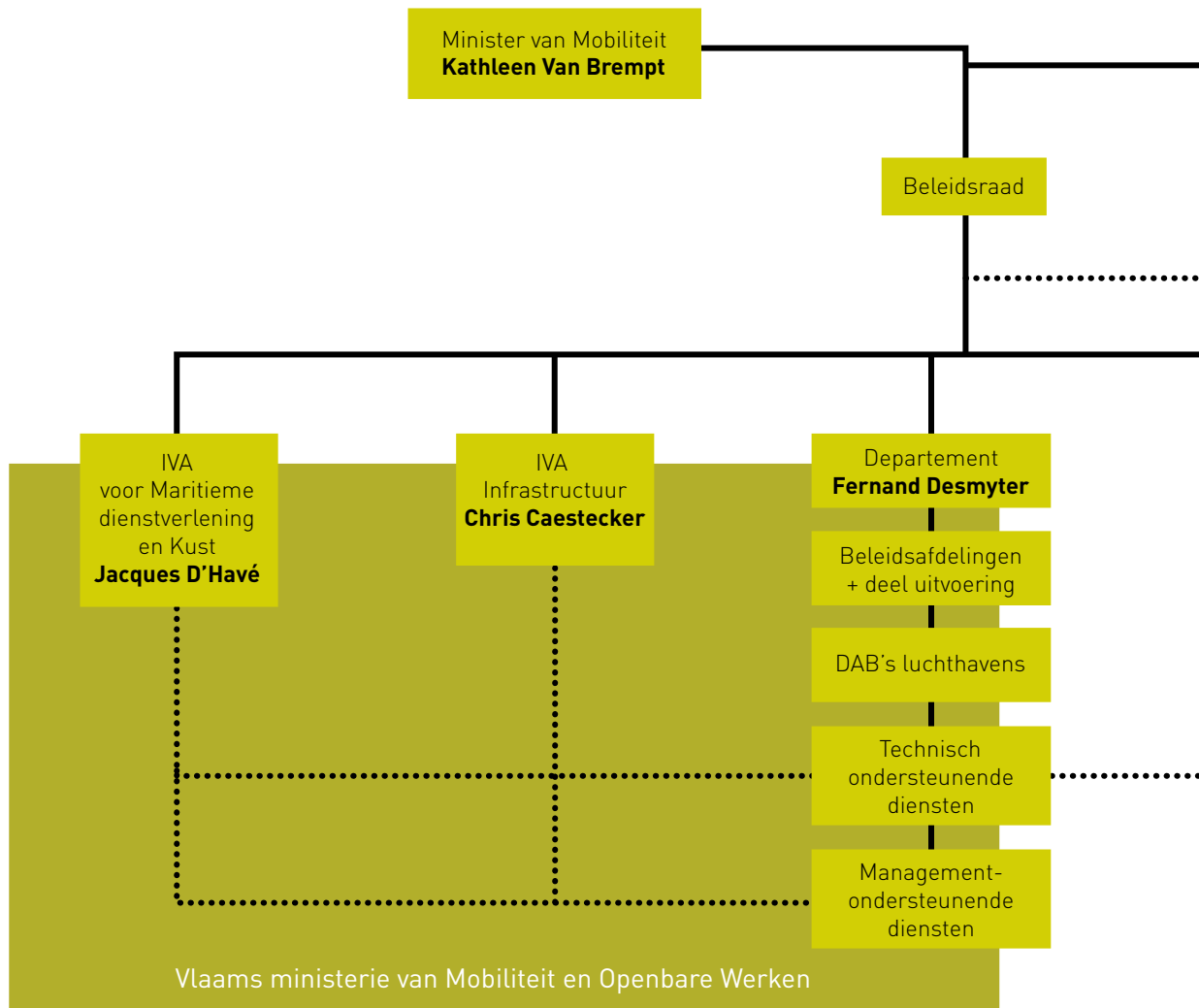
Met de herstructurering wil de overheid haar diensten sneller en efficiënter maken. →





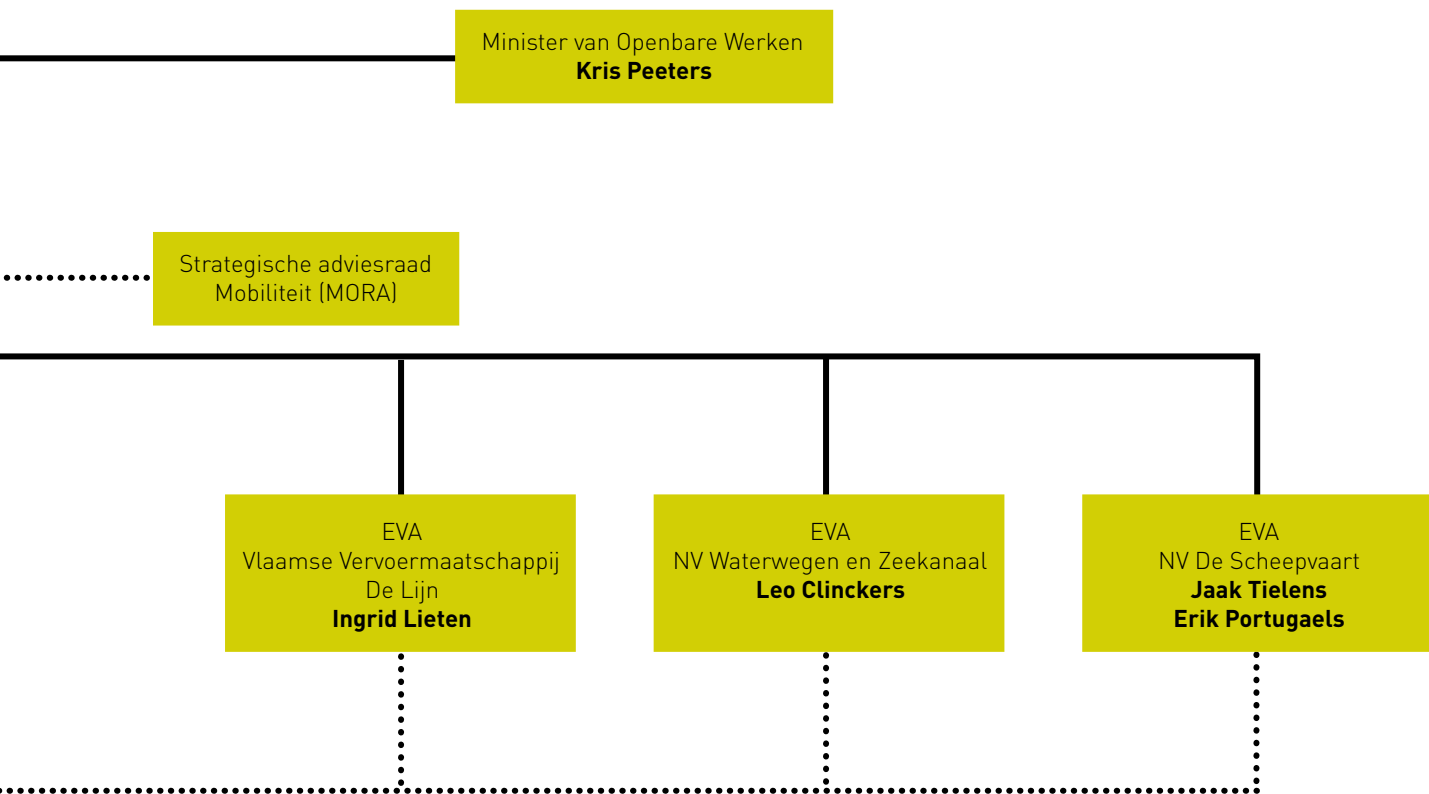
[8]

ORGANOGRAM BELEIDSDOMEIN



Het Ferrarisgebouw in Brussel herbergt heel wat diensten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. →

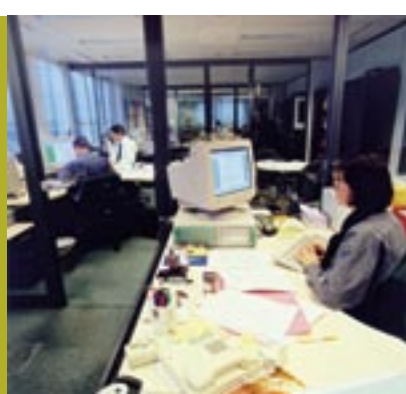




[9]

Legende:
 — hiërarchische lijnen
 ... ondersteuning

De overheid wil ook werken aan
 een efficiënt en eigentijds personeelsbeleid. →



Het Agentschap Infrastructuur

Door de operatie Beter Bestuurlijk Beleid kwamen de meeste diensten van de administratie Wegen en Verkeer terecht in het gloednieuwe Agentschap Infrastructuur.

[10]

Met de inwerkingtreding van het herstructureringsproject Beter Bestuurlijk Beleid werd de administratie Wegen en Verkeer opgeheven en het verzelfstandigde Agentschap Infrastructuur opgericht. Het merendeel van de opdrachten van de voormalige administratie Wegen en Verkeer werden overgenomen door het Agentschap Infrastructuur. Naast de diensten van de voormalige administratie Wegen en Verkeer werden ook de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Antwerpen en Elektriciteit en Mechanica Gent in dit nieuwe Agentschap opgenomen. De afdeling Personenvervoer en Luchthavens verhuisde dan weer naar het departement.

MISSIE

De belangrijkste taken van het Agentschap zijn:

- het beheren, onderhouden en optimaliseren van het toevertrouwde wegenpatrimonium;
- het organiseren van het verkeer;
- het verstrekken van informatie en het verzekeren van communicatie;
- het opstellen van evenwichtige en objectieve programma's;
- het mee vorm geven aan het beleid.

Eigenlijk staan al deze taken in het kader van de missie van het Agentschap Infrastructuur: het garanderen van een veilige en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers in Vlaanderen.

Om deze opdracht te volbrengen steunt het Agentschap op 6 grote pijlers:

- kennisbeheer;
- kwaliteitsvol en innovatief werken;
- geïntegreerd samenwerken met partners;
- klantgerichtheid;
- voortdurend verbeteren en integriteit;
- betrouwbaarheid en transparantie;

INDELING

Om vlot te kunnen werken aan een betere mobiliteit werd het verzelfstandigde Agentschap Infrastructuur onderverdeeld in drie horizontale en zeven territoriale afdelingen. De algemene leiding van het Agentschap is in handen van de directeur-generaal ir. Chris Caestecker.

Horizontale afdelingen:

- Planning en Coördinatie, afdelingshoofd: ir. Tom Roelants;
- Verkeerskunde, afdelingshoofd: ir. Armand Rouffaert;
- Wegenbouwkunde, afdelingshoofd: ir. Roland Charlier;

Een belangrijke taak van het Agentschap is het onderhouden en optimaliseren van het autosnelwegen- en gewestwegennet. →





Territoriale afdelingen:

- Wegen en Verkeer Antwerpen, afdelingshoofd: ir. Henk Keymeulen;
- Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, afdelingshoofd: ir. Frans Venstermans;
- Wegen en Verkeer Limburg, afdelingshoofd: ir. Gijs Moors;
- Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, afdelingshoofd: ir. Peter De Backer;
- Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, afdelingshoofd: ir. Hubert Decramer;
- Elektriciteit en Mechanica Antwerpen, afdelingshoofd: ir. Willy Frans;
- Elektriciteit en Mechanica Gent, afdelingshoofd: ir. Willy Van Wallegghem.

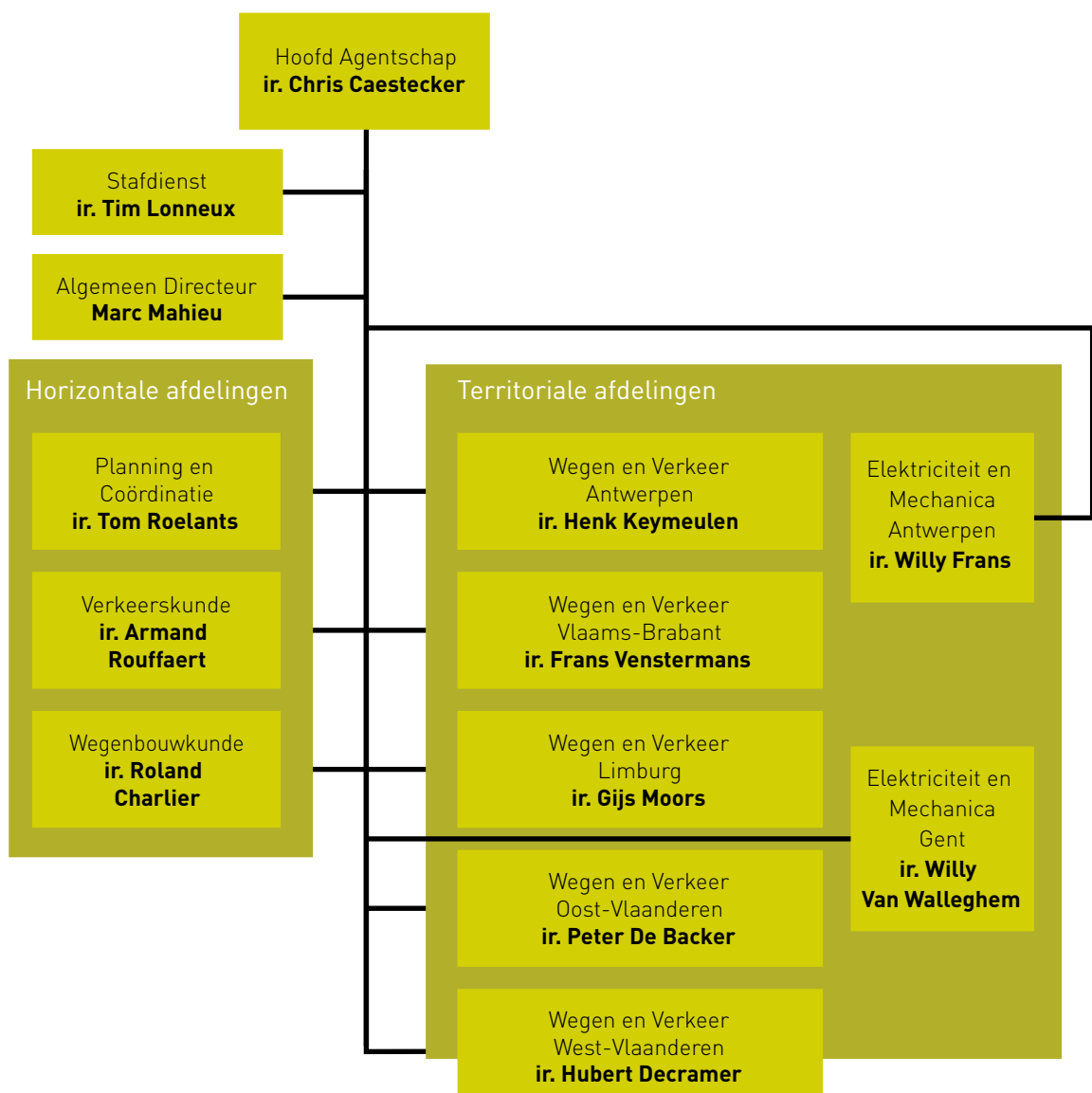
De Directieraad van het Agentschap

(van links naar rechts en van boven naar onder):

- ir. Tom Roelants, ing. Arnold Parmentier, ir. Gijs Moors,
 ir. Roland Charlier, ir. Tim Lonneux, ir. Henk Keymeulen,
 ir. Willy Van Wallegghem, ir. Armand Rouffaert,
 ir. Frans Venstermans, ir. Chris Caestecker,
 ir. Hubert Decramer, ir. Peter De Backer
 (ir. Willy Frans ontbreekt)



[12]



ORGANOGRAM AGENTSCHAP INFRASTRUCTUUR

De missie van het Agentschap is een vlottere mobiliteit voor alle weggebruikers. →



Beter Bestuurlijk Beleid

De Vlaamse overheidsdiensten werden op een andere manier ingedeeld. Ook de voormalige administratie Wegen en Verkeer kreeg een nieuwe naam en een andere vorm. Deze tabel somt de voornaamste wijzigingen op. Zo vindt u makkelijker uw weg binnen de gloednieuwe structuur.

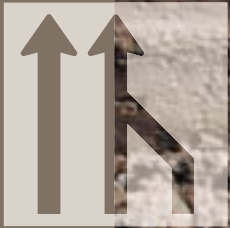


VOOR 1 APRIL 2006

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap	→
Departement Leefmilieu en Infrastructuur	→
Administratie Wegen en Verkeer	→
College van Afdelingshoofden	→
Wegenbeleid en beheer	→
Verkeerskunde	→
Wegenbouwkunde	→
Personenvervoer en Luchthavens	→
Provinciale afdeling	→
Elektriciteit en Mechanica Gent & Elektriciteit en Mechanica Antwerpen	→
maken deel uit van de Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten	

NA 1 APRIL 2006

Vlaamse overheid
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
Agentschap Infrastructuur
Directieraad
Planning en Coördinatie
Verkeerskunde
Wegenbouwkunde
Overgeheveld naar het departement
Territoriale afdeling
Elektriciteit en Mechanica Gent & Elektriciteit en Mechanica Antwerpen
overgeheveld naar het Agentschap Infrastructuur



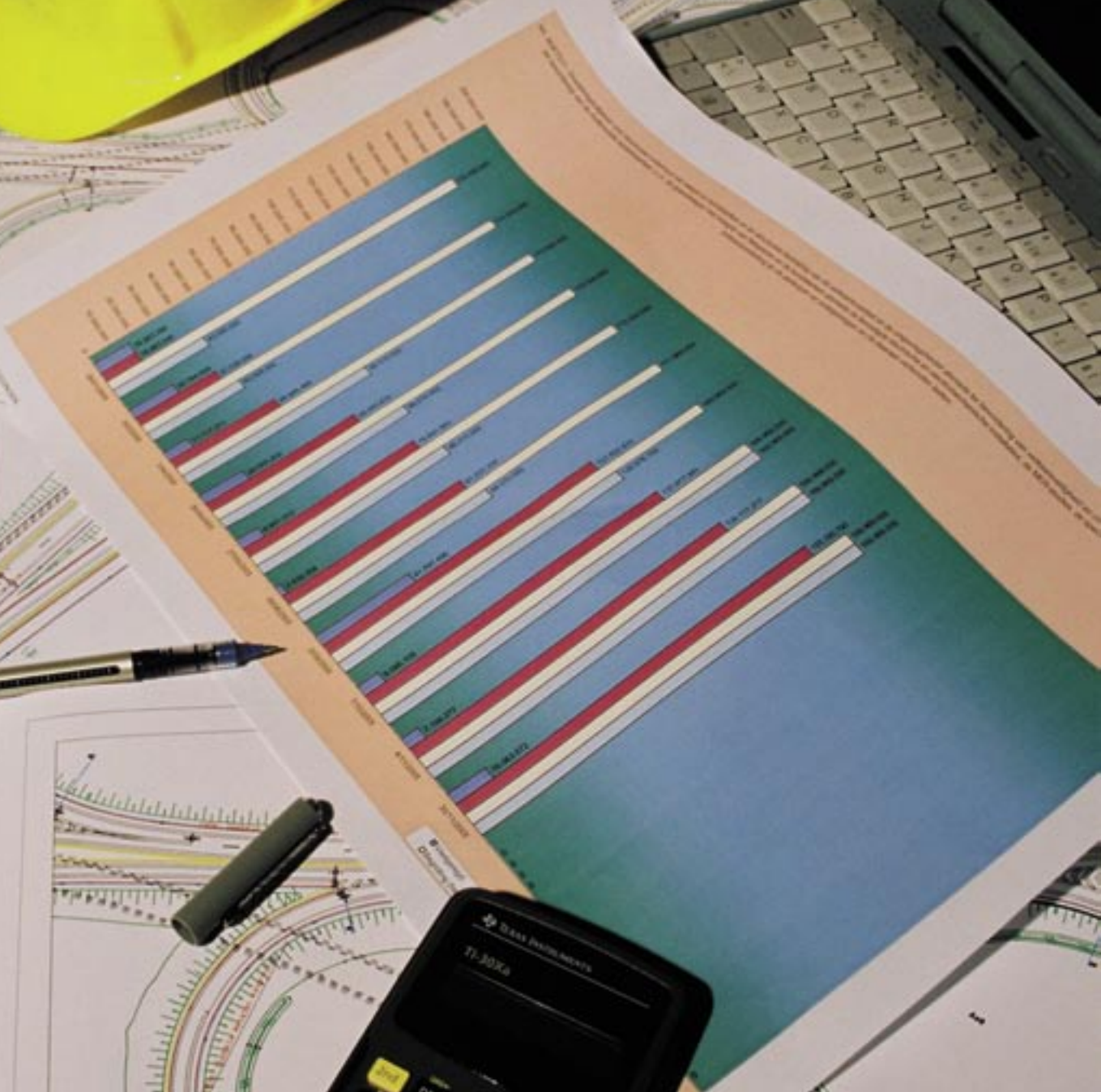
Horizontale afdelingen

Wegenbeleid & -beheer

Verkeerskunde

Wegenbouwkunde

Personenvervoer en Luchthavens



Afdeling Wegenbeleid & -beheer

De afdeling Wegenbeleid en -beheer bereidt het wegenbeleid voor en rapporteert erover aan de minister. Ze coördineert en ondersteunt daarnaast de werkzaamheden van de provinciale afdelingen en stelt de begroting en de budgetten op.

De afdeling staat ook in voor de werkzaamheden van de winterdienst en ondersteunt en adviseert het wegbeheer.

Zo koopt ze machines aan voor het onderhoud van de wegen en bestudeert ze onderhoudsmethodes.

Gelijke kansen en diversiteit

De Vlaamse regering wil streven naar een samenleving waar iedereen gelijke kansen krijgt. Bovendien wil de Vlaamse regering als werkgever een voorbeeldfunctie vervullen bij het tewerkstellen van kansengroepen in haar eigen diensten.

Het decreet van 8 mei 2002 en het bijhorende uitvoeringsbesluit van 24 december 2004 schrijven maatregelen voor om het gelijkekansenbeleid en het diversiteitsbeleid te bevorderen en te ondersteunen. Gestimuleerd door het decreet heeft het Agentschap Infrastructuur beslist om van start te gaan met een diversiteitsplan. Met dit plan wil het Agentschap een evenredige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen realiseren, ervaren en onervaren werknemers een plaats geven binnen het Agentschap en meer personen van allochtone afkomst, arbeidsgehandicapten en kortgeschoolden aantrekken.

Het diversiteitsplan wil werken rond het waarden van verschillen en zo de werknemers binnen de organisatie bewust maken van de voordelen die gelijke kansen en diversiteit kunnen opleveren. Met het diversiteitsplan wil het Agentschap Infrastructuur in dialoog treden met zoveel mogelijk personeelsleden.

DIVERSITEITSDAG

Het zijn echter in de eerste plaats de afdelingshoofden, stafleden en personeelsverantwoordelijken die moeten gesensibiliseerd worden rond diversiteit in het aanwervingsbeleid. Zij moeten er immers van overtuigd worden dat het zin heeft om vrouwen, mensen van allochtone afkomst, arbeidsgehandicapten, kortgeschoolden en ervaren werknemers een gelijke kans te geven bij het aanwerven van nieuwe personeelsleden. Daarom werd een diversiteitsdag georganiseerd.

De diversiteitsdag vond plaats op 22 november 2005 onder het peterschap van ir. Chris Caestecker, directeur-generaal. Voor de organisatie van deze dag kon het Agentschap Infrastructuur rekenen op de medewerking van verschillende personen en diensten:

- de dienst Emancipatiezaken;
- de administratie Werkgelegenheid;
- prof.dr. Machteld de Metsenaere, voorzitter van het diversiteitsforum van de VUB;
- Stijn Germeys, projectleider van allochtonen bij CQ Staffing;
- en twee personeelsleden van de Vlaamse gemeenschap met respectievelijk een visuele en auditieve handicap die een verhelderende praktijkgetuigenis neerzetten.

Naast enkele toespraken werden er ook twee workshops georganiseerd: 'Vooroordelen veroordelen' en 'Diversiteit bekeken door een andere bril'. De aanwezigen mochten zelf kiezen welke workshop ze wilden bijwonen. Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Gelijke Kansen, sloot de dag af.





PROJECTEN VOOR 2006

De diversiteitsdag was het startsein voor het op gang brengen van processen en activiteiten die op termijn moeten leiden tot een verankering van het gelijkekansen- en diversiteitsbeleid in de structuur en de cultuur van het Agentschap. Het Agentschap Infrastructuur zet daarom ook in 2006 haar activiteiten rond gelijke kansen en diversiteit verder. Zo zal er in 2006 voor alle personeelsleden een 'diversiteitsronde' worden georganiseerd, waar zal worden gewezen op de voordelen van diversiteit voor de organisatie.

In onze multiculturele samenleving is de toekomst immers aan organisaties en bedrijven waar 'andere' competenties, achtergronden en culturen gewaardeerd worden en waar verschillen niet als een hindernis worden gezien, maar als een verrijking. Als overheid moeten we er ons er bovendien van bewust zijn dat het voor een efficiënt beleid noodzakelijk is dat alle subgroepen in onze samenleving vertegenwoordigd zijn in ons personeelsbestand. Het uitsluiten van bepaalde groepen kan op termijn immers belangrijke economische, politieke, sociale en ethische consequenties hebben.

Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Gelijke Kansen, sloot de dag af.



➤ Twee personeelsleden met een handicap zorgden voor een boeiende praktijkgetuigenis. Van links naar rechts ziet u: de doventolk; Johan Vermeiren van de dienst Emancipatiezaken, moderator van het debat; Severine D'Hondt, medewerker bij de afdeling Zeeschelde (nu afdeling Wegen & Verkeer Vlaams-Brabant) en Beatrix Verbiest, assistent bij de afdeling Coördinatie Onderwijspersoneel.

Een groepsfoto van de verschillende sprekers op de diversiteitsdag. Van links naar rechts ziet u: Prof. Dr. Machteld De Metsenaere; Ria Claessens; ir. Chris Caestecker; Michiel Van de Voorde; Ingrid Pelssers en Stijn Germeys.



Biocidenreductie

Chemische bestrijdingsmiddelen of biociden komen terecht in de bodem, het oppervlakte- en grondwater en in de lucht. Ze stapelen zich op in het milieu. Ook de mens wordt via voedsel, drinkwater en lucht blootgesteld aan deze schadelijke stoffen.

De laatste decennia neemt de aandacht voor deze problematiek toe. Dit gaf in 1984 aanleiding tot een bepaling in het Bermbesluit die het gebruik van biociden in de berm verbiedt. In 2001 volgde een decreet dat sinds 2004 het gebruik van biociden door openbare diensten verbiedt. Enkel diensten die een goedgekeurd reductieprogramma kunnen voorleggen mogen hun biocidengebruik stapsgewijs afbouwen, en dit tot 2015.

Het Agentschap Infrastructuur verbindt zich ertoe om uiterlijk tegen 2011 het nulgebruik te bereiken. Hiervoor werd gekozen voor een integrale aanpak.

Eerst en vooral moet men vermijden dat geschikte groeiplaatsen voor planten ontstaan. Daarom werd in 2005 een overzichtelijke brochure uitgegeven waarin een reeks structurele maatregelen worden voorgesteld voor ontwerp en (her)aanleg van infrastructuur.

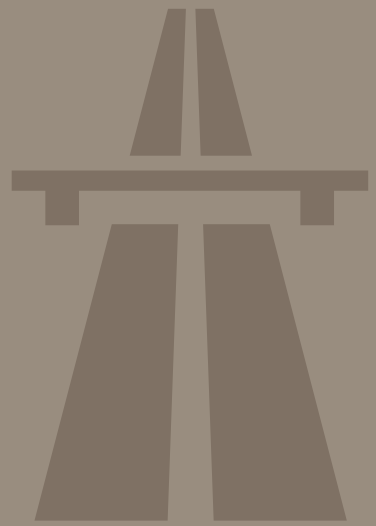
In 2005 werd door de districten, in het kader van alternatieve bestrijding, voornamelijk gebruik gemaakt van extra veegbeurten, borstelen en voegvullen. Het verder uitwerken van het brughoofdenproject laat toe om ervaring op te doen op het vlak van alternatief beheer op moeilijk bereikbare plaatsen. In elke provinciale afdeling werd minimaal 20% van de gewestwegen biocidevrij beheerd. Voor 2006 is een minimum van 30% voorzien.

In probleemsituaties, zoals bij moeilijk bereikbare plaatsen of invasieve exoten, kan chemische bestrijding als laatste redmiddel worden aangewend. Belangrijk hierbij is dat men voor de minst schadelijke producten kiest en zeer omzichtig te werk gaat. Hiervoor beschikt het Agentschap Infrastructuur over een strikt limitatieve lijst van toegestane werkzame stoffen (glyfosaat, trimesium-glyfosaat, ammoniumglufosinaat en fluroxypyr).

Alleszins dringt een mentaliteitsverandering zich op, ook bij de burger. Kruidgroei is niet altijd problematisch, en kan vaak in zekere mate gedoogd worden. Wanneer er gevaar bestaat voor beschadiging van de infrastructuur, verkeersveiligheid of waterafvoer



➤ Voegvullen is een voorbeeld van een structurele maatregel in het kader van biocidenreductie.



moeten uiteraard maatregelen worden genomen. Tolereren van een groener, gezonder straatbeeld is daarom de boodschap.

Helaas zijn alternatieve bestrijdingsmethoden nog steeds duurder dan klassiek, chemisch beheer. Met een goed doordachte aanpak kan dit prijsverschil verkleind worden.

Omdat sensibilisatie een belangrijke factor is in het behalen van de nuldoelstelling van het Agentschap Infrastructuur, werden in 2005 verschillende presentaties gegeven rond biocidenreductie. Tevens verscheen een artikel in het rapport van het Belgisch wegcongres.

Voor meer informatie kunt u terecht op onze intranetsite: <http://intra.lin.vlaanderen.be/awv/wbb/index.php?ID1=milieubouw>



↗ Deze bloeiende bermen als prachtig resultaat van het reduceren van biociden.



↗ En waarom zou een beetje onkruid niet getolereerd mogen worden?



STOP

Afdeling Verkeerskunde

De afdeling Verkeerskunde bereidt het beleid voor wat betreft verkeersveiligheid en staat in voor het geven van technisch advies aan de provinciale afdelingen over verkeerslichten, verkeersborden, de herinrichting van kruispunten en het verkeersbeheer. De afdeling voert verkeerstellingen en verkeersenquêtes uit, onderzoekt aanvragen voor uitzonderlijk vervoer en koopt signalisatiemateriaal aan. Ze is ook verantwoordelijk voor de uitbouw en exploitatie van het Verkeerscentrum, dat instaat voor een vlotte doorstroming van het verkeer in Vlaanderen.

2006

In de nieuwe structuur bleef de naam 'Verkeerskunde' behouden. Het Verkeerscentrum verhuist naar het departement MOW.

Zone-30 in schoolomgevingen

De realisatie van de zones-30 schoolomgevingen was een belangrijke doelstelling van het Agentschap Infrastructuur in 2005. Het ministeriële besluit van 26 april 2004 stelde dat tegen het begin van het schooljaar 2005-2006 elke school, behoudens uitzonderlijke gevallen, in een zone-30 diende te liggen.

In een eerste fase zorgde het Agentschap Infrastructuur in samenwerking met de gemeenten voor een precieze lokalisatie van de scholen die gelegen waren langs of nabij de Vlaamse gewestwegen. De provinciale wegenafdelingen verzamelden al deze locaties en de geldende snelheidsregimes in een tabel die de afdeling Verkeerskunde hiervoor speciaal had ontwikkeld. Deze tabel zou later gebruikt worden voor het opvolgen van de realisatie van de zones-30.

De Directieraad van het Agentschap Infrastructuur stelde algemene regels op om schoolomgevingen permanent dan wel dynamisch te signaleren. Op deze manier kon er een maximale eenvormige afbakening van schoolomgevingen langs gewestwegen worden bereikt.

PERMANENT OF DYNAMISCH?

In bebouwde kommen opteerden de actoren voornamelijk voor de plaatsing van een permanente signalisatie. Op gewestwegen met een snelheidsregime van 70 km/uur werd dan weer gekozen voor een dynamische signalisatie. In heel veel gevallen konden de boven vermelde algemene regels zonder problemen langs de Vlaamse gewestwegen worden toegepast. In het geval dat er een andere zienswijze was tussen het Agentschap Infrastructuur en de betrokken gemeente over permanente dan wel dynamische afbakening van de schoolomgevingen langs de gewestwegen, werd het dossier op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) gebracht. Tijdens deze PCV-vergade-

ringen zochten de verschillende betrokken partijen (het Agentschap Infrastructuur, de betrokken gemeente, de lokale politie, het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, De Lijn,..) naar een oplossing die het best tegemoet kwam aan de precieze karakteristieken van die schoolomgeving.

OVERZICHT

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal zones-30 schoolomgevingen die op de gewestwegen werden afgebakend. Er wordt bovendien vermeld of de afbakening op een permanente of een dynamische wijze gebeurt en over hoeveel scholen het precies gaat. In een aantal uitzonderlijke gevallen werd, voor scholen die gelegen waren langs de gewestwegen, geopteerd om op de gewestweg geen zone-30 af te bakenen. In deze uitzonderingsgevallen zullen andere maatregelen (bijvoorbeeld maatregelen op het vlak van infrastructuur of handhaving,..) getroffen worden om de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd te garanderen.

REALISATIE

Nadat voor elke schoolomgeving bepaald was of deze permanent dan wel dynamisch moest worden uitgerust, kwam de fase van de daadwerkelijke realisatie op het terrein. Ook hier was een permanent overleg met de gemeenten noodzakelijk omdat bepaalde schoolomgevingen zich uitstrekten over zowel gemeente- als gewestwegen.





In overleg met de gemeenten plaatsten de provinciale wegenafdelingen de permanente signalisatie. Ook wat de plaatsing van de dynamische signalisatie betrof, werden concrete afspraken gemaakt tussen het Agentschap Infrastructuur, de gemeenten (technische diensten en politie) en de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Gent en Elektriciteit en Mechanica Antwerpen (EMG en EMA). Zo moesten er bijvoorbeeld heel wat plaatsbezoeken worden gebracht om de beste inplanting van de dynamische borden in de schoolomgevingen na te gaan en de nodige kabelwerken uit te voeren.

Omdat de plaatsing van de dynamische signalisatie langs de gewestwegen door EMG en EMA niet overal tegelijk tegen 1 september 2005 mogelijk was, schoot

het Agentschap Infrastructuur te hulp. Op een aantal plaatsen werden voorlopig permanente borden geplaatst, in afwachting van de stelselmatige vervanging ervan door een dynamische signalisatie. Belangrijk om te weten is dat voor iedere zone-30 een ministerieel besluit diende opgesteld te worden. Dit vergde een intense samenwerking tussen het Agentschap Infrastructuur en de gemeenten bij het opstellen van aanvullende reglementen betreffende schoolomgevingen.

De uitstekende samenwerking tussen alle hierboven genoemde actoren en de bijzondere inzet van alle districten, zorgde ervoor dat op 1 september 2005 bij alle scholen langs de Vlaamse gewestwegen ook effectief zones-30 gerealiseerd waren.

AFGEBAKENDE ZONES-30¹ SCHOOLOMGEVINGEN LANGS DE VLAAMSE GEWESTWEGEN²

Wegenafdeling	Permanent ³	Dynamisch	Geen ⁴	Totaal
Antwerpen	34 (39)	46 (59)	8 (8)	88 (106)
Limburg	45 (51)	55 (71)	0 (0)	100 (122)
Oost-Vlaanderen	58 (62)	36 (39)	0 (0)	94 (101)
Vlaams-Brabant	9 (11)	39 (41)	6 (6)	54 (58)
West-Vlaanderen	20 (32)	69 (87)	4 (4)	93 (123)
Totaal	161 (190)	245 (296)	18 (18)	424 (504)



← In bebouwde kommen werd gekozen voor permanente signalisatie.

¹ Het betreft hier zowel zones-30 schoolomgevingen (meestal het geval), als klassieke zones-30 (uitzonderlijk).

² Het betreft hier zowel zones die zich uitstrekken over de gewestwegen afzonderlijk, alsook zones die zich uitstrekken over gewestwegen en gemeentewegen (gezamenlijk).

³ Het cijfer tussen haakjes vermeldt het aantal scholen die gelegen zijn in de betrokken zone-30 (schoolomgevingen). De zone kan meerdere scholen bevatten.

⁴ Het betreft hier enkel de scholen die gelegen zijn langs de gewestwegen.

Naar een resultaatsverbintenis voor wegmarkeringen

Wegenbouw moet eigenlijk worden geëvalueerd op eigenschappen die belangrijk zijn voor diegenen die de wegen gebruiken. Ook voor wegmarkeringen maakt dit principe sinds geruime tijd opgang.

Het begrip 'resultaatsverbintenis' doet almaar meer zijn intrede in de wegenbouw. Dit komt omdat we onze verantwoordelijkheid tegenover de weggebruiker moeten opnemen en wegenbouw vooral dienen te evalueren op basis van de eigenschappen die belangrijk zijn bij het gebruik ervan. Het principe maakt reeds geruime tijd opgang voor wegmarkeringen en hier en daar worden al aanbestedingen uitgevoerd via het principe 'resultaatsverbintenis'.

Voor de wegmarkeringen is de afdeling Verkeerskunde, met de hulp van de afdeling Wegenbouwkunde, in enkele districten resultaatsgebonden markeringen gaan meten op hun belangrijke parameters wat betreft gebruik. Deze parameters zijn:

- de zichtbaarheid bij dag;
- de zichtbaarheid bij nacht;
- de stroefheid.

ZICHTBAARHEID

Er zijn echter nog drie eigenschappen die belangrijk zijn voor de weggebruiker: de geometrie, de zichtbaarheid bij nat wegdek en de zichtbaarheid bij regenweer. Voor de geometrie is de hulp van geavanceerde meettoestellen niet meteen noodzakelijk. Voor de zichtbaarheid bij regenweer bestaat er nog geen echt praktisch meettoestel. De zichtbaarheid bij nat wegdek is wel een mogelijke toekomstige aanvulling binnen de parameters die de afdeling Verkeerskunde kan meten.

In het district Brugge en het district Aalst werden resultaatsgebonden verfmarkeringen gemeten. In het district Oostende werden eveneens verfmarkeringen gemeten, hier ging het wel niet om een bestek met resultaatsverbintenis. Alle metingen gebeurden in het begin van de garantieperiode. De eigenlijke waarde van de markeringen zal pas toonbaar zijn na de metingen op het einde van de garantieperiode.

De volgende opmerkelijke zaken konden we alleszins vaststellen bij het begin van de levensduur:

- de dag- en nachtzichtbaarheid van de langsmarkeringen waren in het merendeel van de gevallen goed tot zeer goed;
- de nachtzichtbaarheid van de markeringen in de rijstroken (voetgangsoversteken, afdrijvingspijlen, arceringen, ...) was dan weer redelijk goed tot uitermate slecht, en dit reeds van in het begin van de levensduur. De handmatige nabestrooiingen met glasparels ter verhoging van de initiële nachtzichtbaarheid zijn vermoedelijk niet op een gepaste manier uitgevoerd. Dit wordt in vele gevallen ook aangetoond door de slechte parelverdeling die nu en dan zichtbaar is;
- de algemene stroefheid liet in de meeste gevallen ook wat te wensen over, wat niet abnormaal is bij hoge reflectiewaarden.





Voor zover het weerbeeld het toelaat en de middelen en mensen beschikbaar zijn, kunnen steekproefs-

gewijze metingen steeds aangevraagd worden bij de afdeling Verkeerskunde.



[27]

↗ Overdag is de zichtbaarheid van wegmarkeringen goed tot zeer goed.





Afdeling Wegenbouwkunde

De afdeling Wegenbouwkunde verstrekt advies over de structuren, materialen en elementen gebruikt in de wegenbouw. Ze voert proeven uit en verricht voor het hele gewestwegennet visuele inspecties. Daarnaast meet ze en interpreteert ze wegeigenschappen in verband met veiligheid en de evolutie van de wegstructuur. Tot slot bestudeert de afdeling de invloed van het verkeer op de omgeving en stelt ze maatregelen voor.

[29]

2006

**In de nieuwe structuur bleef de naam
'Wegenbouwkunde' behouden.
Ook de bevoegdheden blijven hetzelfde.**

]

De toestand van het Vlaamse wegennet

De toestand en beschadigingsgraad van het Vlaamse wegennet wordt systematisch opgemeten. Dit laat de overheid toe om sneller in te grijpen als de kwaliteit van een weg onvoldoende is en draagt bij tot een vlotter en veiliger verkeer.

Sinds 1993 heeft de afdeling Wegenbouwkunde de toestand van het Vlaamse wegennet systematisch opgemeten. Hiertoe heeft de afdeling de nodige meetapparatuur verworven. De volgende parameters worden opgemeten:

1. De stroefheid en de textuur, met behulp van de SCRIM
2. De spoorvorming van de asfaltwegen, met de ARAN
3. De trapvorming van de betonwegen, met de ARAN
4. De vlakheid, met de ARAN
5. De beschadigingsgraad (scheuren, uitrukkingen, randschade, enz.), met de ARAN.

Het meetprogramma voorziet in een tweejaarlijkse opmeting van de gewone wegen, terwijl dit voor de autosnelwegen sinds 1997 jaarlijks is.

KLASSENINDELING

Bij de beoordeling van de wegen gebruikt men twee 5-klassenindelingen. De eerste geeft een klassenindeling van (zeer) goed over voldoende naar (zeer) slecht. Deze oorspronkelijke indeling is voor alle wegen identiek.

1. Zeer goed: $100 > \text{index} > 80$
2. Goed: $80 > \text{index} > 60$
3. Voldoende: $60 > \text{index} > 40$
4. Slecht: $40 > \text{index} > 20$
5. Zeer slecht: $20 > \text{index}$

STATUS VAN DE WEG

Voor elk van deze parameters is een evaluatie opgesteld die rekening houdt met de status van de weg. Voor de autosnelwegen gelden eventueel strengere eisen dan voor de primaire en secundaire wegen. Om beter bij de noden aan te sluiten wordt sinds 2003 een nieuwe indeling gehanteerd. Ze omvat eveneens 5 stappen:

1. Uitstekend : index groter dan 70
2. Normaal : index tussen 70 en 60
3. Behoorlijk: index kleiner dan 60
maar functionele restlevensduur > 3 jaar
4. Gebrekkig : functionele levensduur < 3 jaar
5. Onvoldoende: de functionele restlevensduur is onbestaand.

De overgang van 'behoorlijk' naar 'gebrekkig' is een waarschuwingsdrempel. De overgang van 'gebrekkig' naar 'onvoldoende' is de interventiedrempel. Op basis van de gegevens wordt door de afdeling jaarlijks een rapport gemaakt dat in het Agentschap wordt verdeeld.

In 2005 is voor het eerst de tweede rijstrook van de autosnelwegen opgemeten met de ARAN en de SCRIM. Bovendien werd begonnen met het opmeten van de stroefheid (GRIPTESTER) van de op- en afritten van de autosnelwegen.

De ARAN is een multifunctioneel meettoestel voor vlakheid, spoorvorming, trapvorming en beeldcollectie. Bovendien is de ARAN uitgerust met gyroscopen voor het bepalen van de langs- en dwarshelling en de oriëntatie van de wegen. Bijkomend worden met een GPS de coördinaten bepaald. →





HET PROJECT IN CIJFERS

De opgemeten lengte [km] sinds 2001 (invoering ARAN) van elke parameter:

Jaar	Stroefheid	Spoorvorming	Trapvorming	Vlakheid	Visuele inspectie
2001		5829	5027	5600	6036
2002	6921	6696	5703	6827	6022
2003	5959	5653	5657	5494	5432
2004	6920	6924	5922	6650	6762
2005	5813	5898	6198	6198	6196
2de rijstrook	638	538	830	830	829

Op basis van de gegevens van 2004 en 2005 kan de toestand van het wegennet als volgt worden samengevat:

Gedeelte van het wegennet met onvoldoende

	Autosnelwegen	Primaire wegen	Secundaire wegen
Stroefheid	0.95 %	5.47 %	2.03 %
Spoorvorming	1.78 %	4.61 %	0.55 %
Vlakheid	2.81 %	8.55 %	4.29 %
Visuele inspectie	2.66 %	3.19 %	1.08 %

Gedeelte van het wegennet in gebrekkige toestand

	Autosnelwegen	Primaire wegen	Secundaire wegen
Stroefheid	2.29 %	7.70 %	1.60 %
Spoorvorming	1.06 %	1.19 %	0.31 %
Vlakheid	2.51 %	10.51 %	6.59 %
Visuele inspectie	4.90 %	6.83 %	4.29 %



← De SCRIM is een meettoestel voor het meten van de dwarswrijvingscoëfficiënt en macrotextuur van het wegoppervlak.



Afdeling Personenvervoer en Luchthavens

De afdeling staat in voor het administratieve toezicht op De Lijn', coördineert het bezoldigde personenvervoer en reglementeert het taxivervoer en de verhuring van voertuigen met chauffeur. Daarnaast begeleidt ze het programma betreffende de mobiliteitsconvenants en de initiatieven ten gunste van de zwakke weggebruiker. Tot slot staat de afdeling in voor het beheer en de werking van de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende.

[33]

2006

In de nieuwe structuur maakt de afdeling Personenvervoer en Luchthavens geen deel meer uit van het Agentschap Infrastructuur. De afdeling verhuist naar het departement MOW.

10 jaar mobiliteitsconvenant

Midden 1996 introduceerde de Vlaamse regering het mobiliteitsconvenant. Lokale overheden die het convenant ondertekenen, verbinden zich ertoe een mobiliteitsplan op te maken. Bovendien dienen de lokale overheden, De Lijn en het Vlaamse Gewest hun mobiliteitsplannen en -maatregelen op elkaar af te stemmen. In 2005 bestond het convenantbeleid 10 jaar.

Een convenant is een overeenkomst tussen verschillende partners om samen een gemeenschappelijk doel te bereiken. Het werken met een convenant past volledig in de internationale trend om met verschillende overheden, op basis van gelijkheid tussen de partners, projecten te overleggen, in plaats van ze eenzijdig of autoritair vanuit één overheid op te leggen. De praktijk leert dat dit leidt tot een meer gedragen en een kwalitatief sterker project. Het beste bewijs hiervan is dat de overlegstructuur van het convenant ook gebruikt wordt voor niet-convenantgebonden projecten, zoals de projecten basismobiliteit van De Lijn en de heraanleg van stationsomgevingen samen met de NMBS.

Het is de bedoeling om met de mobiliteitsconvenanten de verkeersveiligheid te verhogen, de verkeersleefbaarheid te verbeteren en de vervoersvraag te beheersen. Deze drie doelen tracht men te bereiken door middel van ruimtelijke herstructurering en een selectieve(re) bereikbaarheid met de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve vervoermiddelen.

BALANS VAN 10 JAAR WERKING

Op het eind van 2005 hadden 303 van de 308 gemeenten (=98%) een convenant afgesloten. 87% van de Vlaamse steden en gemeenten bezat een conform verklaard mobiliteitsplan, waaronder Antwerpen en Gent en de 13 regionaal stedelijke gebieden. Vrijwel alle andere ge-

meenten zijn actief bezig met de opmaak van hun plan. In de afgelopen 10 jaar werden in totaal 1236 modules afgesloten, voornamelijk voor de opmaak van mobiliteitsplannen, de aanleg van fietspaden, de herinrichting van doortochten en schoolomgevingen en de verruiming van het aanbod van openbaar vervoer.

Mede dankzij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde professionaliseerde de mobiliteitssector. Er werden mobiliteitsdeskundigen opgeleid die aan de slag gingen bij het Agentschap Infrastructuur, het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO), de Mobiliteitscel, De Lijn, en de provincies en lokale besturen.

Er werd ook heel wat aandacht besteed aan heldere communicatie: het zeer lijvige mobiliteitshandboek werd vervangen door een website: www.mobielvlaanderen.be/convenants. Bovendien verschijnt tien keer per jaar een mobiliteitsbrief die gratis wordt toegezonden aan alle gemeentebesturen, mobiliteitsambtenaren, en andere geïnteresseerden.

VERWORVENHEDEN VAN HET CONVENANT

De drie belangrijkste verworvenheden van het mobiliteitsconvenant zijn: samenwerking en overleg tussen de verschillende partners, planning op langere termijn en de professionalisering van de mobiliteitssector.

Onder impuls van het convenant werden fietspaden aangelegd. →





De ervaring op het terrein toont aan dat het convenant nog steeds een aangewezen instrument is om het gemeentelijke mobiliteitsbeleid te stimuleren. Toch is dit jubileum het ideale moment om het instrument te verfijnen en bij te stellen. In het najaar van 2005 werd daarom een grootschalige evaluatie van het convenant opgestart, vertrekkende van voorstellen en standpunten van de verschillende partners en van de vastgestelde politieke beleidslijnen. De taskforce Mobiliteitconvenanten besliste om multidisciplinaire werkgroepen in het leven te roepen om de vastgestelde problemen verder te ontleden en de meest adequate oplossingen uit te werken.

Een eerste reeks bijgeschaafde modules worden verwacht tegen juni 2006. Tegen eind 2006 zullen de resterende modules worden afgewerkt.

CIJFERS

1. Gemeentelijk mobiliteitsplan (Module 1)

Op 31 december 2005 hadden 270 van de 308 Vlaamse gemeenten een conform verklaard mobiliteitsplan (87%). Het convenantenbeleid bepaalt dat het Vlaamse Gewest 2/3 van de studiekosten van deze plannen aan de gemeenten terugbetaalt.

2. Modules 4, 10, 12, 13 en overdracht van gewestwegen

Sinds de invoering van de subsidiemogelijkheid aan gemeenten werden volgende bedragen voor fietspaden, schoolomgevingen, wegverlichting en overdracht van de wegen op de basisallocatie 63.01 van het Vlaams Infrastructuurfonds vastgelegd :

Jaar	Module 4 Verlichting	Module 10 School- omgevingen	Module 12 Fietspaden Gemeentewegen	Module 13 Fietspaden Gewestwegen	Overdracht Gewestwegen
2000	---	---	---	9.907.805,58	---
2001	---	105.840,25	---	5.293.175,73 48.063.890,88*	1.364.482,41
2002	---	4.876.080,26	---	35.060.804,61	49.327,22
2003	---	6.962.304,42	1.233.805,14	34.575.130,86	16.806.550,87
2004	1.130.682,29	7.993.363,62	534.629,52	42.215.885,86	2.147.027,39
2005	1.941.198,85	10.557.020,36		26.928.008,92	6.398.005,29
Totaal	3.071.881,14	30.494.608,91	1.768.434,66	202.044.702,44	26.765.393,18

* vastgelegd op het FFEU, alle andere bedragen vastgelegd op het VIF.

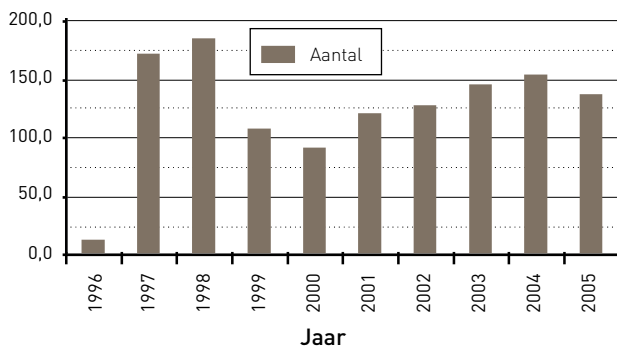


[36]

Overzicht ondertekende modules - stand op 31/12/2005

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Totaal
11	170	184	106	90	120	126	144	152	135	1236

Ondertekende modules sinds 1996



Ook doortochten worden heraangelegd. Zoals bijvoorbeeld in Adinkerke, in de provincie West-Vlaanderen. →

Het aanbod van het openbaar vervoer wordt verruimd. →



Internationale Luchthaven Antwerpen

Het jaar 2005 werd voor de luchthaven van Antwerpen gekenmerkt door een grondige renovatie van de passagiersterminal. Het is de bedoeling de luchthaven te moderniseren en te flexibiliseren om zo tegemoet te komen aan de eisen van de hedendaagse zakenreiziger. Tegelijk moeten ook de werkomstandigheden voor het beveiligings- en controlepersoneel gevoelig verbeteren.



De werken aan de terminal werden aangevat in december 2004 en afgerond in juni 2006. Het luchthavengebouw uit 1930 werd hiermee ongeveer teruggebracht tot zijn oorspronkelijke volume en uitzicht.

Voor de duur van de werken werden vertrek- en aankomstzones ondergebracht in de grote loods van de luchthaven, welke tot een tijdelijke 'T-terminal' werd verbouwd. Deze laatste zal een nieuwe bestemming krijgen nadat de gerenoveerde passagiersterminal in het hoofdgebouw terug in gebruik is genomen. De bouw en inrichting van deze 'T-terminal' in januari-februari 2005, vertegenwoordigde een investering van ongeveer 350.000 euro.

SCHENGEN

De nieuwe passagiersterminal bevat, naast de vertrek- en aankomstzalen, ook de lokalen van de eigen luchthavendiensten zoals beveiliging, inspectie en navigatie, en de kantoren van externe diensten zoals Federale Politie en Douane.

Onder de terminal werd een nieuwe kelderverdieping ingericht met een aantal logistieke en technische

lokalen voor het luchthavenpersoneel. Zowel de vertrek- als aankomstzone is opgesplitst in een intra-Schengen en een extra-Schengen gedeelte. Passagiers die reizen naar landen die behoren tot de gemeenschappelijke Schengenruimte zijn vrijgesteld van grenscontrole. Deze controle is wel vereist voor reizigers met bestemming of als herkomst de niet-Schengen landen.

Door deze complexe reglementering was een specifieke indeling van de passagiersterminal nodig. Daarvoor worden modulaire glaswanden gebruikt die indien nodig verplaatst kunnen worden. De integrale renovatie en nieuwe uitrusting van de passagiersterminal vertegenwoordigt, over de periode 2004-2006, een totale investering van ongeveer 2,5 miljoen euro.

LUCHTHAVENRESTAURANT

Na de verbouwing van de passagiersterminal zal ook het luchthavenrestaurant volledig gerenoveerd worden. In tegenstelling tot de terminal, wordt de oppervlakte van het restaurant wel uitgebreid om er zowel de keuken, de nieuwe cateringzone als een aangepaste commerciële ruimte in onder te brengen.

Met de renovatie wil men de luchthaven moderniseren en flexibiliseren.



Het resultaat van de renovatie mag er zijn.

De passagiersterminal kreeg een volledig nieuw jasje.





Provinciale afdeling West-Vlaanderen



Provinciale afdeling Oost-Vlaanderen



Provinciale afdeling Vlaams-Brabant



Provinciale afdeling Antwerpen



Provinciale afdeling Limburg

Provinciale afdelingen

2 0 0 6

Afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent

De vijf provinciale afdelingen zijn, wat betreft de Vlaamse gewestwegen en autosnelwegen op hun grondgebied, verantwoordelijk voor het ontwerp, de aanleg en de verbetering van wegen en bruggen.

Ze staan in voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de organisatie van het verkeer.

De afdelingen beheren ook de infrastructuur en leveren adviezen en vergunningen af aan nutsbedrijven en aangelanden.

2 0 0 6

Afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen

6

0

0

2

In de nieuwe structuur spreken we niet meer van provinciale afdelingen, maar van territoriale. Er komen bovendien twee territoriale afdelingen bij: Elektriciteit en Mechanica Antwerpen en Elektriciteit en Mechanica Gent. Ze zullen instaan voor de elektromechanische en telematica-uitrusting van de infrastructuur.



Provinciale afdeling West-Vlaanderen



De afdeling beheert 1516 kilometer gewest-en autosnelwegen.

De hoofdzetel is gevestigd in Brugge.

De heraanleg van het Gistels kasseitje N346 in Oostende

De N346 die loopt van Oostende tot Oudenburg was in zeer slechte staat. De asfaltlaag was afgesleten en op verschillende plaatsen waren de onderliggende kasseien zichtbaar. Ook het fietspad was te smal en de voorziene veiligheidsstrook onvoldoende. Daarom werd besloten de N346 opnieuw aan te leggen.

In het ontwerp is voorzien dat er langs de nieuwe N346 in plaats van het huidige fietspad een berm wordt aangelegd. Aan de breedte van deze zone wordt niets gewijzigd. Dit concept heeft als voordeel dat er niet geraakt wordt aan het groengebied dat tussen de Gouwelozeekreek en de Groene 62 aan de westzijde van de N346 ligt. De afdeling Natuur (AMINAL) had schriftelijk gevraagd met dit gebied rekening te houden.

Omdat ervoor werd gekozen om op de weg een snelheidsregime van 70km/uur op te leggen wordt de breedte van de rijweg hierop afgestemd en beperkt tot tweemaal 3,5 meter.

FIETSPAD

Om de continuïteit van het nieuw aan te leggen fietspad te verzekeren en de vereiste doorrijhoogte voor vrachtverkeer te realiseren, werd de bestaande spoorwegbrug afgebroken. Dit was een drastische, maar goede oplossing. De brug werd vervangen door een fietsbrug zodat de recreatieve fietsroute op de 'groene 62' gevrijwaard bleef. De leiding van Aquafin werd onder de rijbaan gebracht.

Wat de verlichting betreft, werd enkel geopteerd voor een plaatselijke verlichting aan de kruispunten, de fietsoversteek op het grondgebied Oudenburg, de bocht aan de garage en het fietsbrugje.



↗ Op de weg werd een snelheidsregime van 70km/uur opgelegd. De breedte van de rijweg werd hierop afgestemd en beperkt tot tweemaal 3,5 meter.

[42]

De spoorwegbrug werd afgebroken en vervangen door een fietsbrug. →





Het fietspad werd aangelegd in asfalt. Enkel ter hoogte van de kruispunten werd gekozen voor rode asfalt. Dit was niet enkel goedkoper in aanleg, maar zal de fietsers er ook attent op maken dat zij een kruispunt naderen.

AFWATERING

Met het oog op de afwatering van de weg is de gracht behouden tussen de weg en het fietspad. Ook aan de buitenkant is een gracht gepland voor de afwatering van de aanpalende weiden en akkers en als 'bescherming' van het fietspad.

Andere specifieke aandachtspunten zijn:

- brug over de Gouweloze: aangezien de breedte van de huidige brug niet volstaat voor volwaardig gebruik door auto -en fietsverkeer en ook kwalitatief niet in orde is, werd gekozen voor afbraak en volledige vernieuwbouw met extra ruimte voor fietsers;
- over het Poldergeleed ligt een aparte fietsbrug. Dit werd een houten constructie;
- de nieuwe 'spoorwegbrug' in de Groene 62 werd in metaal gemaakt;
- om de continuïteit van het fietspad ter hoogte van de zijwegen te benadrukken werden deze met een rode slemlaag over de rijweg doorgetrokken. Het fietspad heeft voorrang op de wegen die dwarsen.

VLAAMSE BOUWMEESTER

Voor het opmaken van de dossiers rond de nieuwe bruggen werd rekening gehouden met het advies van de Vlaamse Bouwmeester. Die werd op regelmatige basis betrokken bij het ontwerp van de bruggen. Het Bruggenbureau van AOSO maakte het eigenlijke ontwerp op.

De onteigeningsprocedure is ondertussen voltooid.



➤ Met het oog op de afwatering van de weg is de gracht behouden tussen de weg en het fietspad.



A10-A18 complex in Jabbeke

Voor een vlottere verkeersafwikkeling en meer verkeersveiligheid werd een nieuw ontwerp voor de Stationsstraat uitgetekend. Op die manier wou de overheid de verkeersproblematiek op en rond Jabbeke voor eens en voor altijd oplossen.

[77]

Door haar strategische ligging kreeg de gemeente Jabbeke steeds een belangrijke taak toebedeeld als draaischijf van 'verkeersuitwisseling'. De laatste dertig jaar dokterden verschillende instanties daarom meerdere oplossingen uit. Die werden vaak aangepast of drastisch gewijzigd, om uiteindelijk slechts gedeeltematig te worden uitgevoerd en zelfs afgevoerd. Het resultaat was dat er een aantal onteigeningen, grondzates, ophogingen en andere werken werden gerealiseerd, die achteraf nutteloos bleken, zodat Jabbeke met een onafgewerkt en versnipperd geheel achterbleef.

In het begin van de jaren 90 werd de verkeersproblematiek om en rond Jabbeke terug opgerakeld en grondig geanalyseerd. In nauwe samenwerking met het gemeentebestuur van Jabbeke, probeerde de provinciale afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen om de relictten van vroegere onteigeningen en aanbestedingen op een pragmatische manier terug samen te smeden tot één nieuw en zinvol geheel. Op die manier wou men de verkeersproblematiek op en rond Jabbeke definitief en op lange termijn oplossen.

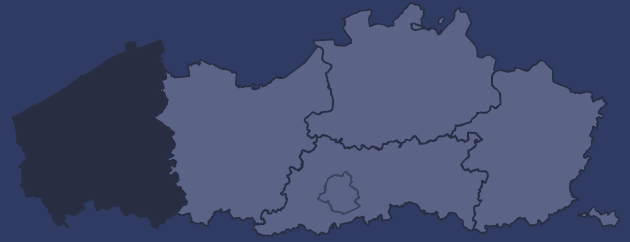
Er werd daarom een volledig nieuw ontwerp van het complex Jabbeke Noord uitgetekend en er werd ook een Milieu Effecten Rapport (MER) opgemaakt.

NIEUW ONTWERP

Het nieuwe ontwerp bestond uit twee fasen. De eerste fase omvatte de bouw van een nieuwe en langere



brug in de N377-Stationstraat. Zo werd het mogelijk om een nieuwe en veilige lanceerstrook te creëren voor het verkeer dat tot dan toe de A-weg richting Oostende en Veurne vanuit stilstand moest oprijden.



De brug die ontworpen werd, kreeg een grotere breedte en een bijkomende overspanning. Op die manier wou men het verkeer, komende van Veurne of Oostende, de mogelijkheid geven om af te rijden naar Jabbeke en/of De Haan. Tevens werd ook rekening gehouden met de relatie Veurne-Oostende en omgekeerd. In die eerste fase werden nog twee rotondes aangelegd, langs beide zijden van de A10, die een vlotte en veilige verkeersuitwisseling moesten waarborgen. De eerste fase van het ontwerp werd uitgevoerd in 2002 en 2003 en kostte 4,020 miljoen euro.

De tweede fase omvatte het aanleggen van de verbindingsarmen Oostende-Veurne en Veurne-Oostende, alsook een by-pass om vanuit richting Oostende te kunnen afrijden naar Jabbeke en De Haan. De arm Veurne-Oostende werd bovendien uitgerust met een geluidsberm ten behoeve van het achterliggende woongebied. In de tweede fase werd ook alle signalisatie aangebracht. De werken werden uitgevoerd in 2004 en 2005 en kostten 4,015 miljoen euro. De totale kostprijs van het nieuwe complex bedroeg uiteindelijk 7,035 miljoen euro.

UITDAGING

De afdeling West-Vlaanderen ontwierp het project en gaf ook de opdracht tot de uitvoering van de werken. Het hertekenen van het complex Jabbeke-Noord was een echte uitdaging. Allereerst moest het project leiden tot een oplossing voor de lokale en bovenlokale verkeersproblematiek en bovendien mocht het kusttoerisme tijdens de werken niet gehinderd worden.



➤ Door haar strategische ligging kreeg de gemeente Jabbeke steeds een belangrijke taak toebedeeld als draaischijf van 'verkeersuitwisseling'.





Provinciale afdeling Oost-Vlaanderen

De afdeling beheert 1471 kilometer gewest-en autosnelwegen.

De hoofdzetel is gevestigd in Zwijnaarde bij Gent.



Rioleringswerken en herinrichting van de N419 te Temse en Kruibeke

Ingevolge een project van de N.V. Aquafin rond de bouw van een pompstation en de renovatie van de riolering moest de N419 opengebroken worden. Aangezien de weg zich in zeer slechte staat bevond, maakte de overheid van de gelegenheid gebruik om eigen werken uit te voeren. Zo werd in één keer een totale vernieuwing gerealiseerd.

In 2003 startte Aquafin met de aanleg van een nieuw gescheiden rioleringsstelsel langs de N419. Op die manier wil de maatschappij op termijn het afvalwater van Kruibeke, Bazel, Rupelmonde, Steendorp en een gedeelte van Temse naar het waterzuiveringsstation brengen. De weg boven het 6 kilometer lange riolenstelsel moest voor de werken volledig worden opengebroken. Aangezien de N419 zich in een erbarmelijke staat bevond, achtten zowel de gemeentebesturen als de Vlaamse overheid het opportuun om de weg meteen ook volledig te vernieuwen.

Van september 2003 tot mei 2006 werden daarom op de N419 te Temse en Kruibeke de volgende werken uitgevoerd:

- aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel en de renovatie van dienstriolen;
- bouwen van een pompstation en aanleg van een persleiding;
- herinrichting van de gewestweg tussen km. 1.170 en km. 4.680 met aanleg van parkeerstroken en vrijliggende fietspaden;
- herinrichting van de doortocht te Steendorp.

FIETSPADEN

Voor de aanvang van de werken was de situatie voor fietsers langs de N419 ronduit slecht. Tussen Temse en Zwijnaarde lag een fietspad dat niet gescheiden was van de weg en in de centra van Kruibeke en Bazel verliep het fietsverkeer geïntegreerd met het gewone verkeer.

Door de aanleg van vrijliggende fietspaden beschikken de fietsers nu over een aangename en veilige route. Het centrum van Steendorp, waar de gewestwegen N419 en N485 samenkomen, werd eveneens op een aantrekkelijke manier heringericht.

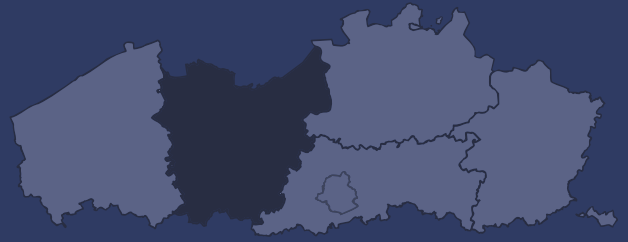
MINDER HINDER

Het coördineren en uitvoeren van de verschillende werken vergde heel wat planning. Op bepaalde plaatsen is tegelijk werken niet altijd mogelijk. De werken brachten ook heel wat hinder met zich mee en vaak vormden de weersomstandigheden een niet te onderschatten spelbreker.

Tijdens de werken moest het verkeer steeds in één rijrichting mogelijk blijven. De andere richting werd omgeleid. Het was noodzakelijk om hiervoor tijdelijke verhardingen aan te leggen. De veiligheidsmaatregelen op de omleidingswegen werden in nauw overleg met de lokale politie besproken. Via de media meldden de gemeentebesturen actuele informatie over de werken aan de plaatselijke bevolking.

Om de riolering te renoveren moest het wegdek opengebroken worden. →



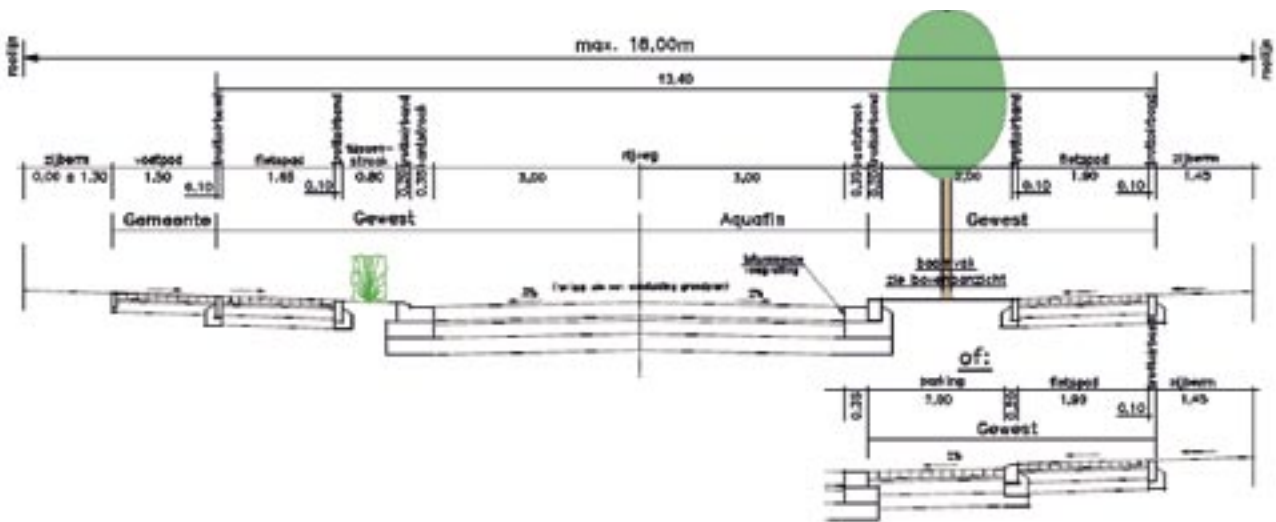


KOSTPRIJS

De totale kostprijs van het project bedroeg 9.4 miljoen euro (excl. BTW). Hiervan was 4 miljoen ten laste van Aquafin, 2,9 miljoen ten laste van het Agentschap Infrastructuur, 2,25 miljoen ten laste van Temse, 130 000 ten laste van Kruibeke en 90 000 ten laste van de provincie Oost-Vlaanderen.



[69]



← Door de vrijliggende fietspaden beschikken de fietsers nu over aangenaamere en veiligere routes.

N49 - Aanleg van een doorgaand gewapende betonverharding te Assenede

De N49 tussen Assenede en Knokke is de belangrijkste verbinding tussen de stad Antwerpen en de haven van Zeebrugge. De weg heeft zwaar te lijden onder de vele vrachtwagens die er dagelijks passeren. Daarom werd gezocht naar een speciale wegconstructie die snel kan worden aangelegd en goed tegen spoorvorming bestand is: de inlay in doorgaand gewapend beton (kortweg: DGW-inlay).

Het principe van de DGB-inlay ziet er als volgt uit:

- van de bestaande asfaltverharding wordt 15 à 20 cm afgefreesd (afgeschraapt, nvdr);
- vervolgens wordt 5 cm nieuw asfalt aangebracht;
- daar bovenop komt een laag van 23 cm gewapend beton. In het midden van de betonnen verharding, op ongeveer 11,5 cm, wordt een wapeningsnet aangelegd van staven met een diameter van 1 à 2 centimeter.

Op de N49 te Assenede is de DGB-inlay toegepast op de noordrijbaan richting Knokke over een lengte van ongeveer 6 kilometer met een totale oppervlakte van 65000 m². De infrastructuurwerken behelsden onder meer het affrezen van de bestaande asfaltverharding met een gemiddelde dikte van 15 cm onder variabele dikte in dwarsrichting. Dit gebeurde om de verkantingsovergang van 2 % tot 2,5 % te kunnen vermeerderen.

Tegelijk dienden ook de bestaande betonnen veiligheidsstootbanden van het type New Jersey te worden opgebroken. Ze werden nadien vervangen door veiligheidsstootbanden van het type Step Barrier, conform met de nieuwe Europese regelgeving. Vervolgens werd een nieuwe asfalt tussenlaag type AB3B aangelegd met een dikte van 5 cm. Daarna werd de wapening geplaatst. De wapening bestaat uit longitudinale staven (diameter 20 mm) die worden geplaatst om de 18 cm en uit transversale staven

(diameter 12 mm) die worden geplaatst om de 70 cm.

De langste watergreppel werd ingewerkt in de doorgaand gewapende betonverharding.

Daartoe moesten om de 25 meter uitsparingen in de wapening worden voorzien om de waterslikkers te kunnen plaatsen.

WEGENISBETON

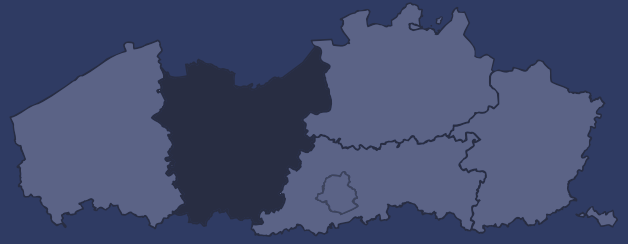
Na het plaatsen van de wapening, kon het wegenisbeton worden gestort. Dit gebeurde met de slip form paver. Het beton was afkomstig van een mobiele betoncentrale geplaatst langs de werf-site.

De samenstelling van het wegenisbeton ziet u in de onderstaande tabel. Erg belangrijk is de aanwezigheid van de luchtbelvormers die de weerstand tegen dooizouten tengevolge van vorst-dooi cycli dienen te verhogen.

Porfier 2/6.3	315 kg
Porfier 6.3/20	850 kg
Sand 0/2	200 kg
Sand 0/4	470 kg
Cem III/A 42,5 LA	400 kg
Plasticizer	1.2 kg
Air Entrainer	0.4 lit
Water	167.0 lit

TOTAL

2403.6 kg/m³



Aan beide uiteinden werden om de vijf meter verankeringslandhoofden geplaatst bestaande uit telkens 6 ribben met een afmeting van 90 cm op 65 cm. De verankeringslandhoofden met elk een lengte van 30 meter hebben een dubbel wapeningsnet en dienen om de verplaatsing van het geheel door temperatuurvariaties te beletten.

Om het geluid te beperken en de stroefheid te verbeteren, werd de bovenlaag van het beton uitgewassen. Daartoe werd het betonoppervlak, onmiddellijk na het afwerken, met een bindingsvertrager besproeid en afgedekt met plasticfolie. Wanneer het beton is uitgehard, wordt de bovenste cementmelk met een borstelwagen verwijderd. Uiteindelijk werd daardoor een gemiddelde uitwasdiepte bekomen van 0,8 à 1,2 mm.

FINANCIERING

De werken werden uitgevoerd tussen 1 maart en 30 juni 2005. De leiding van de werken was in handen van de provinciale afdeling Oost-Vlaanderen. In totaal werd 3,5 miljoen euro geïnvesteerd. Dit is duurder dan de kostprijs van een gewone asfaltweg, maar normaal gezien moet een weg uit doorgaand gewapend beton 30 à 40 jaar meegaan zonder dat onderhoud nodig is.

België is reeds lang de wereldwijde koploper inzake het gebruik van doorgaand gewapend beton als wegverharding. De vele succesvolle toepassingen ervan tonen aan dat dit een goede werkwijze is.



➤ Van de bestaande asfaltverharding wordt 15 à 20 cm afgefreesd.





Provinciale afdeling Vlaams-Brabant

De afdeling beheert 893 kilometer autosnelwegen en gewestwegen.
De hoofdzetel is gevestigd in Vilvoorde.



N227: Mechelen – 4 armen: de omleidingsweg van Steenokkerzeel

Vroeger moest het doorgaande verkeer door het centrum van Steenokkerzeel rijden. De hoge intensiteit van het verkeer bracht de leefbaarheid sterk in het gedrang. Daarom werd een omleidingsweg aangelegd.

De Tervuursesteenweg, de Van Frachemlaan, de Fuerisonplaats, de Mulslaan en de Gorislaan vormen de belangrijkste dragers van activiteiten voor de gemeente Steenokkerzeel. De hoge verkeersintensiteit op de N227 bracht de leefbaarheid zwaar in het gedrang. Daarom werd een omleidingsweg aangelegd. Het verkeer kan nu gebruik maken van een nieuw wegvak dat volledig buiten het centrum ligt. Op woensdag 22 juni 2005 werd de nieuwe omleidingsweg van Steenokkerzeel opengesteld

De omleidingsweg is op twee plaatsen via een rotonde aangesloten op het centrum. Hierdoor wordt de doorstroming en snelheid op de omleiding in de hand gehouden en kan het centrum vanuit alle richtingen vlot bereikt worden.

Zowel de wegverharding van de omleidingsweg, als deze van de rotondes werd uitgevoerd in doorgaand gewapend beton, waardoor op het nieuwe wegdek gedurende de komende 40 jaar praktisch geen onderhoud meer nodig zal zijn.

Teneinde een goede afwatering te garanderen is de omleidingsweg voorzien van een grachtenstelsel.

HERINRICHTING WEGVAK LANGS DE N227

Naast de aanleg van de omleidingsweg werd het wegvak langs de N227 tussen het kruispunt met de Haachtsesteenweg en de Wambeekstraat eveneens volledig heringericht, met aanleg van vrijliggende

fiets- en voetpaden, parkeerstroken, boomaanplantingen en een gescheiden rioleringsstelsel.

Het kruispunt van de N227 met de N21 was één van de gevaarlijke punten in de provincie Vlaams-Brabant en werd daarom volledig geherstructureerd. De herinrichting van dit wegvak en het kruispunt N21 x N227 werd volledig uitgevoerd in platenbeton.

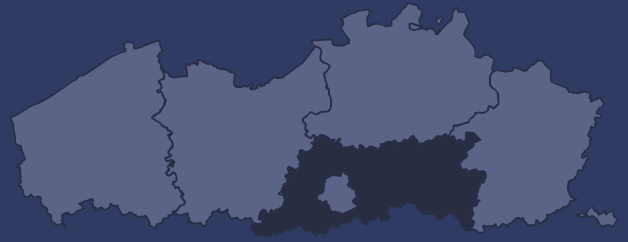
De nieuwe omleidingsweg loopt volledig over de terreinen van BIAC en Belgocontrol. Hierdoor kon het nieuwe wegvak aangelegd worden met een minimum aan onteigeningen van woningen. Wel dienden de werken in samenspraak met deze instanties te gebeuren.

KREUKELPALEN

Voor de verlichting van de eigenlijke omleidingsweg werden kreukelpalen geplaatst. Bij deze verlichtingspalen is het risico op letsels bij een aanrijding veel minder, daar deze palen zich na een aanrijding over de auto kronkelen.

In de landingszone werd, om het luchtverkeer niet te hinderen, op verzoek van Belgocontrol geen verlichting geplaatst over een lengte van ± 300 m. Aan de inplanting van de verlichtingspalen ging een proefopstelling vooraf, teneinde eventuele hinderlijke lichtstralen vanuit de nieuwe controletoren te kunnen opsporen en verhelpen.





Gezien de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven, werd in de omgeving van de landings- en startbaan een 'blinderingscherm' aangebracht aan de kant van de luchthaven. Dit scherm werd zo ontworpen dat het enerzijds aan windsnelheden kan weerstaan van 200km/uur en anderzijds kan afbuigen, om te voldoen aan de veiligheidsvoorschriften van de luchthaven.

KUNSTWERKEN

Op de twee rotondes op de omleidingsweg zijn monumenten voorzien, ontworpen door de kunstenaar Tom Frantzen.

Op de rotonde noord komt een beeld van Ikarus, voorafgegaan door vogels die opstijgen. Het geheel steunt op een betonnen paddestoel en wordt omringd door een waterpartij.

Op de rotonde zuid werd een betonnen vleugel van 8 m hoogte gemaakt met bovenaan een cirkelvormige uitsparing, waardoor vogels hun vlucht nemen richting Steenokkerzeel.

FINANCIERING

De kostprijs van deze werken bedraagt 4,3 miljoen euro, waarvan:

- 3,9 miljoen euro ten laste van het Vlaams Gewest
- 0,4 miljoen euro ten laste van de gemeente Steenokkerzeel.



➤ Betonnen vleugel met cirkelvormige uitsparing, waardoor vogels hun vlucht nemen richting Steenokkerzeel (links: controletoren - rechts: kerk van Steenokkerzeel)





Jaarverslag AWW 2005 [2006] → Provinciale afdelingen → Provinciale afdeling Vlaams-Brabant
→ Bouw van een kunstwerk op de rotonde in Tervuren ter hoogte van het Koloniënpaleis

Bouw van een kunstwerk op de rotonde in Tervuren ter hoogte van het Koloniënpaleis

In het kader van 100 jaar Tervurenlaan wou de gemeente Tervuren een waterpartij plaatsen ter hoogte van het Koloniënpaleis. Het Agentschap Infrastructuur stond in voor de betonnen constructie van de fontein.

[56]

De majestueuze Tervurenlaan verbindt Tervuren met Brussel. Aan het begin van de laan, ter hoogte van het Jubelpark, staat een fontein met een gewone waterstraal. Verderop, ter hoogte van Montgomeryplein, bevindt zich een tweede waterbekken waar het water al een grotere omvang heeft. Een derde waterpartij moest voor meer evenwicht zorgen. Het was daarom interessant om op het einde van de laan in Tervuren een prachtige nieuwe fontein te bouwen.

WATERFEEST

Kunstenaar Tom Frantzen ontwierp de fontein. Zijn inspiratie voor het werk vond hij op de Tervurenlaan in Brussel en natuurlijk in Tervuren zelf.

Omdat iedereen Tervuren kent van het Afrika-museum en de koninklijke vijvers, bedacht de kunstenaar een concept rond Afrikaanse waterdieren, zoals het nijlpaard en de krokodil, die spelen in een jazz – orkest.

In opdracht van de provinciale afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant werd begin 2005 gestart met de bouw van de betonnen constructie en de sokkels voor het kunstwerk met fontein. De kostprijs van de werken bedroeg €150.000.

De gemeente Tervuren plaatste en bekostigde het kunstwerk voor een bedrag van € 250.000.

BRONZEN DIEREN

De bronzen beelden die de dieren met instrumenten uitbeelden, ontwierp kunstenaar Frantzen in zijn atelier. Hij deed dit in eerste instantie op kleinere schaal. Het vervoer van de bronzen dieren naar de rotonde was niet eenvoudig. Alleen al het nijlpaard met sousafoon is 3,6 m hoog en enkele tonnen zwaar.

De dieren staan verspreid over drie sokkels in een grote ronde betonnen bak opgevuld met water. Uit de monden van de dieren en uit hun instrumenten spuit water in alle richtingen, wat het kunstwerk een levendige indruk geeft. Bij duisternis geeft de ingenieuze verlichting nog een extra cachet aan dit schouwspel.

PLECHTIGE INHULDIGING

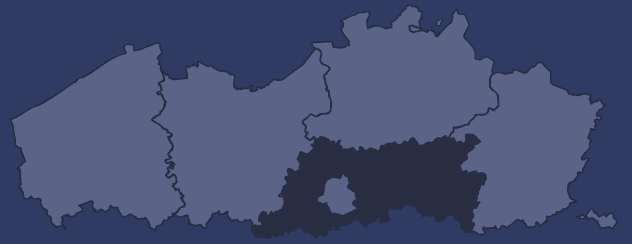
Op 23 maart 2005 werd de fontein plechtig ingehuldigd en dit in aanwezigheid van:

- directeur-generaal ir. C. Caestecker en een delegatie van het Agentschap Infrastructuur;
- de heer burgemeester B. Eulaerts en afgevaardigden van de gemeente;
- de kunstenaar Tom Frantzen en.....
- ... de bekendste Tervurenaren prins Laurent en prinses Claire die zich speciaal voor de gelegenheid hadden vrijgemaakt.

Marlène de Wouters presenteerde de plechtigheid.

ir. C. Caestecker – burgemeester B. Eulaerts
Prins Laurent en Prinses Claire →





copy-write: e-you Group PR



copy-write: e-you Group PR



Provinciale afdeling Antwerpen

De afdeling beheert 1373 kilometer gewest-en autosnelwegen.
De hoofdzetel is gevestigd in de stad Antwerpen.



Heraanleg Ring Antwerpen : evaluatie minder hinder-aanpak

Het (her)aanleggen en onderhouden van het wegennet is een belangrijke taak van de overheid. Wegwerkzaamheden veroorzaken echter vaak hinder en ergernis. Voor de heraanleg van de Antwerpse ring werden alle krachten gebundeld om de hinder op een innovatieve manier te beperken.

De ring rond Antwerpen is een van de drukste verkeersknooppunten in België. Omdat de heraanleg van de ring een grote impact zou hebben op de mobiliteit werd algemeen gevreesd voor een logistische chaos. Om de hinder te beperken en de verkeersdoorstroming te garanderen werkte het Agentschap Infrastructuur samen met andere agentschappen, externe studie bureaus, politie, brandweer, stadsdiensten en aannemers. Een extern bureau zorgde voor de communicatie rond het project. Opdat de doorstroming zou verbeteren, kwamen er onder meer busbanen, werden secundaire wegen vrijgehouden, en kwamen er versneld parkings bij in de buurt van spoorwagopstapplaatsen.

EVALUATIE

Na het voltooiën van de werken werden de minder hinder-maatregelen geëvalueerd. Deze evaluatie gebeurde tijdens een evaluatiedag op 23 november 2005. De resultaten werden gepresenteerd op 14 december 2005 tijdens een studiedag met als thema 'Innovatieve Minder Hinder-aanpak wegenwerken', ingericht door het Technologisch Instituut van de KVIV. Bovendien maakte de projectleiding R1 een uitgebreid evaluatieverslag op. Dat stelden ze op 20 december 2005, in aanwezigheid van vertegenwoordigers van minister Peeters en minister Van Brempt en de betrokken partijen, voor aan de stuurgroep Flankerende Maatregelen Werken R1.

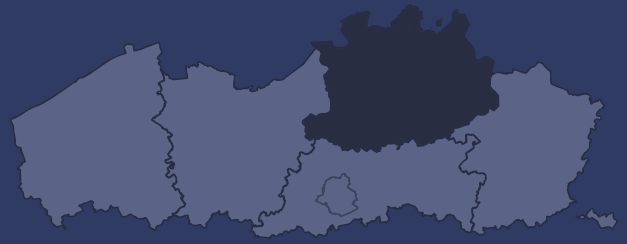
Bij het evaluatieverslag voegden ze een nota met aanbevelingen voor de minder hinder-aanpak bij grote infrastructuurwerken. Deze nota wil een aanzet geven tot een betere aanpak van toekomstige wegwerkzaamheden, teneinde de hinder voor de gebruiker te beperken en het maatschappelijk draagvlak voor de werken te verhogen. Hierbij stellen we voorop dat het verminderen van hinder een prioriteit moet zijn in elke fase van de uitvoering van de werken. Zo wordt de minder hinder-aanpak, naast een goede bouwtechnische uitvoering, een extra kwaliteitscriterium bij de uitvoering van toekomstige infrastructuurwerken.

DOELSTELLINGEN

Van groot belang is dat bij de aanvang van het project duidelijk de doelstellingen van de minder hinder-strategie worden bepaald: het 'mobiliteitssysteem' dient tijdens de werken haar functie zo goed mogelijk te kunnen blijven vervullen, de algemene multi-modale toegankelijkheid moet zo goed mogelijk gegarandeerd en zo mogelijk versterkt worden en het maatschappelijk draagvlak is gebaseerd op een tijdige en realistische communicatie waardoor een positieve perceptie ten opzichte van de werken wordt gecreëerd.

Via een impactanalyse wordt dan de invloed van de werken op de verschillende vervoersmodi (wegverkeer, openbaar vervoer, zachte weggebruikers) en voor elke doelgroep (werken, wonen, winkelen,





recreatie, ...) nauwkeurig geanalyseerd om zo de juiste maatregelen te kunnen ontwikkelen. De belangrijkste factoren waarmee rekening gehouden moet worden bij die impactanalyse zijn het type van de weg (lokaal, doorgaand, regionaal, internationaal verkeer), de periode van uitvoering (dag-nacht, weekend, vakantie, ...) en de duur van de werken. Op basis van die analyse kunnen dan diverse scenario's worden ontwikkeld en tegenover elkaar worden afgewogen.

EVENWICHT

Na de keuze van een globaal multi-modaal verkeersconcept worden de fasering van de werken en de werfinrichting geoptimaliseerd, de omleidingen en de signalisatie uitgewerkt en een communicatietraject opgestart. Uiteraard moet hiermee al gestart worden in het stadium van de projectstudie, zodat in het bestek duidelijke richtlijnen gegeven worden aan de kandidaat-aannemers. Hierbij moet een gezond evenwicht gerespecteerd worden tussen enerzijds de technische kwaliteit en een efficiënte uitvoering en anderzijds de hinder die hierdoor gegenereerd wordt voor de verschillende doelgroepen. De mate waarin deze richtlijnen uitgewerkt moeten zijn vóór aanbesteding is afhankelijk van de gekozen aanbestedingsprocedure (openbare aanbesteding, offerteaanvraag, onderhandelingsprocedure), maar de uitwerking van het minder hinder-concept zelf dient bij voorkeur buiten de aanbesteding van de werken gehouden te worden. Dit heeft als voordeel dat ieder zich kan

houden aan zijn eigen specialiteit. Wel dienen in het bestek voldoende bepalingen te worden opgenomen om enerzijds de essentiële elementen van de minder hinder-aanpak te garanderen tijdens de werken en anderzijds een aantal flankerende maatregelen te kunnen uitvoeren.

PERMANENTE STRUCTUUR

Voor de organisatie van minder hinder-maatregelen is het noodzakelijk in de toekomst een lichte permanente structuur te voorzien, die toelaat de nodige maatregelen te treffen om de hinder bij infrastructuurwerken te beperken. Deze structuur dient geïnstalleerd te worden op het niveau van een provincie, regio of gemeente en kan beschouwd worden als het coördinatieorgaan bij werken.

Bij omvangrijke werken met grote verkeersimpact dient die structuur verder uitgewerkt te worden en is het implementeren van een sterke organisatie, waarin zowel het overleg tussen de betrokken actoren als de verkeerstechnische uitwerking, de opvolging en de communicatie geïntegreerd worden, noodzakelijk. Dit blijkt een absolute voorwaarde te zijn om te voldoen aan de toenemende verwachtingen rond de organisatie van de werf, het optimaliseren van de mogelijke omleidingen en het permanent verstrekken van actuele en correcte informatie.





N184 Bouw van een tunnel in de Van Immerseelstraat

In juni 2005 werd gestart met de bouw van een tunnel in de Van Immerseelstraat. De tunnel komt er om de buurt te ontlasten van het autoverkeer naar de ondergrondse parkings. Het aanleggen van de tunnel kadert in de globale ontwikkeling van de stationsomgeving rond het Kievitplein.

Onder het Kievitplein wordt een parking gebouwd voor zowel het Centraal Station als de nieuwe kantoorgebouwen. Deze tunnel vormt de verbinding tussen de N184 Plantin Moretuslei en de ondergrondse parkings van de kantoorgebouwen op het Kievitplein en het Centraal station.

ONTEIGENINGEN

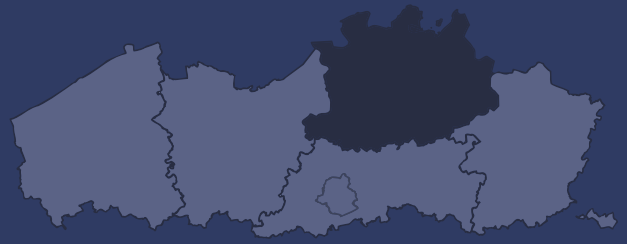
Om de aanleg van de tunnel mogelijk te maken werden in de Van Immerseelstraat en de Van Spangenstraat een twintigtal woningen onteigend en gesloopt. Gezien de aanwezigheid van verschillende andere werven, drie scholen en gebouwen van de Stad Antwerpen en de Vlaamse overheid in de onmiddellijke omgeving, diende ervoor gezorgd te worden dat zowel het werfverkeer voor de omliggende werven als het voetgangersverkeer zo weinig mogelijk werd gehinderd. Daarom werd ervoor gekozen om de tunnel in twee fasen uit te voeren.

In een eerste fase werd de tunnelhelft gebouwd aan de westzijde van de Van Immerseelstraat, dit is de zone van de gesloopte gebouwen. De bouw gebeurde in een open bouwput en in moten van telkens ongeveer 20 m. Bij elke moot werd eerst de vloerplaat gebetonneerd. Omdat deze dienst doet als (overdekte) rijweg werd ze steeds gepolierd en vervolgens geborsteld om de nodige stroefheid te bekomen. Daarna werd de wand en de dakplaat vervaardigd.

PLAATSELIJK VERKEER

In dezelfde periode werden ook de nutsleidingen in de Van Immerseel- en de Van Spangenstraat verplaatst. Aansluitend werd de nieuwe riolering in de Van Immerseelstraat aangelegd en startte de bouw van de ondergrondse rotonde op de hoek met de Lange Kievitstraat. Na het beëindigen van de eerste tunnelhelft werd plaatselijk verkeer opnieuw mogelijk in de Van Immerseelstraat op de dakplaat van de tunnel. Hiervoor werden onder de dakplaat 32 tijdelijke kolommen geplaatst om de last van het voornamelijk zware werfverkeer te kunnen dragen. Omdat de dakplaat ongeveer 80 cm onder het niveau van de toekomstige straat lag, werd vanaf het dak van de ondergrondse rotonde een helling aangelegd om het hoogteverschil met de Lange Kievitstraat te overbruggen.





lengte van de tunnel:	205 m
breedte van de tunnel:	12,40 m
grondverzet:	18 000 m ³
beton voor vloerplaat:	1 500 m ³
beton voor wanden:	400 m ³
beton voor dakplaat:	1 400 m ³
wapeningsstaal:	400 000 kg
beschoeiing:	77 lm
riolering:	300 lm

Nadat de westzijde van de tunnel volledig klaar was, werd in een tweede fase begonnen aan de bouw van de oostzijde volgens hetzelfde principe van open bouwput en moten. In een laatste fase werd de tunnelmond gebouwd. Deze in- en uitgang van de tunnel komt ongeveer uit ter hoogte van de Wipstraat.

Tijdens de duur van de werken wordt ervoor gezorgd dat er steeds een doorgang voor voetgangers mogelijk is tussen de Van Spangenstraat en de Van Immerseelstraat. Dit om de bereikbaarheid van de drie scholen, de synagoge en de gebouwen van de stad en de Vlaamse overheid te garanderen.

OPDRACHTGEVERS

De opdrachtgevers voor deze werken zijn de Stad Antwerpen, de NMBS, een privé-partner en het Vlaams Gewest dat tevens bouwheer is. Het totale aanbestedingsbedrag bedroeg € 3 252 129,32.



Om de aanleg van de tunnel mogelijk te maken werden in de Van Immerseelstraat en de Van Spangenstraat een twintigtal woningen onteigend en gesloopt.





Provinciale afdeling Limburg

De afdeling beheert 1217 kilometer gewest- en autosnelwegen.
De hoofdzetel is gevestigd in Hasselt.



Het bouwen van het ecoduct Kikbeek in Opgrimbie

In de provincie Limburg bevindt zich het eerste en tot nu toe enige Nationaal Park van Vlaanderen. Een autosnelweg snijdt het park doormidden en verstoort het leefgebied van de dieren. De overheid werkt daarom aan maatregelen die het versnipperde gebied terug moet verbinden.

De Hoge Kempen, een belangrijk natuurgebied in het oosten van de provincie Limburg werd als eerste in Vlaanderen uitgeroepen tot Nationaal Park. De totale oppervlakte van dit park bedraagt nagenoeg 6.000 hectare en spreidt zich uit over het grondgebied van 6 gemeenten. De autosnelweg E314 snijdt het Nationaal Park doormidden.

Als een natuurgebied wordt doorsneden door wegen heeft dit erg negatieve gevolgen voor de dieren die er leven. Bij het oversteken van de wegen kunnen ze aangereden worden. Als het om grote dieren gaat, kan zo'n ongeval ook zware gevolgen hebben voor autobestuurders en hun wagen. Daarom stelde de overheid een aantal ontsnipperingsmaatregelen voor in een Masterplan. Het merendeel van die maatregelen werden ondertussen uitgevoerd. De belangrijkste is ongetwijfeld het bouwen van een ecoduct in Opgrimbie (Maasmechelen). Dat ecoduct kreeg de naam ecoduct Kikbeek.

OVERSTEEKPLAATS

Een ecoduct is eigenlijk een viaduct waarvan de bovenste laag dient om dieren een weg te laten oversteken. Het ecoduct Kikbeek bestaat daarom uit twee betonnen kokers waarin het autoverkeer in twee richtingen kan passeren. De kokers werden bedekt met streekeigen grond en er zal een spontane vegetatie komen. Ze verbinden het natuurgebied over een lengte van 40 meter. Grote en kleine dieren

kunnen zich op die manier ongestoord verplaatsen.

Over de beste locatie voor het ecoduct werd uitgebreid overlegd. Uiteindelijk kwam men tot de conclusie dat de meest geschikte plaats de rand van het Kemisch Plateau was, waar het aanliggende terrein tot 12 meter hoger lag dan het peil van de autosnelweg.

FASEN

De uitvoering van het ecoduct werd in verschillende fasen opgedeeld: centrale zool, zuidelijke koker en noordelijke koker. Telkens werden twee versmalde rijstroken behouden voor beide richtingen op de E314.

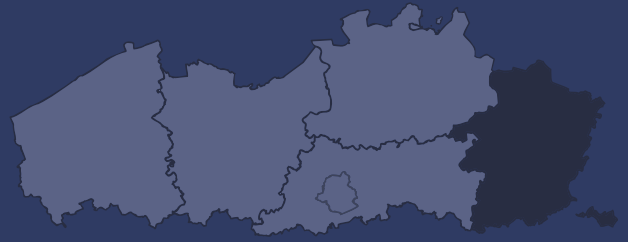
Iedere koker werd in 7 moten verdeeld. Voor de zuidelijke tunnel werd een zware bekistingondersteuning gemaakt, bestaande uit een centraal deel en twee zijstukken, onderling gekoppeld, en overeenkomend met de lengte van één moot. Deze ondersteuning werd na het betonneren en uitharden van het beton telkens verplaatst naar de volgende moot.

Na het voltooien van de eerste koker werd het verkeer hierdoor omgelegd, waarna de noordelijke constructie kon worden gebouwd.

GRONDWERKEN

Pas nadat beide kokers waren voltooid, kon worden gestart met de uitvoering van de grondwerken. Voor de laagsgewijze aanvulling van het ecoduct werd





gebruik gemaakt van de op het aanliggende terrein beschikbare materialen, en dit tot een dikte van 1,50 meter boven de top van de kokers. De aanvulling van de in- en uitmondingen werd uitgevoerd met geëxpandeerde kleikorrels om de horizontale druk op de constructie te beperken.

Op het ecoduct werd aan de beide zijkanten een dijk van 2 meter hoog aangelegd, die ook de ronde overgang naar het omliggende terrein ondersteunde. Aan de binnenzijde van deze dijk werd een draadras-ter aangebracht, dat werd verbonden met het vroeger geplaatste raster naast de autosnelweg. Er werd een waterpoel aangelegd, als drinkplaats voor passerende dieren. Ten behoeve van de slangen en hagedissen werden zwerfkeien verzameld en samengebracht.

FINANCIERING

Voor de constructie van het ecoduct werd 8.500 m³ beton en 1 miljoen kg staal gebruikt. Het grondverzet bedroeg 50.000 m³.

De kostprijs van de werken bedroeg in totaal 4 miljoen euro, waarvan AMINAL de helft voor zijn rekening nam, en waarvan het Agentschap Infrastructuur de andere helft betaalde. Het project werd door de Europese Unie genomineerd voor een EFRO-toelage van 40% van de kostprijs.

De opdrachtgever van de werken was de afdeling Wegen en Verkeer Limburg.



Studie Noord Zuid N74 aanpassing als primaire weg te Houthalen-Helchteren

De Vlaamse overheid wil mede door infrastructuurwerken regio's beter bereikbaar maken, wat hun economische slagkracht moet verhogen. De herinrichting van de N74, de zogenaamde Noord-Zuidverbinding in Limburg, werd daarom opgenomen in het meerjarenprogramma van het Agentschap Infrastructuur.

Voor de herinrichting en opwaardering van de N74, een dossier dat al jaren aansleepte, werd eerst en vooral begonnen met de opstelling van een haalbaarheidsstudie. Daarbij ging veel aandacht naar een vlotte verkeersdoorstroming en de leefbaarheid van de centra.

Uit de studie bleek dat een westelijke of oostelijke omleiding door erg waardevolle en Europees beschermde gebieden gaat. Om hier doorheen toch een weg te mogen aanleggen wenst de Europese Commissie vooraf te weten of er geen alternatief is. Daarom werd ervoor gekozen om een vlotte en veilige verbinding uit te bouwen op het bestaande tracé. Er diende ook aandacht te gaan naar een belangrijke 'missing link': een verbinding naar het autosnelwegennet.

Voor een vlottere verbinding via het bestaande tracé koos de stuurgroep, waarin ook de gemeente vertegenwoordigd is, voor het concept waarbij het doorgaande verkeer in Houthalen en Helchteren door een korte tunnel loopt. Over het hele traject zullen er twee rijstroken komen voor het doorgaande en het lokale verkeer. Als het verkeer te sterk aangroeit, kan dat worden uitgebreid tot twee keer twee rijstroken. Er zal ook extra aandacht worden besteed aan de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer met onder andere extra busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding. Het project voor de afwerking van de Noord-Zuid wordt in twee fasen opgesplitst. In een

eerste fase zal de zone tussen de rotonde op de grens met Hechtel-Eksel en de toegang naar Molenheide worden gerealiseerd. Voor de tweede fase zal een MER-studie de definitieve afweging maken tussen de omleidingsweg en het traject via tunnels op de bestaande weg.

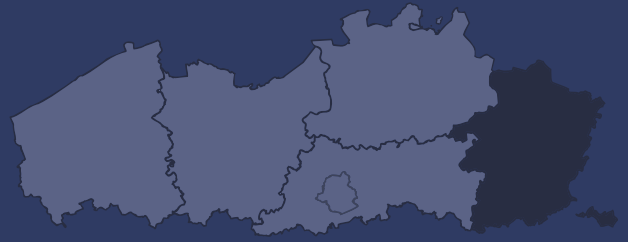
WERKEN STARTEN IN 2007

De werken aan de N74 zullen starten in 2007 in Helchteren met het wegwerken van de zogenaamde flessenhals tussen de rotonde in Hechtel en de bedrijvenszone. Daarna wordt ter hoogte van Molenheide een 'uitwisselpunt' aangelegd. Dat is een knooppunt waar het doorgaande en lokale verkeer van de ene op de andere weg kan. Er zal op die plaats ook worden gewerkt aan een veilige oversteek voor het toeristische fietspad en een mogelijke kruising met de toekomstige regiobaan (sneltram) van De Lijn. Met de realisatie van fase 2 zal worden gestart in 2009. De werken zullen lopen tot 2014.

NIEUWE TOEGANG TOT INDUSTRIEZONE HOUTHALEN CENTRUM ZUID

Meteen na fase 1 wordt ook het knooppunt Centrum-Zuid aangepakt. Het industrieterrein Centrum-Zuid krijgt namelijk een aparte afrit vanaf de E314. Ook het verkeer dat op de Noord-Zuid vanaf Hasselt komt, kan via die afrit rechtstreeks het industrieterrein op. Op de Noord-Zuid zelf komt er nog een rotonde ter hoogte van het industrieterrein.





MINDER HINDER

Het afwerken van de Noord-Zuid verbinding in Limburg zal hinder met zich meebrengen. Om de overlast zo veel mogelijk te beperken zullen allerhande maatregelen worden getroffen in het kader van minder hinder. Hiervoor werd een aparte stuurgroep opgericht.

Een heel belangrijk element in het beperken van de hinder is correcte en tijdige communicatie. Voor het project van de Noord-Zuid werd een communicatiebureau aangesteld dat het Agentschap Infrastructuur begeleidt en adviseert.

KOSTPRIJS

De geraamde kostprijs van het totaalproject bedraagt 300 miljoen euro.

FINANCIERING

De financiering gebeurt met een Public Private Partnership-constructie DBFM (Design Build Finance en Maintain).



➤ Sluit-en pronkstuk van de eerste fase is deze nieuwe rotonde met een vlot te nemen fietsersbrug en veel groene elementen.

Het doorgaande verkeer gaat onder de rotonde door. ↙





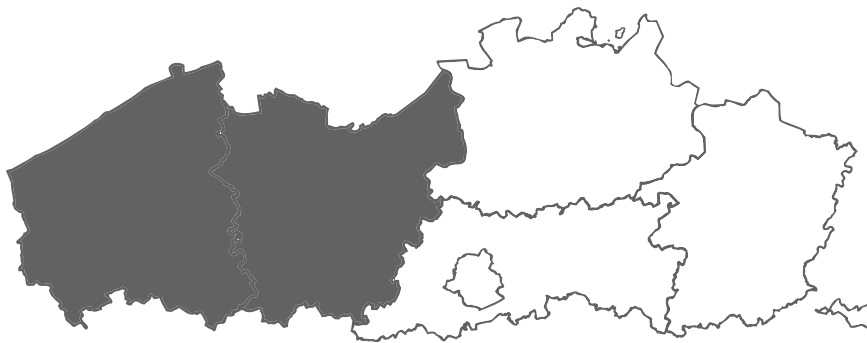
90m



P
max. 3,5



Afdeling Elektriciteit en Mechanica Gent



2 0 0 6

De afdeling beheert en exploiteert de elektromechanische en telematica-uitrusting langs het gewestwegennet in de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen.

[Dynamische signalisatie]

De realisatie van de zones-30 schoolomgevingen was een belangrijke doelstelling van het Agentschap Infrastructuur in 2005. Het Agentschap plaatste zowel permanente als dynamische signalisatie. Cruciaal in een dynamische zone-30 is de tijdige aanpassing en bewaking van de informatie op de verkeersborden.

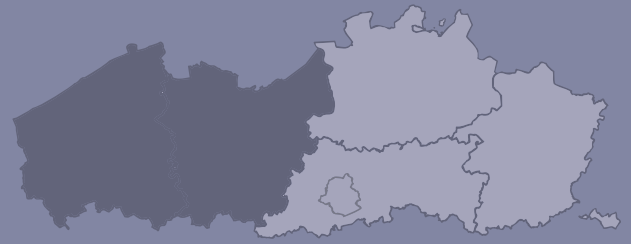
Het aanpassen van de maximumsnelheid in dynamische zones 30 moet gebeuren in functie van de schoolkalender en het uurrooster. Hiertoe werd een lokaal controlesysteem ontwikkeld dat het elektronische schakeluurwerk instelt. Dat schakeluurwerk staat in voor het aan- en uitschakelen van de variabele borden.

De schakeltijdstippen van het uurwerk kunnen verschillend ingesteld worden voor individuele wekdagen, weekends, feestdagen, vakantiedagen en schoolvakanties. Een alarm waarschuwt het lokale controlesysteem wanneer een onderdeel van de borden defect is of wanneer de borden om welke reden ook niet op een betrouwbare manier aangestuurd of gecontroleerd kunnen worden.

INTERVENTIE

Het systeem Automatische Bediening en Bewaking op Afstand (ABBA) van EMG zorgt voor het centrale beheer. Om de sturing van op afstand mogelijk te maken, wordt beroep gedaan op de GPRS-technologie (Global Packet Radio Services). Met deze technologie is het mogelijk een aannemer automatisch op te roepen voor interventie bij defecten. Bij alarm brengt het lokale controlesysteem immers een datacommunicatie tot stand met het centrale systeem. Daarop wordt informatie over de aard van het defect, met inbegrip van datum en tijdstip, doorgestuurd.





Het is ook mogelijk om via ABBA installaties van op afstand te controleren op hun goede werking. Bovendien kan elke instelbare parameter, zoals een jaarkalender met schakeltijdstippen, worden opgevraagd en indien nodig gewijzigd.

Voor wat de plaatsing van de dynamische signalisatie betrof, werden concrete afspraken gemaakt tussen het Agentschap Infrastructuur, de gemeenten (technische diensten en politie) en EMG & EMA. Er waren bijvoorbeeld heel wat bezoeken ter plaatse nodig om na te gaan waar de borden het best werden geplaatst. Ook dienden de nodige kabelwerken te worden uitgevoerd.

Op plaatsen waar het voor EMG en EMA niet mogelijk was om de dynamische signalisatie voor 1 september 2005 aan te brengen, plaatste het Agentschap voorlopig permanente borden.

De uitstekende samenwerking tussen de diverse betrokken instanties zorgde ervoor dat op 1 september 2005 bij alle scholen langs gewestwegen effectief een zone 30 werd gerealiseerd.



➤ Het aanpassen van de maximumsnelheid in dynamische zones 30 moet gebeuren in functie van de schoolkalender en het uurrooster.

[Calamiteitenroutes]

In 2005 werd begonnen met de uitbouw van een calamiteitenroute op de E17. Het doel van dit project is autowegen uit te rusten met een dynamische richtingssignalisatie. Op die manier is het mogelijk om het verkeer bij incidenten om te leiden langs alternatieve routes via secundaire wegen.

In het kader van dynamisch verkeersbeheer worden voor alle snelweg-segmenten, dit zijn stukken snelweg tussen 2 opeenvolgende complexen, draaiboeken gemaakt. Die draaiboeken hebben betrekking op de afhandeling van incidenten en het hele verkeersmanagement errond.

Zo worden er bijvoorbeeld alternatieve routes uitgewerkt over het onderliggende wegennet. Indien zich dan een incident voordoet waarbij een stuk snelweg dient te worden afgesloten, kunnen die routes gebruikt worden om het verkeer om te leiden.

De dichtheid van ons snelwegennet impliceert dat er over heel Vlaanderen een netwerk van snel inzetbare alternatieve routes of 'calamiteitenroutes' zal ontstaan. Deze kunnen niet alleen gebruikt worden bij incidenten, maar ook bij geplande werken en manifestaties.

SIGNALISATIE

De signalisatie in het kader van de calamiteitenroutes dient te voldoen aan een aantal voorwaarden. Het is een systeem dat in normale omstandigheden nietszeggend en betekenisloos moet zijn, maar dat snel operationeel kan worden gemaakt.

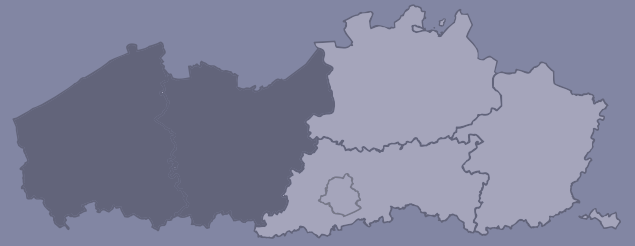
Het staat bovendien volledig los van de bestaande 'gewone' bewegwijzering en van het motief voor de omleiding (incident, werf, ...). Het moet ook een flexibel

systeem zijn dat toelaat snel trajecten te wijzigen of aan elkaar te koppelen naargelang de noodwendigheden.

Een dergelijk wegomleidingssysteem heeft duidelijke voordelen: secundaire ongevallen worden vermeden en verliestijden en sluiptwegen beperkt. Bovendien blijft de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid gegarandeerd.

Voor de realisatie van de calamiteitenroutes op de autosnelwegen E17 en E40 in Oost-Vlaanderen plaatste de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen al permanente borden. De dynamische borden zal de afdeling Elektriciteit en Mechanica plaatsen op locaties waar meerdere routes mogelijk zijn, bijvoorbeeld aan kruispunten, voor de aansluiting van industriegebieden en belangrijke wegen op de routes.





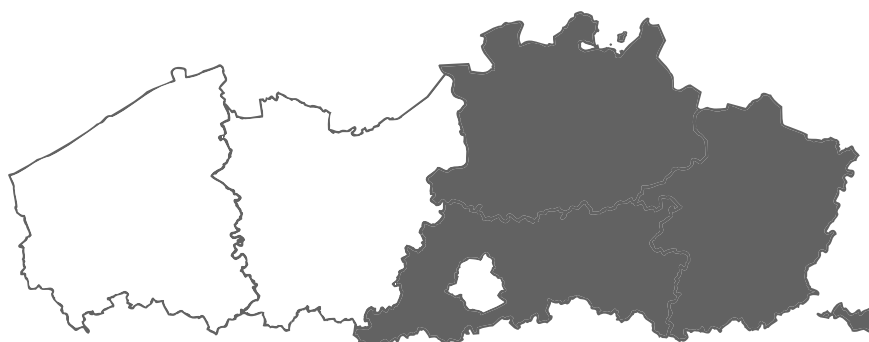
[75]

↗ Bij incidenten kan het verkeer via calamiteitenroutes worden omgeleid.

← Ook bij wegwerkzaamheden kan een beroep gedaan worden op de calamiteitenroutes.



Afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen



De afdeling beheert en exploiteert de elektromechanische en telematica-uitrusting langs het gewestwegennet in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant.

Nieuwe technieken in verkeerssignalisatie: verkeerslichten met LED's.

De veiligheid op de weg kan slechts gerealiseerd worden door duidelijke regels en een kordate wetgeving, aangevuld met technische hulpmiddelen. Een erg belangrijk hulpmiddel in het verkeer zijn de verkeerslichten.

Waar verkeerslichten voor het eerst gebruikt werden is niet duidelijk; sommigen spreken van Londen, anderen van Berlijn. Vast staat dat ook Antwerpen er vlug bij was.

De eerste installaties waren zeer eenvoudig, maar als snel werden er gesofisticeerde elektronisch gestuurde installaties ontwikkeld. Voor de verkeerslichten zelf bleef men echter gloeilampen gebruiken. De gloeilamp is immers goedkoop en kan in grote hoeveelheden worden geproduceerd. Nadeel van de gloeilamp is echter dat de levensduur kort is en het energiegebruik hoog. Bovendien produceert de lamp een hoge secundaire warmteontwikkeling die vervuiling van het toestel in de hand werkt. Een installatie vergt daarom intensief onderhoud en verbruikt veel energie. Een onderzoek naar nieuwe technieken die hierin verbetering kunnen brengen, was noodzakelijk.

HALFGELEIDERS

Na de Tweede Wereldoorlog vond er een revolutionaire ontwikkeling plaats van tijdens de oorlog ontdekte of vervaardigde materialen. Op elektrisch gebied waren het de halfgeleider-elementen die voor nieuwe mogelijkheden zorgden. Zo werd ontdekt dat bepaalde halfgeleiders oplichten als ze onder lage spanning werden gebracht: de LED was geboren.

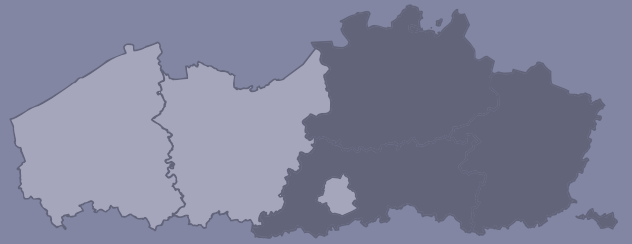
Een LED (Light Emitting Diode) is in zijn eenvoudigste vorm een klein stukje halfgeleider met twee contacten dat onder bepaalde voorwaarden lichtgevend wordt onder spanning. De lichtopbrengst van de eerste LED's was gering en ze werden daarom alleen gebruikt voor displays. Naarmate de LED's verder werden ontwikkeld werd de lichtopbrengst groter, konden verschillende kleuren verwezenlijkt worden en werd een langere levensduur bereikt. Bovendien bleef het energieverbruik zeer beperkt. Deze kwaliteiten zorgden ervoor dat onderzoek werd gedaan naar toepassingen. Ook voor verkeerslichten bleken LED's bruikbaar. LED's gedragen zich elektrisch echter niet op dezelfde wijze als gloeilampen. Uitvoerige proeven en testen waren nodig om na te gaan of de verkeersregelaars LED-lantaarns wel op bedrijfszekere manier konden sturen.

UITTESTEN OP HET TERREIN

Na de eerste succesvolle proeven in laboratoria, gingen de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Antwerpen (EMA) en Elektriciteit en Mechanica Gent (EMG) de lantaarns op het terrein uittesten. Enkele kruispunten werden daarom met LED-verlichting uitgerust. In een volgende fase werden de verkeerslichten van het vernieuwde wegvak Antwerpen - Zwijndrecht van LED-lantaarns voorzien. Er manifesteerden zich enkele problemen, maar hiervoor werd al snel een oplossing gevonden. De weg voor verder gebruik van

LED-verlichting is veel zuiniger en goedkoper dan gewone lampen. →





de nieuwe verlichting lag open. Bovendien ontwikkelden de verschillende fabrikanten van zowel de LED's, de elektronische sturingen, als de optieken, hun producten verder zodat op dit ogenblik een enkelvoudig signaal (rood of oranjegeel of groen, eventueel als symbool) bestaat uit een waterdichte module met slechts 6 LED's. De verschillende modules vormen samen de seinlantaarn.

Het vervangen van de klassieke verkeerslichten met gloeilamp door LED-lantaarns gaat ondertussen verder. Zo plaatste de afdeling EMA op de nieuwe esthetische steunpalen, die speciaal voor de nieuw aangelegde Leien ontworpen werden, LED-verkeerslichten met een aangepaste vormgeving.

In oktober 2004 vond dan weer een aanbesteding plaats voor LED-seinlantaarns met klassieke prismatische vorm. De opdracht is op dit moment volop in uitvoering. Eind mei 2006 waren er in het Vlaamse Gewest op de kruispunten beheerd door het Agentschap Infrastructuur al 110 installaties geplaatst of in uitvoering.

Het gebruik van de LED-seinlantaarns zorgt, door het kleine aantal LED's en het lage vermogen ervan, voor een energiebesparing van 80 % tot 90 %, en draagt omwille van de bedrijfszekerheid bij aan een hogere mobiliteit.



[Rijstrooksignalisatie]

Het Verkeerscentrum Vlaanderen verspreidt verkeersinformatie en volgt het verkeersbeheer op. Om het verkeer in goede banen te leiden ging veel aandacht naar de uitbouw van rijstrooksignalisatie.

Het Verkeerscentrum beschikt over een aantal instrumenten om het verkeer letterlijk in goede banen te leiden: een 20-tal mobiele tekstkarren, een 30-tal vaste dynamische tekstuele informatieborden en rijstrooksignalisatie. De infrastructuur voor deze systemen, inclusief het telematicanetwerk, werd gerealiseerd onder het beheer van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen. Met uitzondering van de mobiele tekstkarren die over gans Vlaanderen ingezet kunnen worden, bevinden de meeste instrumenten zich in de Antwerpse regio.

In 2004, voor de start van de heraanleg van de Antwerpse ring, werden de snelwegen die aansluiten op de ring uitgerust met de eerste portieken met rijstrooksignalisatie. Begin 2005 kwam ring 2 tussen de Kennedytunnel en Antwerpen Noord, het gedeelte dat in 2004 werd heraangelegd, aan de beurt. Tegen de zomer van 2006 kon ook de rijstrooksignalisatie op ring 1, tussen Antwerpen Noord en de Kennedytunnel, in gebruik worden genomen.

VERSCHILLENDE DOELEINDEN

Rijstrooksignalisatie kan voor 3 doeleinden worden ingezet:

1) het beveiligen van de staart van een file

Wanneer de situatie dat vereist, kan het Verkeerscentrum per rijstrook een bepaalde gebodssnel-

heid opleggen. De gebodssnelheden op de portieken hebben de bedoeling om de snelheid van het aankomende verkeer per rijstrook af te stemmen op de situatie verderop. Dit helpt om aanrijdingen in de staart van de file te vermijden, wat de veiligheid verhoogt.

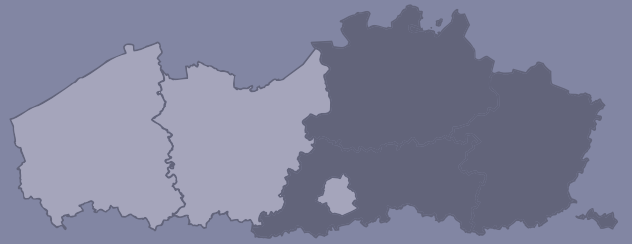
2) het weggeleiden van het verkeer bij een versperring

Indien een rijstrook versperd is door bijvoorbeeld een ongeval of wegwerkzaamheden, wordt de rijstrook door middel van een rood kruis afgesloten. Het verkeer dat via die rijstrook naar de versperring rijdt, dient aan een lagere snelheid te rijden. De snelheid van de naastliggende rijstrook wordt afgestemd op de snelheid van de versperde rijstrook. Vlak voor de versperring geeft een schuine pijl aan dat het verkeer moet invoegen in de naastliggende rijstrook. Doordat de snelheden van de rijstroken op elkaar zijn afgestemd, kan het invoegen vlotter verlopen.

3) het bevorderen van de doorstroming door snelheidsharmonisatie (elektronisch blokrijden)

Door de korte opeenvolging van de portieken – om de 500 meter – kan het Verkeerscentrum het verkeer op bepaalde segmenten van een snelweg tijdelijk een lagere snelheid opleggen. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren wanneer het verkeersaanbod zo hoog wordt





dat een file dreigt te ontstaan. Een lagere, constante gebodssnelheid leidt ertoe dat de individuele voertuigen in een verkeersstroom minder (inhaal) manoeuvres uitvoeren. Bovendien nemen voertuigen in dit geval iets minder plaats in omdat hun onderlinge afstand iets kleiner is. Op die manier wordt de beschikbare ruimte op de weg efficiënter gebruikt en verlaagt de kans op filevorming.

VOORDELEN

In totaal werden er van 2004 tot 2006 op de Antwerpse ring en op de snelwegen die aansluiten op deze ring, 107 portieken geplaatst met 430 borden. Dit geeft een aaneengesloten keten van meer dan 53 km weg, uitgerust met rijstrooksignalisatie. Rijstrooksignalisatie biedt heel wat voordelen:

- de snelheid van het verkeer wordt afgestemd op een gewijzigde situatie (file, een ongeval, werken);
- de aangepaste snelheid kan onverwachte manoeuvres voorkomen;
- als een rijstrook is versperd kan het verkeer tijdig van deze rijstrook worden weggeleid;
- dankzij de harmonisatie van de snelheid verloopt de verkeersafwikkeling vlotter. Files worden in de mate van het mogelijke vermeden en bestaande files zullen sneller oplossen doordat het aankomende verkeer zich heeft kunnen aanpassen aan de situatie.



Meer informatie over het Verkeerscentrum Vlaanderen en over de instrumenten waarover het Verkeerscentrum beschikt, vindt u op www.verkeerscentrum.be.

Via deze website is het ook mogelijk zich in te schrijven op Spitsmail, een gratis maildienst voor verkeersinformatie.





Overkoepelende projecten van het Agentschap

Het Agentschap Infrastructuur werkt elke dag aan een vlotter en veiliger verkeer in Vlaanderen. Bij het uitstippelen van het beleid staat de mens steeds centraal.

Het Agentschap hecht daarom veel belang aan een goede doorstroming van informatie en houdt steeds rekening met de verkeersleefbaarheid en het milieu.



Knelpunten en 'missing links'

De komende jaren pakt de Vlaamse overheid 25 missing links en knelpunten op onze wegen aan. Het gaat om werken die de capaciteit van het wegennet ten goede komen en het gemak van de weggebruiker verhogen.

Die 25 uitdagingen voor de nabije toekomst staan vermeld in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. De knelpunten met nummers 2 tot en met 9 zijn prioritair voor de Vlaamse overheid. Twee van de 25 knelpunten werden al weggewerkt. Tegen 2009 hoopt de overheid 1/3 van het programma te hebben uitgevoerd.

Naast de punten die vermeld staan in het Mobiliteitsplan, plant de overheid nog enkele aanpassingen aan het Vlaamse wegennet. Zo komen bijvoorbeeld de N19 Noord-Zuid Antwerpen, de N16 Temsebrug en de N8 tussen Veurne en Ieper in aanmerking voor verbeterings- en uitbreidingswerken.

OVERZICHT VAN DE GEPLANEDE EN AFGEWERKTE PROJECTEN



nr.	omschrijving	status
1.	Aanleg van de Oosterweelverbinding	gepland
2.	Aanleg van de A102 (Merksem R1, tot A13 Wommelgem)	gepland
3.	Omvormen van de A12 Antwerpen-Rosendaal tot autosnelweg	gepland
4.	Omvormen van de A8 te Halle tot autosnelweg (3.5 km incl. geluidschermen)	gepland
5.	Omvormen van de AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle-aansluiting N49, Blauwe Toren)	gepland
6.	Omvormen van de N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg	gepland
7.	Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem	gepland
8.	Extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem	voltooid
9.	Aanpassen van de verkeerswisselaar te Lummen (A2-A13)	gepland
10a.	Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Brusselse ring	gepland
10b.	Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Antwerpse ring	gepland
11.	E40 Brussel-Leuven op 4 rijstroken brengen	gepland
12.	Aanleggen verbindingsweg E19-luchthaven en verbetering van kruispunt N211xN21	gepland
13.	Aanleggen verbindingsweg E40-luchthaven, met ondertunneling van de N2	gepland
14.	A10 Jabbeke-Oostende: aansluitingen verbeteren	voltooid
15.	N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht te Lissewege wegwerken	gepland
16.	N44 Aalter-Maldegem: lokaal erven van woningen en verbeteren aansluiting A10	gepland
17.	R4-west: kruispunten herinrichten, ongelijkvloerse aansluitingen bouwen, fietsstroken wegwerken	gepland
18.	R4-zuid: vervolledigen + verbeteren aansluiting te Merelbeke	gepland
19.	N60: fietspad verbeteren, enkele erven wegwerken, kruispunten herinrichten, ring om Ronse	gepland
20.	N16 Sint-Niklaas-Willebroek: ongeregeld kruispunt omvormen, erven wegwerken, knelpunten te Temse	gepland
21.	N16 Willebroek-Mechelen; erven wegwerken, betere aansluiting op N17	gepland
22.	A12 Boom-Brussel: volledig ombouwen tot autoweg: beperken van het aantal (gelijkvloerse) kruispunten	gepland
23.	A12 Boom-Antwerpen aanpassen kruispunten	gepland
24.	N71 Geel-Mol-Lommel: aanpassingen kruispunten	gepland
25.	N74 noord-zuidverbinding Limburg: 2de rijstrook op sommige plaatsen, doortocht Houthalen-Helchteren	gepland





Kennisbeheer Agentschap Infrastructuur

Door de gemiddeld hoge leeftijd van het personeel in het Agentschap is kennisdeling en kennisontwikkeling noodzakelijk om ook in de toekomst een goede dienstverlening te kunnen blijven garanderen. Het beheren van kennis, informatie en data is daarom een belangrijke doelstelling.

[98]

Veel ambtenaren gaan de komende jaren op pensioen. Als een personeelslid vertrekt, gaat heel wat kennis verloren. Om zich voor te bereiden op de naderende pensioengolf startte het Agentschap in 2005 met kennisbeheer.

Kennisbeheer wil een antwoord geven op alle vragen met betrekking tot het Agentschap Infrastructuur. Wie doet wat? Waarom doen we iets? Waarmee voeren we onze opdracht uit? Wat doen we en hoe werken we? Waar wordt iets uitgevoerd? Wanneer moeten we iets doen? Kennisbeheer biedt bovendien de mogelijkheid om alle kennis te koppelen binnen een globale structuur.

KENNISCLUSTERS

Een belangrijk onderdeel van kennisbeheer zijn de kennisclusters. Samen met afgevaardigden van de verschillende afdelingen werd daarom een structuur van 250 kennisclusters opgesteld, ingedeeld in kennisgebieden en kennisdomeinen. Via deze kennisstructuur kan het personeel meer dan 3200 omzendbrieven, verdeeld over verschillende rubrieken, vanaf 1930 tot heden raadplegen. Bedoeling is alle relevante beschikbare kennis te koppelen aan deze centrale structuur en alles slechts eenmaal bij te houden op een welbepaalde plaats volgens welbepaalde afspraken. Zo wil het Agentschap vermijden dat vervallen kopieën circuleren en ten onrechte gebruikt worden of dat informatie niet

actueel is of op peil wordt gehouden. Naast het verzamelen van kennis en informatie moet er ook gewerkt worden aan het delen en vervolledigen van de nodige kennis. Daarom werden kennisbeheerders aangesteld per kenniscluster. Bedoeling is dat deze personen een centrale rol gaan spelen in de verspreiding, het actueel houden en verder ontwikkelen van deze kennis. Het is immers belangrijk dat alle relevante kennis, gaande van wetgeving, regelgeving, algemene documentatie tot wie wat wanneer moet doen, voor iedereen vlot beschikbaar wordt op het net.

DE CENTRALE PROCESSTRUCTUUR

In samenspraak met materiespecialisten uit de verschillende afdelingen werd een globale processtructuur uitgewerkt. Die structuur moet toelaten processen over de afdelingen heen te koppelen. Vroeger uitgevoerde projecten en studies blijken immers moeilijk te integreren binnen een centrale globale structuur. Andere zaken zijn verdwenen, vaak samen met de personeelsleden die eraan gewerkt hebben. Het is de bedoeling dat de centrale structuur het reeds uitgevoerde werk koppelt, zodat men een overzicht krijgt van de reeds bestaande kennis bij de opstart van nieuwe projecten. De globale structuur moet ervoor zorgen dat bestaande resultaten gestructureerd terug te vinden zijn en dat dubbel werk vermeden wordt.



KENNISBEHEER

Kennisbeheer bestaat bij de aanvang hoofdzakelijk uit het verzamelen en verwerken van data. Er wordt dan ook heel wat verwacht van de kennisbeheerders. Voor 2006 wordt een exponentiële groei van de beschikbare kennis binnen het systeem 'kennisbeheer' verwacht. Ook zal de processtructuur verder uitgetekend en verfijnd worden en zal nog meer data en informatie aan de verschillende kennisclusters worden toegewezen.

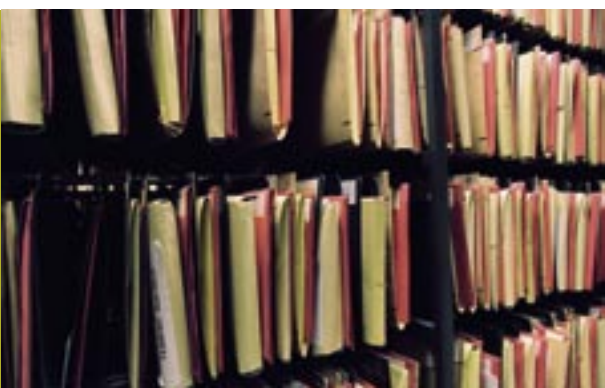
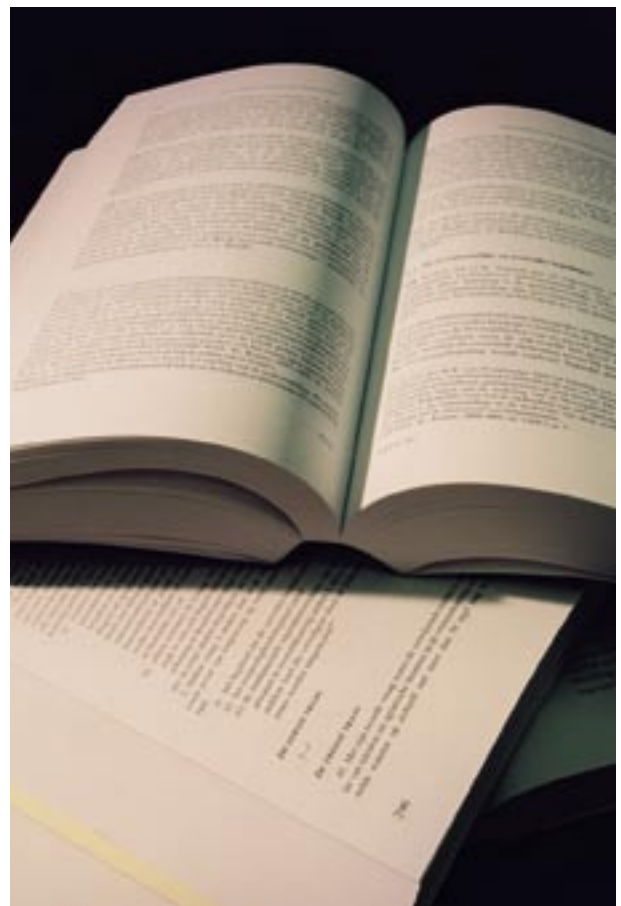
Een volgende stap zal er in bestaan kennis te ontwikkelen en te verspreiden.

De grote uitdaging voor het project 'kennisbeheer' is dat het systeem op alle mogelijke vragen met betrekking tot ons Agentschap een antwoord kan verschaffen. Een andere uitdaging is het gebruik van het systeem. Het project is enkel geslaagd wanneer het ook effectief wordt gebruikt. Het moet een gebruiksinstrument zijn waarbij iedereen betrokken is. Het is daarom mogelijk om op alles wat er is suggesties en voorstellen voor aanvulling te geven.

MEER WETEN?

Voor vragen en suggesties over kennisbeheer kan u steeds terecht bij Arnold Parmentier, Projectleider kennismanagement Agentschap Infrastructuur, arnold.parmentier@mow.vlaanderen.be

Kennisbeheer is voor iedereen ontsloten en bereikbaar via de website <http://intra.lin.vlaanderen.be/aww/kennisbeheer/>





Klachtenmanagement

Het Agentschap Infrastructuur startte in de tweede helft van 2002 met de klachtenbehandeling zoals voorzien in het decreet van 1 juni 2001. Ook daarvoor volgde het Agentschap al klachten op, onder meer via de Wegentelefoon.

Sinds 1 januari 2002 is het decreet van 1 juni 2001 van kracht over de toekenning van een klachtrecht (gewijzigd bij het decreet van 20 februari 2004). Het klachtendecreet is van toepassing op alle Vlaamse overheidsdiensten. Het gaat om een regeling van de zogenaamde 'interne' klachtenbehandeling, namelijk het klagen van de burger bij de Vlaamse overheidsdiensten zelf.

De belangrijkste beginselen van het klachtendecreet zijn:

- het klachtrecht staat open voor iedereen die klaagt over handelingen en de werking van de Vlaamse overheidsdiensten. Uiteraard kan ook niet-handelen een reden tot klagen zijn;
- de Vlaamse overheidsdiensten zijn verplicht de klacht te behandelen. Er moet een ontvangstbevestiging van de klacht worden bezorgd aan de klager en de dienst moet zorgen voor een behoorlijke klachtvoorziening;
- niet alle klachten moeten worden behandeld: bijvoorbeeld wanneer de feiten meer dan één jaar voor de indiening van de klacht hebben plaatsgehad, wanneer de klacht anoniem is, wanneer de klacht ongegrond is of wanneer de klager geen belang kan aantonen. De klager wordt dan schriftelijk op de hoogte gebracht van de niet-behandeling;
- de klacht moet binnen 45 dagen behandeld worden en de klager moet schriftelijk van de bevindingen van het onderzoek op de hoogte worden gebracht;

- jaarlijks moeten de Vlaamse overheidsdiensten bij de Vlaamse Ombudsman verslag uitbrengen zodat deze een algemeen zicht krijgt op de kwaliteit van de klachtenbehandeling.

ORGANISATIE VAN DE KLACHTENBEHANDELING BIJ HET AGENTSCHAP INFRASTRUCTUUR

Het Agentschap Infrastructuur is in de tweede helft van 2002 gestart met de klachtenbehandeling zoals voorzien in het decreet van 1 juni 2001 (gewijzigd bij het decreet van 20 februari 2004). Ook daarvoor volgde het Agentschap al klachten op, onder meer via de Wegentelefoon. Elk personeelslid, in elke afdeling en elk district werd ingelicht over het nieuwe decreet en kreeg een klachteninvulformulier ter inzage.

Ingediende klachteninvulformulieren worden aan de klachtencoördinatoren overgemaakt die een klachtendossier opstellen. De klachtencoördinator beheert de databank en stuurt een ontvangstmelding naar de klager. De klachtencoördinator stelt vervolgens een neutrale klachtenbehandelaar aan. Die staat in voor de inhoudelijke behandeling van de klachten en informeert de klachtencoördinator over de evolutie van de klachtenbehandeling. De klachtencoördinator volgt permanent de afhandeling van de klacht op en is diegene die in samenspraak met de behandelaar het dossier kan afsluiten.

Om tot een eenvormige klachtenbehandeling te komen

en eventuele problemen te kunnen bespreken, werd medio 2002 een werkgroep van klachtencoördinatoren opgestart. Elke afdeling van het Agentschap Infrastructuur is in deze werkgroep vertegenwoordigd.

KLACHTENBEELD BIJ HET AGENTSCHAP INFRASTRUCTUUR

In 2005 werden er 81 klachten geregistreerd. 70 daarvan waren ontvankelijk en 11 onontvankelijk, bijvoorbeeld omdat enig belang niet kon worden aangetoond of omdat er een té lange periode lag tussen de feiten en het indienen van de klacht.

70 klachten kwamen per brief binnen, 8 via e-mail en 3 via de telefoon. 14 werden rechtstreeks door burgers ingediend, 46 via de Vlaamse Ombudsdienst, 19 via het georganiseerde middenveld en 2 via andere kanalen. Ten opzichte van 2004 is dit een lichte stijging.

De ontvangen klachten zijn zeer divers van aard. De meerderheid van de klachten hebben betrekking op de slechte zichtbaarheid door beplantingen en wegenwerken, de slechte staat van de rijweg en geluids- en trillingshinder. De klachtenstellers wensen oplossingen op zeer korte termijn. Het Agentschap Infrastructuur streeft naar een optimale oplossing in een zo kort mogelijke tijdspanne.

Het efficiënt opvolgen van eerstelijnsmeldingen binnen de afdelingen, de preventieve controles en het alert en deskundig ingrijpen bij het vaststellen van schade om de ergste hinder te voorkomen, heeft ertoe bijgedragen dat het aantal klachten in sommige afdelingen daalde. Andere afdelingen noteren dan weer een stijging van het aantal klachten. Dit komt omdat e-mail de drempel om een klacht in te dienen verlaagd heeft en doordat afdelingen meer aandacht besteden aan communicatie over projecten.

CONCLUSIE

Hoewel het woord 'klacht' een negatieve weerklank heeft, moeten we klachten toch eerder als positieve signalen beschouwen. Ze kunnen leiden tot een betere dienstverlening aan de burger en tot een structurele verbetering van de werking van de Vlaamse overheidsdiensten en bijgevolg dus ook van het Agentschap Infrastructuur.





Het aslastendecreet

Overladen vrachtwagens beschadigen het wegdek. Het aslastendecreet zorgt ervoor dat het Vlaamse gewest boetes kan opleggen aan vrachtwagens die te zwaar geladen zijn.

[06]

Het Vlaams Gewest voert reeds enkele jaren preventief actie tegen beschadiging van het wegdek door gewichtsoverschrijding. De belangrijkste instrumenten in deze strijd zijn de Vlaamse wegeninspectie en het zogenaamde aslastendecreet dat de wettelijke basis vormt.

Het aslastendecreet stelt het beschadigen van het wegdek door gewichtsoverschrijding strafbaar en voorziet in een bestraffing door middel van ofwel strafrechterlijke geldboetes, ofwel administratieve geldboetes, afhankelijk van de beslissing van de Procureur des Konings.

WIJZIGINGEN

Medio 2005 heeft het aslastendecreet drie belangrijke wijzigingen ondergaan die met ingang van 3 september 2005 in werking zijn getreden.

Eerst en vooral werd de strafbaarstelling aangepast. Vroeger was het verboden het wegdek te beschadigen door overschrijding van zowel de totale maximaal toegelaten massa van een voertuig als van de maximaal toegelaten massa onder de assen. Het nieuwe decreet weerhoudt enkel nog deze laatste categorie. Wetenschappelijk onderzoek toont immers aan dat het wegdek hoofdzakelijk beschadigd wordt wanneer minstens één van de assen van een voertuig overladen is en niet zozeer wanneer enkel de totale massa het toegestane maximum overschrijdt.

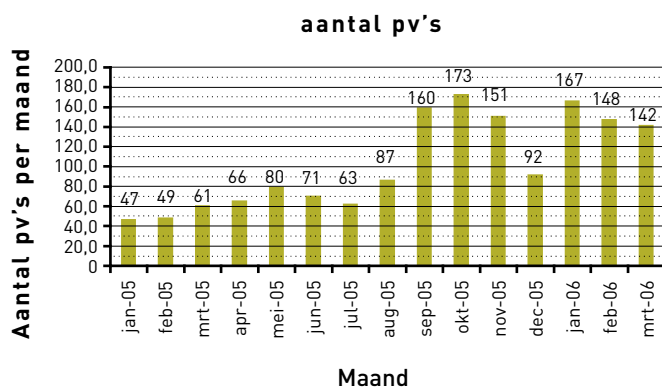
Daarnaast werd er ook gesnoeid in de hoogte van de (administratieve) geldboetes door de wijze waarop ze berekend worden aan te passen. Vroeger werd de hoogte van de boete bepaald aan de hand van het procentuele overgewicht. Dit had als pervers gevolg dat een relatief kleine overlading op een lichte as zwaarder bestraft werd dan een in absolute cijfers zwaardere overlading op een zware as. Om tegemoet te komen aan deze ongelijkheid werd de strafmaat aangepast. Nu wordt de boete bepaald afhankelijk van het werkelijke overgewicht in kilogram.

DRIETRAPSPROCEDURE

Bovendien werd ook de volledige administratieve procedure herschreven. Er wordt nu gewerkt met een drietrapsprocedure. De wegeninspecteur-controleur neemt eerst een beslissing op basis van het dossier. De overtreder kan hiertegen verzet aantekenen. Wanneer verzet is aangetekend wordt de overtreder uitgenodigd op een hoorzitting om zijn zaak te bepleiten, waarna de wegeninspecteur-controleur een nieuwe beslissing kan nemen, rekening houdende met wat werd aangebracht tijdens de hoorzitting. Als derde stap ten slotte is het mogelijk om tegen deze beslissing beroep aan te tekenen bij de Vlaamse minister van Openbare Werken.



maand	aantal pv's
jan-05	47
feb-05	49
mrt-05	61
apr-05	66
mei-05	80
jun-05	71
jul-05	63
aug-05	87
sep-05	160
okt-05	173
nov-05	151
dec-05	92
jan-06	167
feb-06	148
mrt-06	142





De cel Verkeersparameters

De cel Verkeersparameters staat in voor de verkeerstellingen. Door het verkeer te 'tellen' kunnen concrete gegevens verzameld worden over de evolutie van de verkeersdrukke in Vlaanderen.

[92]

De cel Verkeersparameters is een onderdeel van de afdeling Verkeerskunde. De cel staat in voor het organiseren, verwerken en afleveren van verkeerstellingen. Daartoe behoren onder andere de cordon-tellingen in Antwerpen, de congestiemetingen van De Lijn, de fietsroutenetwerken en de opvulling van gewestwegen. Daarnaast ondersteunt deze cel de provinciale cellen betreffende werkingsprincipes, materiaal en verwerking. De cel voert ook studies uit naar meetmethodes en meettechnieken en bepaalt de jaarlijkse, statistische evolutiecoëfficiënten.

De cel kan verschillende soorten tellingen uitvoeren:

- manuele tellingen (kruispunttellingen, HB-matrices, inzittenden, ...);
- slangdetectie (types van voertuigen, snelheden, volgtijden, ...);
- fietsdetectie (fietsroutenetwerken, evolutie fietsverkeer op gewestwegen, ...);
- continue tellingen (statistische evoluties).

De tellingen kunnen zowel door de eigen afdeling, het eigen Agentschap als door bedrijven en particulieren aangevraagd worden.

METEN IS WETEN

Momenteel is de cel bezig met een diepgaand onderzoek om de detectie te verbeteren aan verkeerslichten of filegevoelige locaties. Dit zou op termijn

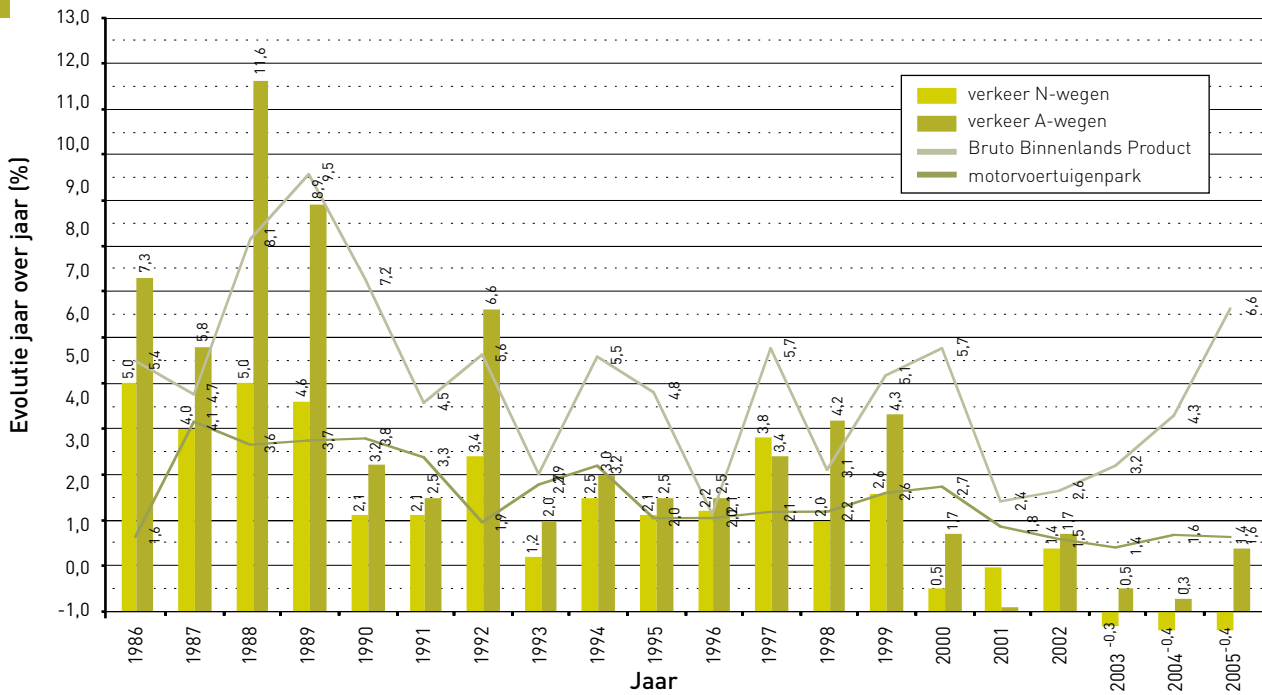
moeten toelaten om heel wat manueel werk te vervangen door slangmetingen. Die geven geen steekproef weer, maar een gemiddelde over een langere periode.

De verkeerstellingen zijn belangrijk omdat mensen in de straat dikwijls heel subjectief spreken over verkeer. Ze hebben het eerder over wat ze aanvoelen, niet over de reële situatie. Daarom is het belangrijk om steeds te meten, want METEN is WETEN. Daarom hiernaast twee grafieken over de evolutie van het wegverkeer op autosnelwegen en gewestwegen.

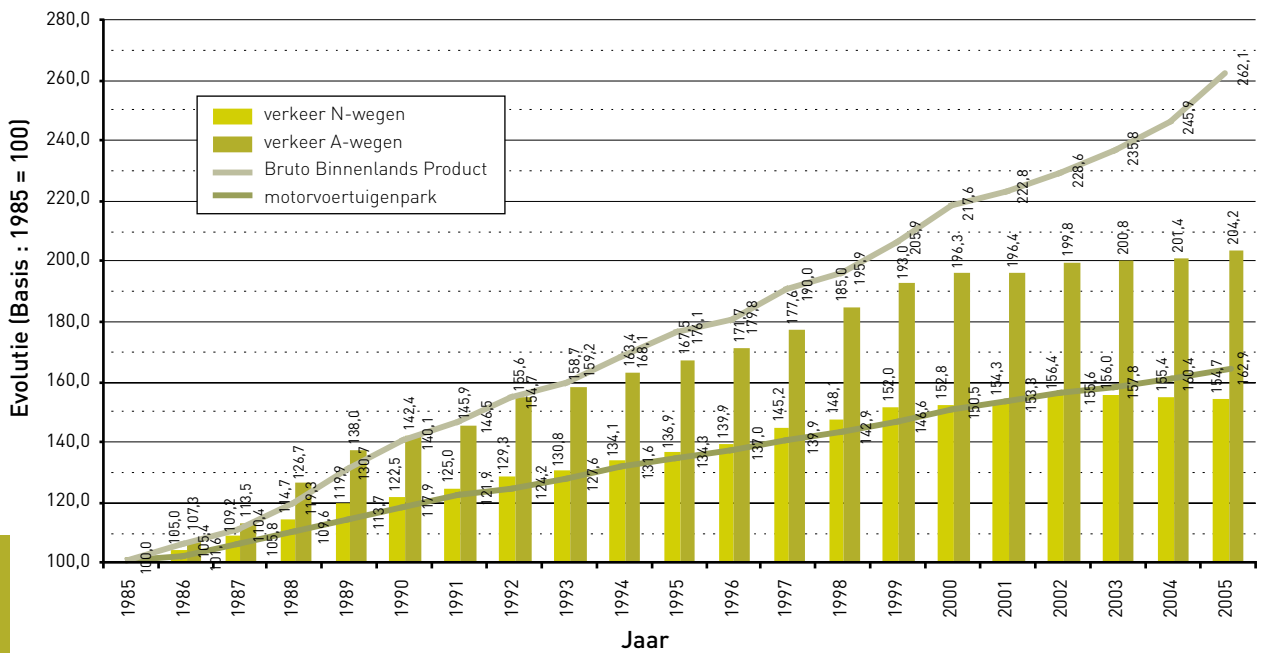
In de grafieken kan men duidelijk het a-symptotisch verloop van de evolutie van het verkeer waarnemen. Deze quasi nul-groei heeft vermoedelijk verschillende oorzaken: een ruimer en kwaliteitsvoller aanbod aan openbaar vervoer, de stijgende prijzen van de brandstoffen en de economische situatie.



Evolutie jaar over jaar



Evolutie t.o.v. basisjaar 1985





Het Verkeerscentrum

Het Verkeerscentrum beheert het verkeer in Vlaanderen en zorgt ervoor dat de weggebruiker zo goed mogelijk geïnformeerd wordt over de actuele verkeerssituatie.

[76]

Eind 1999 richtte de Vlaamse overheid het Verkeerscentrum Vlaanderen op. Het Verkeerscentrum is momenteel gehuisvest boven de Craeybeckxtunnel in Antwerpen en bewaakt de snelwegen in heel Vlaanderen. In de nabije toekomst zijn er twee nieuwe afdelingen van het Verkeerscentrum gepland: één in Gent en één in Brussel.

Het Verkeerscentrum is elke dag van de week, 24 uur op 24 bemand en heeft twee hoofdtaken:

- verkeersmanagement: de doorstroming en verkeersveiligheid bevorderen op het Vlaamse hoofdwegennet (ring- en snelwegen);
- verkeersinformatie: de gegevens van alle bronnen worden samengebracht en vertaald naar verkeersinformatie. Deze informatie wordt verspreid via www.verkeerscentrum.be en de verkeersredacties. Wie een aangepaste autoradio heeft, ontvangt de verkeersinformatie ook via RDS-TMC (Radio Data Signal – Traffic Message Channel).

VERKEERSINFORMATIE

Via de informatie van detectielussen krijgt het Verkeerscentrum een zicht op de actuele verkeerssituatie. Daarnaast beschikt het Verkeerscentrum Vlaanderen over een 600-tal camera's. Meldingen van politieploegen, aannemers en andere correspondenten vullen deze bronnen aan.

Het Verkeerscentrum test nieuwe systemen eerst op haar testsite. Dat 'laboratorium op de weg' is te vinden op de E34/E313 Luik – Antwerpen ter hoogte van het parkeerterrein in Ranst.

Ten slotte doet het Verkeerscentrum beroep op een databank (ADA-event) met alle informatie over wegenwerken in Vlaanderen. De verschillende afdelingen Wegen en Verkeer brengen in deze databank informatie samen over geplande wegenwerken en wegenwerken in uitvoering.

VERKEERSSTURING

Het Verkeerscentrum in Antwerpen kan dankzij telematica (elektronische borden die verschillende beelden en boodschappen kunnen tonen) rechtstreeks op de verkeerssituatie ingrijpen.

- Dynamische informatieborden
In Vlaanderen staan er meer dan 30 informatieborden op de snelwegen. Deze lichten de weggebruiker in over ongevallen, files, wegenwerken en omleidingen. De boodschappen kunnen op elk moment vanuit het Verkeerscentrum aangepast worden.
- Mobiele tekstkarren
Op plaatsen waar geen vaste informatieborden staan, zet het Verkeerscentrum mobiele tekstkarren in. Deze karren bevatten een aantal mogelijke beelden en boodschappen die vooraf worden



aangemaakt. Via een gsm-verbinding (GPRS) wordt de juiste boodschap op de tekstkar geplaatst.

- Rijstrooksignalisatie
Op de snelwegen naar de Antwerpse ring en op het zuidelijke gedeelte van deze ring staan om de 500 meter portieken opgesteld. Via de matrixborden boven elke rijstrook kan het Verkeerscentrum rechtstreeks ingrijpen op de verkeersstromen. Om bijvoorbeeld de staart van een file te beveiligen, kan de snelheid van het aankomende verkeer per portiek met 20km/u worden verlaagd. Een andere mogelijkheid is het organiseren van blokrijden. Via de portieken kan immers een lagere constante snelheid opgelegd worden. Wanneer tenslotte een rijstrook versperd is, kan via deze borden het verkeer naar de andere rijstrook worden geleid.

MEETNET EN TELEMATICA

Het Verkeerscentrum beschikt over:

- 324 AID-camera's (Automatische IncidentDetectie)
- +/- 300 CCTV-camera's (Closed Circuit Television)
- 35 dynamische informatieborden
- 107 portieken met rijstrooksignalisatie, goed voor 430 rijstrooksignalisatieborden
- 1500 detectielussen op het hoofdwegennet; 1000 tellussen op het onderliggende wegennet

WEBSITE VERKEERSCENTRUM VLAANDEREN

In juli 2004 startte het Verkeerscentrum Vlaanderen met een eigen website: www.verkeerscentrum.be. Behalve meer uitleg over het Verkeerscentrum, vindt men op deze website de meest actuele verkeersinformatie op een kaart en in tekstvorm. De website ontvangt elke maand ongeveer 110.000 bezoekers.

Via de website kan men zich ook inschrijven op een gepersonaliseerde, gratis e-mailservice: Spitsmail. Bij de inschrijving is het mogelijk om zelf de trajecten kiezen waarvoor en het tijdstip waarop men verkeersinformatie wil ontvangen. Spitsmail telt momenteel 3.700 abonnees.

MEER INFORMATIE:

www.verkeerscentrum.be

2006

**In de nieuwe structuur
verhuist het Verkeerscentrum
naar het departement.**



Opfriscursus aanpak zwerfvuil

In het najaar van 2005 werd een opfriscursus georganiseerd rond het beteugelen van zwerfvuil. De cursus vond plaats in de verschillende provinciale afdelingen van het Agentschap Infrastructuur.

De praktische uitvoering gebeurde door de heer Geert De Corte van de dienst Juridische Dienstverlening. Hij gaf een voordracht en zorgde voor de nodige toelichtingen.

De opfriscursus was noodzakelijk om verschillende redenen:

- sinds de laatste sessie werden veel nieuwe personeelsleden aangeworven die niet in het bezit zijn van een noodzakelijke legitimatiekaart;
- voor de personeelsleden die wel over een legitimatiekaart beschikken, was de cursus nuttig omdat de kennis rond de administratieve afhandeling voor het opmaken van PV's werd opgefrist en de praktische uitvoering verduidelijkt.



[96]

Provinciale afdelingen	Totaal aantal aanwezigen op de opfriscursus	Aantal personen die een eerste opleiding kreeg	Totaal aantal legitimatiekaarten per afdeling
Antwerpen	28	39	67
Vlaams-Brabant	32	37	69
West-Vlaanderen	47	32	88
Oost-Vlaanderen	51	42	93
Limburg	28	29	57



Mobiliteitscampagnes en het magazine Uitweg

Het is een illusie om te denken dat infrastructuurwerken alleen alle verkeersproblemen kunnen oplossen. Voor een vlottere verkeersdoorstroming is er ook een mentaliteitswijziging nodig bij de weggebruiker. Het Agentschap organiseert daarom jaarlijks zes mobiliteitscampagnes die de weggebruiker moet aanzetten tot bewuster gedrag in het verkeer.

Het Agentschap Infrastructuur organiseerde ook in 2005 zes sensibiliseringscampagnes om de weggebruiker aan te zetten tot een bewuster mobiliteitsgedrag en meer verkeersveiligheid. Elke campagne bestond uit een affiche langs het Vlaamse wegennet, gecombineerd met een tijdschriftadvertentie of een spot op de radio of televisie.

De volgende thema's kwamen aan bod in 2005:

- 'Hoffelijkheid in het verkeer: winterdienst'
- 'Werkzaamheden aan de Antwerpse Ring'
- 'Alternatieve vervoerswijzen: korte afstanden'
- 'Zwerfvuil langs de Vlaamse wegen'
- 'Alternatieve vervoerswijzen: Openbaar Vervoer'
- 'Zuinig rijden'

HET MAGAZINE UITWEG

De thema's van de verschillende deelcampagnes werden - in de mate van het mogelijke - ook behandeld in het gratis magazine 'UITWEG', het blad voor een betere mobiliteit.

In 2005 werd ook gewerkt aan de naambekendheid van Uitweg. Zo werden lezers via het magazine en de site aangespoord om een gratis abonnement te nemen op het nummer. De actie heeft succes, want het aantal particulieren dat een abonnement neemt op het magazine blijft stijgen.

Het magazine had in 2005 een gemiddelde oplage van 114.250 exemplaren.

ENKELE CIJFERS

Gemiddeld aantal adressen		Gemiddelde oplage Uitweg
scholen:	4450	7250
benzinstations:	32	21100
bibliotheken:	316	20500
lijnwinkels:	5	6500
gemeenten:	337	20500
NMBS-stations:	16	12600
Privé (begin 2005)	8368	15681
Privé (eind 2005)	8967	16326



De Wegentelefoon

Het Agentschap Infrastructuur vraagt de weggebruiker zijn steentje bij te dragen en mee te werken aan een betere infrastructuur en een veiliger Vlaams wegennet. Elke weggebruiker kan de Wegentelefoon bellen om ongemakken of mankementen aan het wegdek te melden.

De Wegentelefoon is tijdens de kantooruren te bereiken op het groene nummer: 0800 122 66. Buiten de kantooruren staat er een antwoordapparaat ter beschikking. Het is ook mogelijk om een mail of brief te sturen naar de afdeling Wegen en Verkeer in de provincie waar de situatie zich voordoet.

Zoals is af te leiden uit onderstaande gegevens geven steeds meer mensen een melding door via mail. Ook brieven blijven populair. De meeste oproepen handelen over de staat van het wegdek. Verder kwamen er

ook heel wat klachten binnen over de signalisatie en het verkeersgebeuren.

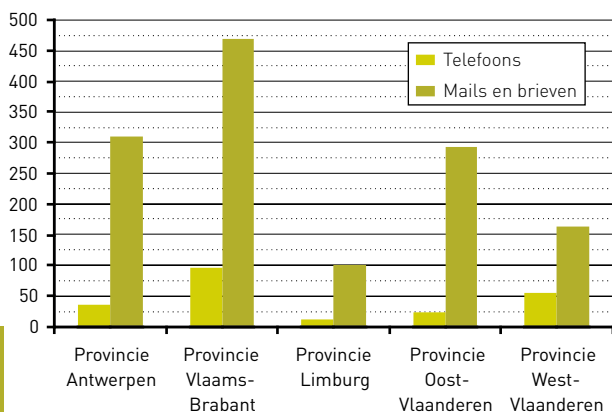
AFHANDELING VAN DE OPROEPEN

Elke afdeling staat garant voor het zo snel mogelijk afhandelen van de oproepen. De meeste afdelingen hanteren een termijn van twee à drie weken. Oproepen worden steeds doorgegeven aan de verantwoordelijke dienst die de meldingen opvolgt en de klachten oplost. De betrokkene ontvangt hierover steeds een antwoord.

[86]

Aantal ontvangen telefoons, mails en brieven Wegentelefoon (augustus 2005 tot en met april 2006)

	Telefoons	Mails en brieven
Provincie Antwerpen	35	311
Provincie Vlaams-Brabant	96	468
Provincie Limburg	11	101
Provincie Oost-Vlaanderen	23	294
Provincie West-Vlaanderen	56	163





Ecologisch bermbeheer

De overheid doet aan ecologisch bermbeheer. Zij heeft daarvoor verschillende redenen.

Bermen vormen vaak de laatste wijkplaats voor bepaalde dieren en planten. Ze vormen een belangrijke verbingszone voor soorten die in kleine gescheiden populaties leven en daardoor met uitsterven bedreigd worden. In sterk verstedelijkte gebieden en op plaatsen waar akkerland intensief bewerkt wordt, is de ruimte immers krap. Er is vaak geen plaats meer om kruiden spontaan te laten groeien en de bijhorende fauna te laten overleven. Dankzij een doordacht ecologisch bermbeleid kan die specifieke fauna en flora wel blijven bestaan en zich verder ontwikkelen.

Natuurbeheer is immers méér dan het beheer van geïsoleerde natuurrezervaten. Wegbermen nemen, in de grotere landschappelijke structuur, een belangrijke plaats in en vormen corridors. Ze zijn bovendien erg zichtbaar en daardoor ook een geschikt middel om het algemene natuurbewustzijn aan te wakkeren.

Dankzij ecologisch bermbeheer ontstaan er bovendien stabielere vegetaties, met meer plantensoorten, die insecten en andere dieren aantrekken. Een goed maaibeheer geeft de grazige vegetatie een botanische meerwaarde. Een ecologisch maaibeheer in combinatie met een ecologisch beheer voor de houtige vegetatie heeft als gevolg dat er verschillende soorten biotopen ontstaan met bijhorende levensgemeenschappen.

Tot slot doorbreekt de variatie in vorm, kleur en structuur de monotonie van de weg en fleurt de omgeving op.

BERMBEHEERSPLANNEN

Om doordacht aan ecologisch bermbeheer te doen, stelt de overheid bermbeheersplannen op. Deze plannen houden rekening met ecologische en landschappelijke aspecten zonder hierbij de verkeersveiligheid uit het oog te verliezen. Het uit te voeren beheer wordt besproken.



Hieronder vindt u twee kaartjes. Het eerste kaartje geeft de voorgeschreven maaitijdstippen weer. Op de tweede kaart ziet u hoe ver het staat met de opmaak van de bermbeheersplannen.





Overkoepelende cijfers van het Agentschap

In dit hoofdstuk vindt u de belangrijkste cijfers inzake bestede budgetten, personeel, winterdienst en andere activiteiten van het Agentschap.



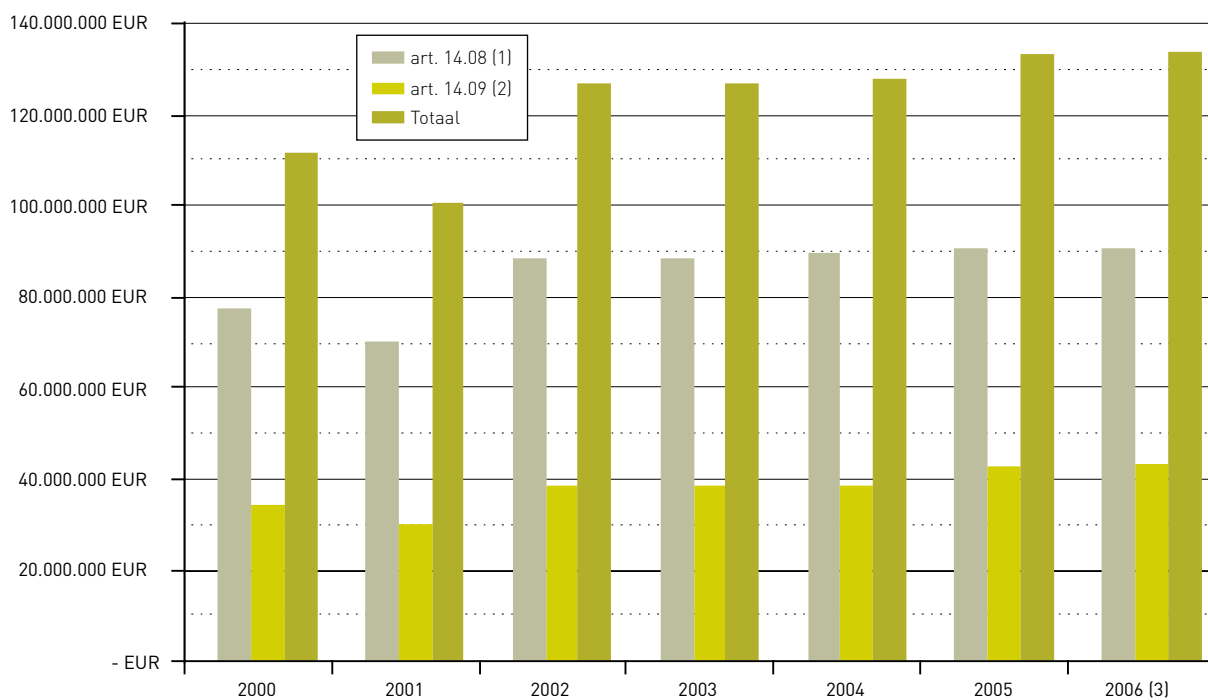
Evolutie bestede budgetten 2000-2006

Hieronder vindt u een overzicht van de budgetten die door het Agentschap besteed werden van 2000 tot en met 2006.

OVERZICHT BUDGETTEN VAST ONDERHOUD GEWESTWEGEN

Dit budget is sinds 2002 hoger om tegemoet te komen aan de verplichting om veiligheidscoördinatoren in te zetten op werven (K.B. van 25 januari 2001).

Vast onderhoud gewestwegen (Algemene uitgavenbegroting - progr. 63.10)



[102]

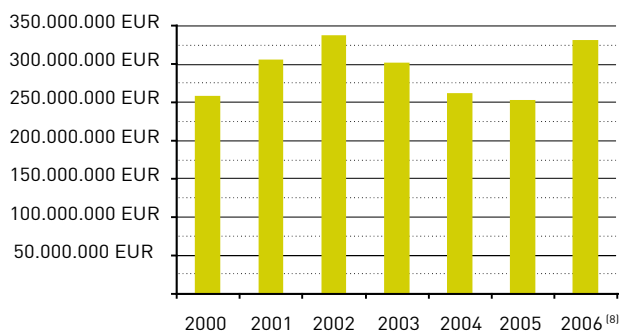
[1] art. 14.08 = 'Uitgaven met betrekking tot het beheer van het autosnelwegen- en gewestwegennet en aanhorigheden, met inbegrip van de winterdienst en het gewone onderhoud van de regiegebouwen'.

[2] art. 14.09 = 'Uitgaven met betrekking tot de exploitatie-, onderhouds- en beheerskosten van elektrische en elektromechanische inrichtingen, aangelegd op het autosnelwegen- en gewestwegennet'.

OVERZICHT BUDGETTEN VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS (DEEL AGENTSCHAP INFRASTRUCTUUR)

We zien dat het budget van 2006 hoger is dan de jaren daarvoor. Dit komt doordat extra geld werd vrijgemaakt voor de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

Investerings en structureel onderhoud gewestwegen (VIF)



De grafiek geeft het totaal van de budgetten van onderstaande begrotingsartikelen weer:

(1) art. 363F1211 = 'Uitgaven in verband met studies en ondersteuning in het kader van het wegwerken van zwarte of gevaarlijke punten in het wegverkeer, het uitwerken van minder hinder-maatregelen en de coördinatie van wegeninfrastructuurwerken'.

(2) art. 363F5111 = 'Investeringssubsidies aan de VVM (De Lijn) ter verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer op de wegen in samenhang met de verbetering van de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid, alsmede de uitgaven met betrekking tot de beveiliging van het personeel en de openbaar vervoergebruikers'.

(3) art. 363F6301 = 'Investeringssubsidies 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'.

(4) art. 363F7311 = 'Investeringsuitgaven voor structureel onderhoud van wegen en kunstwerken en ter structurele bestrijding van de verkeersoverlast en de omgevingshinder alsmede ter bevordering van verkeersveiligheid en -comfort, verbetering van verkeersleefbaarheid en ter bevordering van de multimodale bereikbaarheid i.v.m. de gewestwegen met inbegrip van de fietspaden en de kunstwerken alsmede de benodigde elektrische en elektromechanische installaties, de MER-studies, de streefbeeldstudies, de specifieke projectstudies, de kosten m.b.t. verkeersomleiding, de bijzondere kosten voor de versnelde uitvoering van werken en de aankopen en onteigeningen en de daaraan verbonden lasten'.

(5) art. 363F7312 = 'Werken en leveringen van bouwkundige en elektromechanische aard met inbegrip van voorbereidende haalbaarheids- en uitvoeringsstudies met betrekking tot het verkeersbeheer in de grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent, o.a. ten voordele van de doorstroming van het openbaar vervoer op de voorstedelijke vervoersassen en de uitbouw van grootstedelijke multimodale verkeersinformatie- en beheerscentra met inbegrip van de daarbijhorende specifieke harde software, ten behoeve van de administraties AWV, AOSO en de VVM'.

(6) art. 363F7315 = 'Investeringsuitgaven in het kader van een veilige schoolomgeving'.

(7) art. 363F7316 = 'Investeringsuitgaven ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer'.

(8) 2006 = 'Cijfers na begrotingscontrole 2006'.



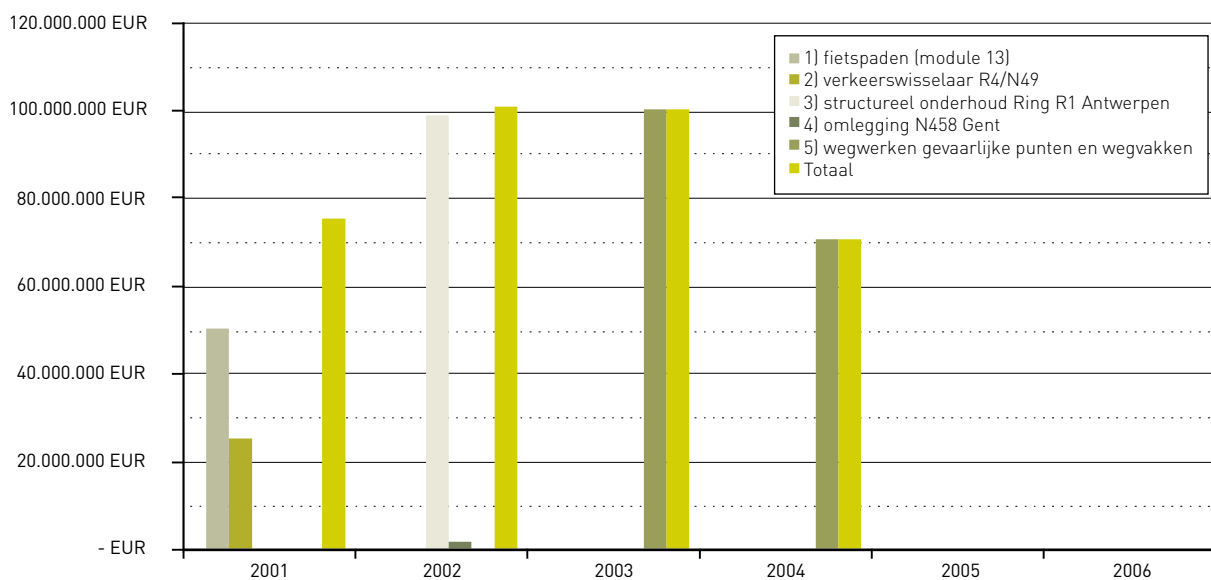


FINANCIERINGSFONDS VOOR EENMALIGE INVESTERINGSUITGAVEN (FFEU)

Het FFEU is een fonds dat in 2001 werd opgericht en dat wordt gespijsd door kredietoverschotten op de vastleggingen. Op dit fonds worden grootschalige

eenmalige investeringsprojecten aangerekend waarvoor in de gewone begroting geen kredieten beschikbaar zijn.

Financieringsfonds voor Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU)



Wegen en fietspaden die beheerd worden door het Agentschap Infrastructuur

De volgende twee tabellen geven een overzicht van het aantal kilometer wegen en fietspaden die beheerd worden door het Agentschap Infrastructuur.



Aantal kilometer fietspaden

Jaar van aanleg	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Totaal
Antwerpen	32,5	27,2	38,2	24,1	45,6	10,9	18,6	197,1
Vlaams-Brabant	30,9	6,1	15,7	21,3	30,1	11,8	0,0	115,9
Limburg	66,8	41,8	50,9	52,1	66,1	11,4	10,6	299,7
Oost-Vlaanderen	8,8	43,5	37,1	24,6	58,1	10,5	0,0	182,6
West-Vlaanderen	20	13,8	13,5	46,3	32,5	9,9	6,8	142,8
Vlaamse Gewest	159,0	132,4	155,4	168,4	232,4	54,5	35,9	938,0

[105]

Aantal kilometer wegen

Afdeling	autosnelwegen	ringwegen met statuut autosnelweg	overige ringwegen	overige gewestwegen	op- en afritten autosnelwegen	Totaal
Antwerpen	202,5	28,0	54,7	952,0	136,4	1373,6
Vlaams-brabant	146,1	51,6	43,2	536,7	115,8	893,4
West-vlaanderen	174,2	11,6	43,8	1191,3	95,2	1516,1
Oost-vlaanderen	194,5	81,8	24,4	1053,9	117,2	1471,9
Limburg	102,2	0,0	14,3	1012,5	88,9	1217,9
Vlaanderen	819,5	173,0	180,3	4746,5	553,6	6472,9





Gevaarlijke punten

Veiliger verkeer, vooral voor de zachte weggebruiker, is een terechte prioriteit voor de Vlaamse bevolking en de Vlaamse overheid. Sinds 2003 trekt Vlaanderen jaarlijks 100 miljoen euro extra uit om gevaarlijke punten weg te werken. Tegen 2008 zouden de 800 gevaarlijkste punten op de Vlaamse wegen moeten verdwenen zijn.

Hierbij vindt u een overzicht van het aantal projecten per provinciale afdeling van het Agentschap.

Jaarprogramma 2003

	# projecten	voorontwerp		ontwerp		uitvoering		
		bezig	afgewerkt	overgedragen	bezig	aanbesteed	bezig	opgeleverd
Antwerpen	58	5	53	53	16	37	7	4
Vlaams-Brabant	51	3	48	45	27	18	8	5
Limburg	53	6	47	47	11	36	17	4
Oost-Vlaanderen	48	1	47	45	13	32	6	9
West-Vlaanderen	43	1	42	41	5	35	14	5
Vlaanderen	253	16	237	231	72	158	52	27

[106]

Jaarprogramma 2004

	# projecten	voorontwerp		ontwerp		uitvoering		
		bezig	afgewerkt	overgedragen	bezig	aanbesteed	bezig	opgeleverd
Antwerpen	39	3	36	30	18	12	1	1
Vlaams-Brabant	32	5	27	23	13	10	2	0
Limburg	31	6	25	25	15	10	3	0
Oost-Vlaanderen	35	13	22	16	10	6	1	1
West-Vlaanderen	35	18	17	14	9	6	2	0
Vlaanderen	172	45	127	108	65	44	9	2

Jaarprogramma 2005

	# projecten	voorontwerp		ontwerp		uitvoering		
		bezig	afgewerkt	overgedragen	bezig	aanbesteed	bezig	opgeleverd
Antwerpen	38	20	18	1	1	0	0	0
Vlaams-Brabant	31	9	22	7	7	0	0	0
Limburg	39	21	18	17	17	0	0	0
Oost-Vlaanderen	35	16	19	3	3	0	0	0
West-Vlaanderen	35	24	11	3	3	0	0	0
Vlaanderen	178	90	88	31	31	0	0	0

Jaarprogramma 2006

	# projecten	voorontwerp		ontwerp		uitvoering		
		bezig	afgewerkt	overgedragen	bezig	aanbesteed	bezig	opgeleverd
Antwerpen	51	51	0	0	0	0	0	0
Vlaams-Brabant	16	16	0	0	0	0	0	0
Limburg	71	71	0	0	0	0	0	0
Oost-Vlaanderen	41	41	0	0	0	0	0	0
West-Vlaanderen	22	22	0	0	0	0	0	0
Vlaanderen	201	201	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	804	352	452	370	168	202	61	29



Vergunningen en adviezen

Binnen het Agentschap Infrastructuur worden alle aanvragen voor adviezen en vergunningen behandeld via het beheers- en verwerkingsprogramma ANALINDA.

De aanvragen hebben betrekking op de 4 volgende onderwerpen:

- bouwaanvragen (bouwen, verkavelen, slopen, stedenbouwkundige attesten, enz.);
- publiciteit (alle aanvragen voor het plaatsen van publiciteit op het openbare en private domein);
- bezetting domein (zowel tijdelijke inname van het openbaar domein door bijvoorbeeld werfinrichtingen als permanente inname door caféterrassen en dergelijke meer);
- nutsmaatschappijen (alle aanvragen voor het leggen van leidingen op het openbaar domein).

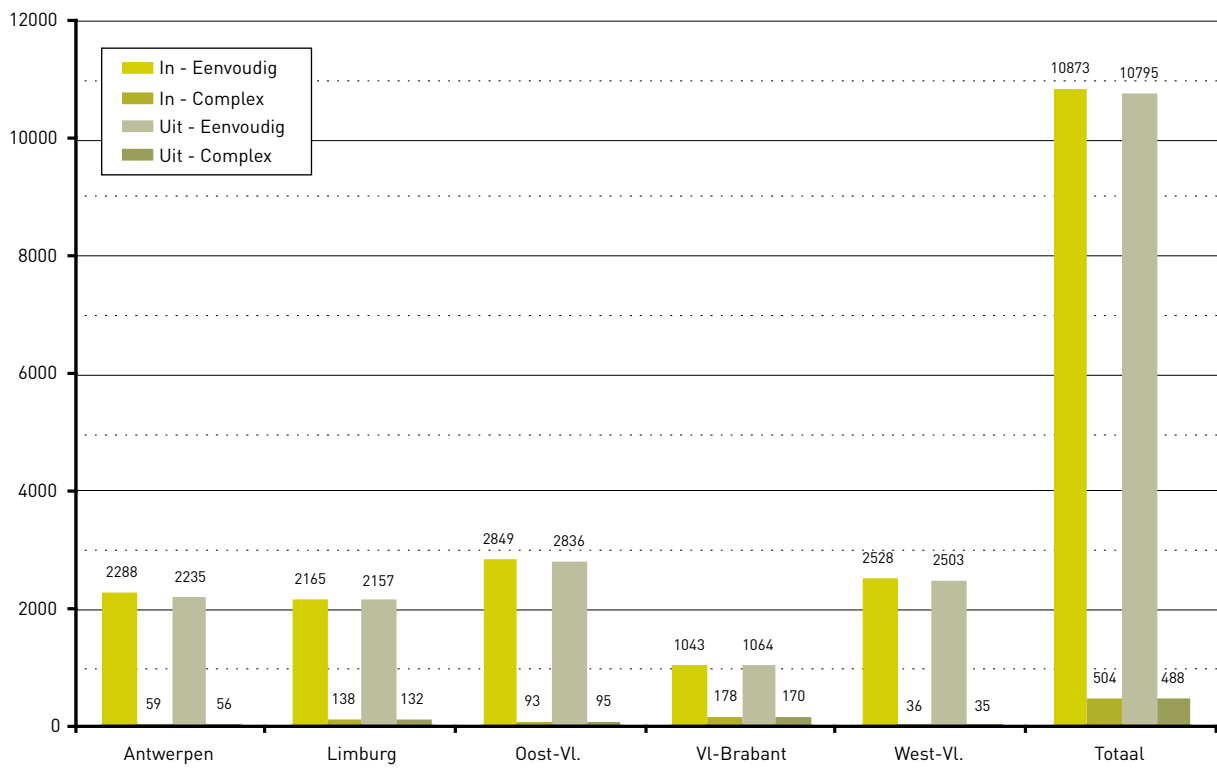
Het diagram geeft de cijfers weer voor de bouw-aanvragen.



Per afdeling wordt een onderscheid gemaakt tussen de normale dossiers en de complexe dossiers. De normale dossiers zijn dossiers die via de delegatie van bevoegdheid door de districten mogen afgehandeld worden (blauw = aantal ontvangen dossiers, geel aantal afgehandelde dossiers). De complexe dossiers zijn de dossiers waarover de respectievelijke afdelingen een beslissing moeten nemen (rood = aantal ontvangen complexe dossiers, groen = aantal afgehandelde complexe dossiers).

Het is perfect mogelijk dat binnen een afdeling of zelfs voor het totaal over al de afdelingen, er meer dossiers afgehandeld zijn dan ontvangen. Dat komt omdat op het einde van het jaar aanvragen via de gemeenten en de nutsbedrijven worden overgemaakt aan de afdelingen. Deze dossiers worden wel ingeschreven in het programma ANALINDA voor dat beschouwde jaar, maar een aantal wordt slechts het jaar nadien afgehandeld en daarom gevoegd bij de afgehandelde dossiers van dat jaar.

Bouwaanvragen 01/01/2005 - 31/12/2005



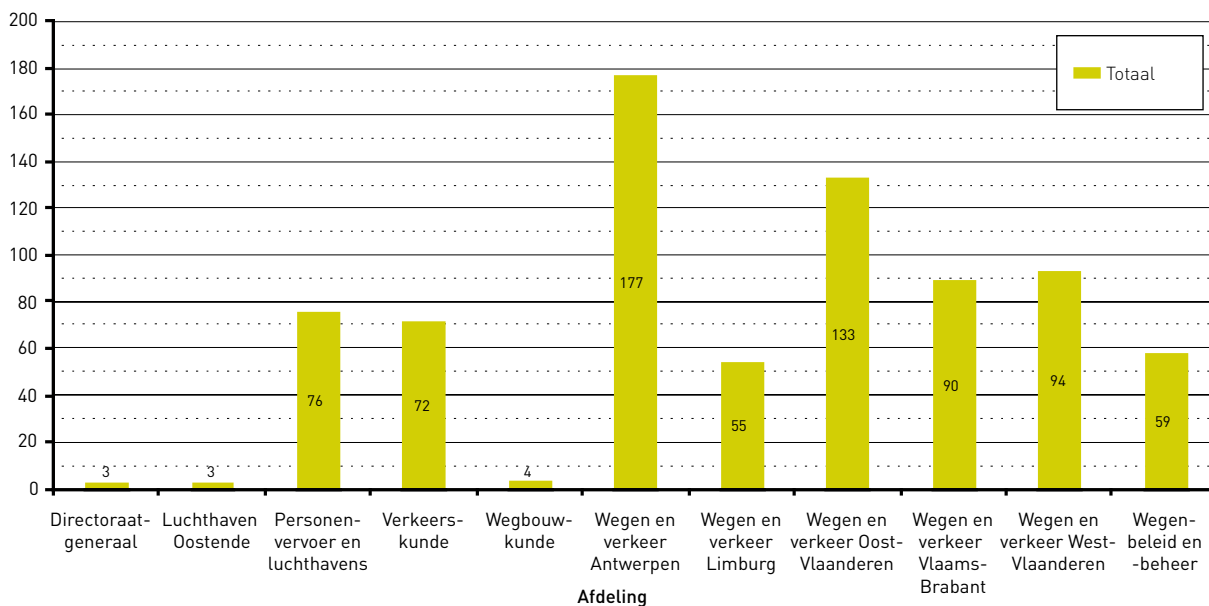


Kabinetsnota's en parlementaire vragen

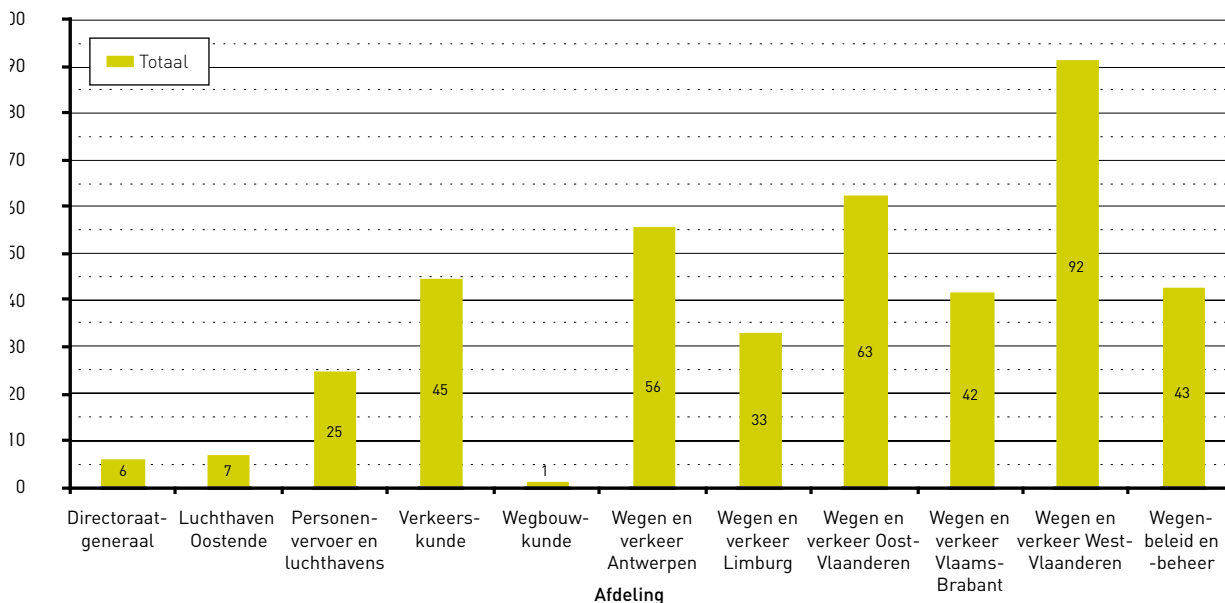
Het Agentschap Infrastructuur beantwoordt jaarlijks een hele reeks kabinetsnota's en parlementaire vragen. Hier vindt u een overzicht van het aantal behandelde dossiers per afdeling van de voormalige administratie Wegen en Verkeer.

[110]

Kabinetsnota's



Parlementaire vragen



Website wegen.vlaanderen.be

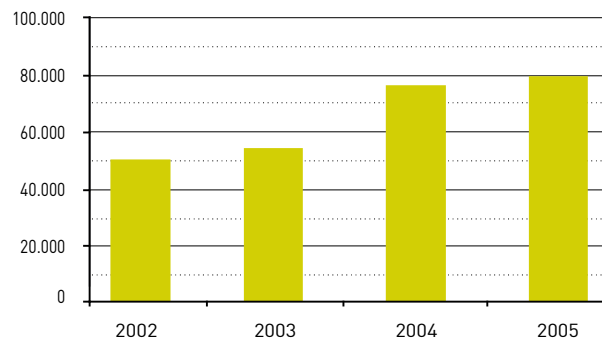
Het Agentschap Infrastructuur heeft een eigen website: wegen.vlaanderen.be. Hieronder vindt u een overzicht van het aantal bezoekers van de website. Zoals u ziet blijft hun aantal stijgen.



AANTAL BEZOEKERS WEBSITE 2005

Totaal 2005: **79974** bezoekers

Overzicht afgelopen jaren





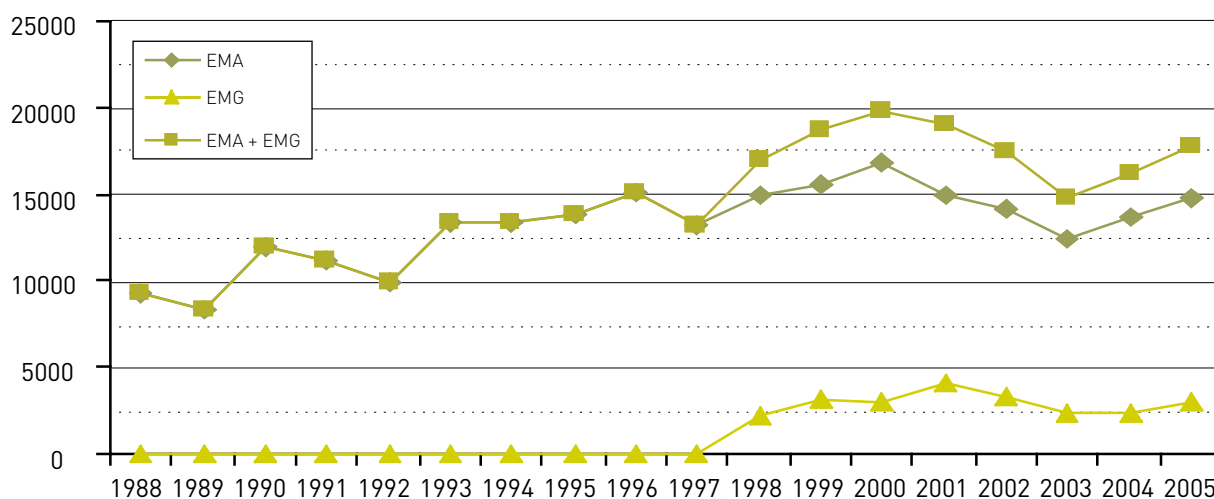
Cijfers EMG en EMA

De Permanentie van EMA neemt buiten de normale kantooruren (i.e. vanaf 17u00 's avonds tot 07u00 's morgens tijdens werkdagen en op alle zaterdagen, zondagen en feestdagen) de wachtdienst van EMG over, en dit sinds 1998. Vandaar dat in de grafiek 'Evolutie defekt- en averijoproepen Permanentie EMA.xls' vanaf 1998 ook het gedeelte van de oproepen voorkomt die EMA verwerkt heeft voor EMG.

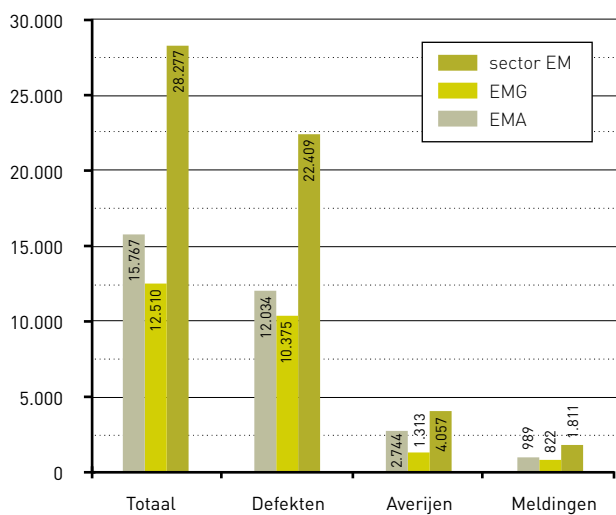
In de verschillende grafieken staat EM of sector EM voor het geheel van EMA en EMG.

Aantal verwerkte defekt- en averijoproepen per jaar door de Permanentie EMA

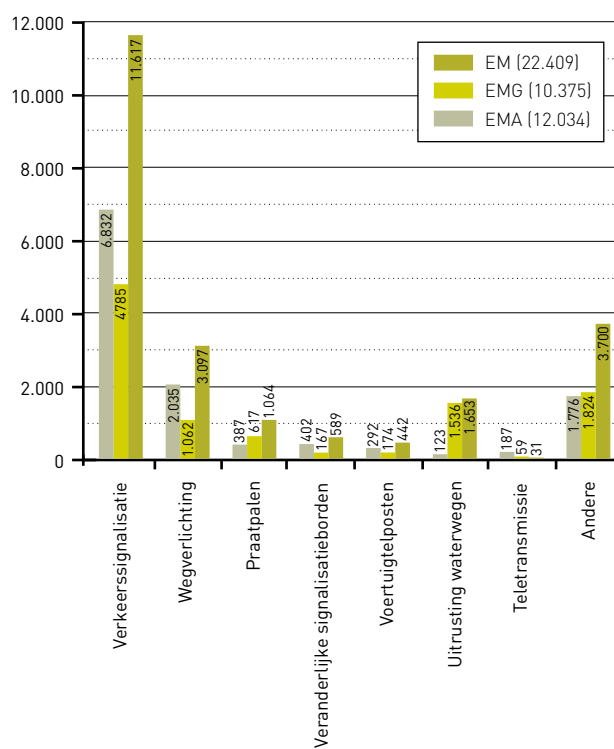
[114]



Oproepen Permanentie EMA-EMG (2005)

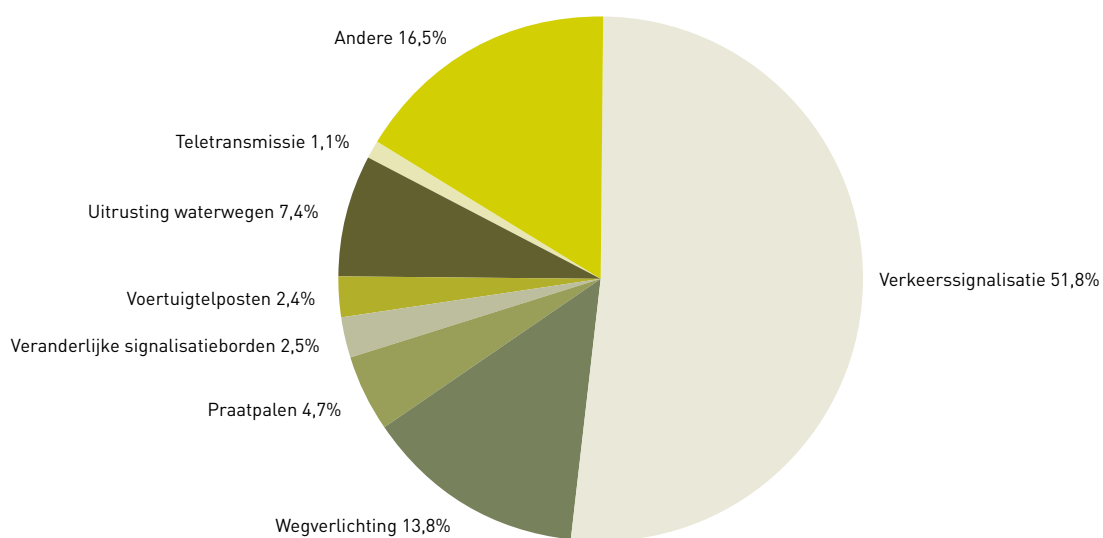


Defektoproepen Permanentie EMA-EMG (2005)

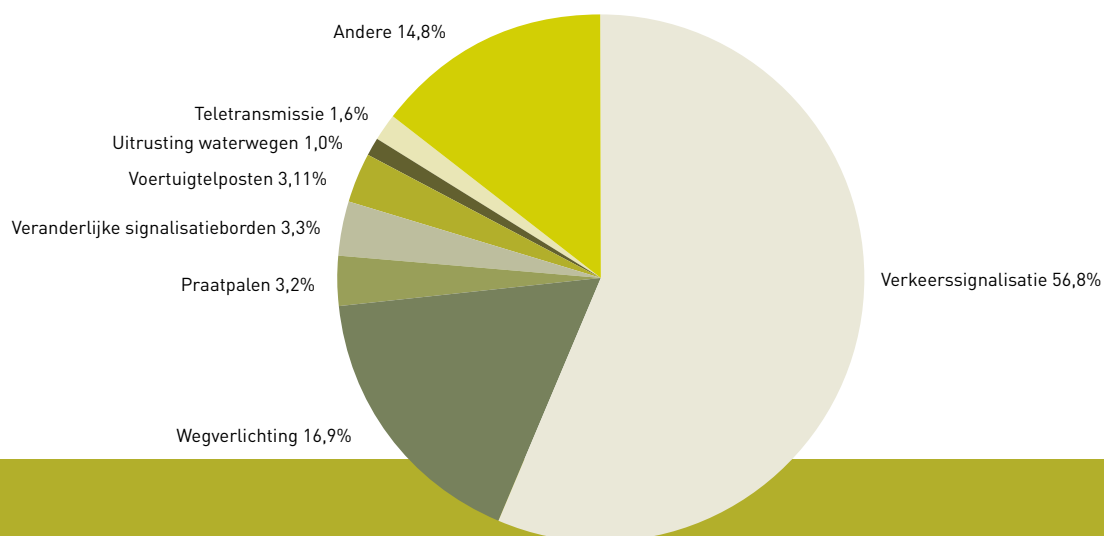




Defektoproepen Permanentie Sector EM 2005



Defektoproepen Permanentie EMA 2005



RAPPORTERING ROODLICHTCAMERA'S (RLC'S)

	A	L	OVL	VB	WVL	TOTAAL	
Totaal kruispunten uitgerust met rlc's in dienst	49	50	75	82	39	295	
Buiten dienst	Kruispunten gehomologeerd, nog geen attest uitgereikt	5	4	4	3	3	19
	Kruispunten klaar voor homologatie	1	3	9	2	1	16
	Kruispunten met nieuwe RLC's in opbouw	4	2	0	2	2	10
	Kruispunten RLC's buiten dienst door defect	0	0	0	0	3	3
	Kruispunten RLC's buiten dienst door infrastructuurwerken	11	13	3	9	5	41
	Kruispunten RLC's buiten dienst door averij/ vandalisme	2	3	2	3	1	11
	Kruispunten RLC's buiten dienst door slechte staat wegdek	0	0	1	0	2	3
	Totaal kruispunten uitgerust met rlc's buiten dienst	23	25	19	19	17	103
Totaal kruispunten uitgerust met rlc's	72	75	94	101	56	398	

[117]





Winterdienst

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

Omdat de wintersituatie op het Vlaamse grondgebied nogal kan verschillen, werd Vlaanderen opgedeeld in 30 districten. Per district beslist een verantwoordelijke op basis van gegevens die diverse meet- en voorspellingsstations verstrekken of een interventie moet worden ondernomen.

De districtsverantwoordelijke kan beslissen tot onmiddellijke of preventieve actie. Zo kan de winterdienst bijvoorbeeld al een paar uur voor het glad wordt, beginnen strooien om de kans op ijzelvorming te verminderen.

CIJFERS

Hieronder vindt u een overzicht van het verbruik van de dooimiddelen en de kostprijs van de winterdienst in de voorbije drie jaar.

Zoals u kunt zien, wordt het agressieve Calciumchloride (CaCl₂) tegenwoordig niet meer gebruikt. Het Agentschap Infrastructuur geeft de voorkeur aan het meer milieuvriendelijke natriumchloride (NaCl), beter bekend als keukenzout.

[118]

Winter	Verbruik dooimiddelen in ton (natriumchloride)	Kostprijs x 1000 euro		Totaal
		Strooien dooimiddelen	Contracten met aannemers	
2005-2006	62.064	7.599	6.013	13.612
2004-2005	64.033	3.842	9.953	13.795
2003-2004	56.586	3.289	7.417	10.706

GEMIDDELDE OVER 20 WINTERS

Gemiddeld werd over 20 winters (sinds 1985) 39.378 ton zout gestrooid aan een kostprijs van 2.376.000 EUR. In totaal kostte de winterdienst gemiddeld 6.828.000 EUR.

De minste hoeveelheid dooimiddelen (9113 ton, waarvan 109 ton calciumchloride) werd in de winter van 1989-1990 gestrooid. Het meeste in de winter van 1985-1986 (68.142 ton, waarvan 2300 ton calciumchloride).

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

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

Gemiddelde over 20 winters

	Verbruik dooimiddelen in ton	Kostprijs x 1000 euro
Gemiddelde	39.378	6.828
Minimum	9.113	2.627
Maximum	68.142	10.945



Vlaamse overheid



SAMENSTELLING

Vlaamse Overheid
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
Agentschap Infrastructuur
Stafdienst

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

ir. Chris Caestecker
directeur-generaal
Agentschap Infrastructuur
Koning Albert II-laan 20, bus 4
1000 Brussel

AUTEUR

Daphne DeWolf
communicatieverantwoordelijke
Agentschap Infrastructuur

MET DANK AAN

De afdelingen van Agentschap Infrastructuur
voor het aanleveren van tekst- en illustratiemateriaal.
Jan Swinnen en Hans Keymeulen van de cel beeldreportages
voor het aanleveren van extra foto's.

FOTOGRAFIE

De afdelingen van het Agentschap Infrastructuur.
De cel beeldreportages van het
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

GRAFISCHE VORMGEVING

Calisto

DRUKWERK

Digitale drukkerij – Afdeling Logistiek

DEPOTNUMMER

D/2006/3241/079

UITGAVE

September 2006

Vlaamse overheid



Vlaamse overheid
Agentschap Infrastructuur

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel

T 02 553 79 01
F 02 553 79 05
infrastructuur@vlaanderen.be