



# ACTIVITEITENVERSLAG

2019, uitgave 2020



**BIM jij mee? » 7**



**Primeur: eerste wild-  
waarschuwingssysteem » 18**

**Fieters en voetgangers  
wegen zwaarder door » 5**

**Alle investeringen van MOW  
in één plan » 6**

**554 keer de schop in de  
grond » 10**



**A12-team plooidde zich  
dubbel » 9**

Terwijl we dit voorwoord schrijven worden de Corona-maatregelen stilaan afgebouwd. Gedurende 3 maanden ging ook ons Agentschap in milde lockdown. De boel bleef draaien, maar veel gebeurde digitaal. Heel wat collega's werkten wekenlang voltijds thuis. Vanaf 8 juni hebben zij weer voorzichtig stappen op de werkvloer gezet. Maar er zijn ook heel veel AWV-ers die tijdens de 'lock-down' periode elke dag uit hun kot kwamen: onder andere de werking van het Verkeerscentrum bleef draaien (lees meer over de inkanteling op pagina 18), onze wegentoezichers bleven hun controles doen (ontdek de werking van een district op pagina 20) en onze werven zijn slechts zeer beperkt stilgelegd, samen met de sector van wegen- en waterbouw werden er goede afspraken gemaakt en enkele werven hebben we zelfs vervroegd kunnen afwerken.



Als wegbeheerder staat het Agentschap Wegen en Verkeer in voor veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor elke weggebruiker. Dit vertaalt zich zowel in het aanleggen van nieuwe infrastructuur, klantgericht werken naar onze partners en de burger, verkeerslichten optimaliseren, de winterdienst, zorg dragen voor onze natuur, inzetten op innovatie, ... In dit activiteitenverslag bekijken we terug op het voorbije jaar.

We zetten graag onze eigen medewerkers in de kijker. Op pagina 9 lees je zo het verhaal van het A12-team dat zich dubbel plooidde om de veiligheid en de doorstroming op verschillende

kruispunten in de regio Aartselaar en Wilrijk te verbeteren.

Helaas braken we in 2019 ook enkele filerecords, uit het jaarrapport van het Verkeerscentrum (zie pagina 16) blijkt dat vooral de ochtendfiles langer en zwaarder worden.

Net zoals 2020 geen 'normaal jaar' zal zijn, was 2019 dat ook niet voor AWV. Er waren namelijk verkiezingen en we kregen een nieuwe voogdijminister, meer over haar plannen op pagina 3.

AWV gaat in 2020 ook verder de digitale kant uit: het BIM-project (pagina 7) draait op volle toeren,

verkeerslichten worden elke dag slimmer (pagina 13) en we introduceerden een mobiele applicatie om de verkeersborden sneller te kunnen inventariseren (pagina 15).

Dag in dag uit zijn zowat 1.400 medewerkers van AWV in de weer om de gewest- en autosnelwegen vlotter, veiliger en duurzamer te maken voor elke weggebruiker. Voor de pendelaar op weg naar het werk, de groep jongeren fietsend naar school, de grootvader die zijn kleindochter naar de turnclub brengt en voor de noeste Flandrien die de gure wind trotseert.

Wij wensen u veel leesgenot.



Administrateur-generaal Tom Roelants

## 2019: verkiezingen én opstart nieuwe minister

Tom Roelants, administrateur-generaal van AWW blikt terug

**2019 was voor AWW geen gewoon jaar, gezien er verkiezingen waren en we een nieuwe voorgedijminister kregen. "We hebben de eerste helft van het jaar veel tijd gestoken in het voorbereiden van een goede bijdrage aan het nieuwe regeerakkoord", opent Tom het gesprek. "Vanuit onze expertise doen we telkens nieuwe voorstellen of bieden we advies over zaken waar, volgens ons, verder aan moet gewerkt worden of projecten waarvan we vinden dat ze beter worden stopgezet. Het resultaat was een gebald en to-the-point AWW memorandum."**

### Beleid begint met een beleidsnota.

Dit jaar is de beleidsnota iets algemener opgemaakt. Dat ligt aan het feit dat de regering later is aangekomen dan gewoonlijk. Het was bijgevolg een hele drukke periode voor de nieuwe minister, met slechts enkele weken de tijd om de beleidsnota uit te schrijven. Daarom is deze iets minder gedetailleerd dan vorige jaren. De minister zal de nota uiteraard de komende jaren meer nauwgezet uittekenen.

### Wat zijn de belangrijkste zaken in de beleidsnota voor AWW?

Fietspaden zijn opnieuw een belangrijk item. De fietsinvesteringen worden verder opgetrokken tot 300 miljoen euro per jaar tegen 2024. Ook wordt aan het concept van basisbereikbaarheid vastgehouden en dit moet de komende jaren concreet invulling krijgen. Dat houdt in dat het mobiliteitssysteem vraaggericht georganiseerd wordt: het vervoersaanbod wordt beter afgestemd op de vervoersvraag en op de reële vervoersstromen. Wat ook betekent dat infrastructuur zal worden aangepast. Een goede samenwerking met en tussen de verschillende gemeenten is essentieel in het concept basisbereikbaarheid. Zelf zijn we al drie jaar bezig met de voorbereiding hiervan, onder andere door het aanstellen van de regiomanagers. Verder kreeg ook verkeersveiligheid een prominente plaats binnen de beleidsnota. Zo moet er meer aandacht gaan naar fietsers en voetgangers.

### Wat was voor u in 2019 een mijlpaal binnen onze eigen organisatie?

Op 1 juli 2019 kreeg AWW er een 50-tal nieuwe collega's bij: het Vlaams Verkeerscentrum kwam over van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dat betekende niet alleen een heel nieuwe afdeling erbij, maar ook nieuwe processen en een nieuw lid van de directieraad. Vorig jaar werd vooral ingezet op de samenwerking tussen het

Verkeerscentrum en de provinciale afdelingen van AWW. Momenteel loopt nog het proces om alles in zijn plooiën te doen vallen. Iedereen is ervan overtuigd dat de hereniging een goede zaak is. We hebben namelijk veel handen en voeten op onze weg, en de collega's van het Verkeerscentrum zijn onze ogen, die we op een bepaald moment kwijt waren. Het is nu een kwestie van goed te communiceren en samen te werken. Ik vind het belangrijk dat we samen nadenken over de visie en missie van AWW.

### Het BIM-verhaal trok dit jaar ook veel aandacht. Hoe blikt u daarop terug?

Binnen de infrastructuur-wereld is het digitaliseren van de ganse infrastructuur inderdaad heel belangrijk. We hebben daar de voorbije jaren achter de schermen heel veel werk voor geleverd. Niet alleen op technisch vlak, er werden ook veel inspanningen geleverd om intern iedereen mee te krijgen met het verhaal: 'Wat betekent BIM, wat zal dat voor ons inhouden?'. Er werd veel duidelijkheid geschept en uitleg gegeven. We proberen de hele sector mee te krijgen en dat wordt enorm geapprecieerd. In dit geval is het AWW die de sector vooruit duwt richting innovatie. We moeten hier ongetwijfeld op blijven inzetten.

*Lees meer over BIM op pagina 7.*



### Fietsinvesteringen

Coördinator:  
Jeroen Bulckaen



### Tunnelveiligheid

Coördinator:  
Kris Van Boven



### Verkeersveiligheid

Coördinator:  
Veerle Schoutteet



### BIM

Coördinator:  
Natasha Blommaert



### Intern Dienstverleningsmodel (ID) Financiën

Coördinator:  
Joris Maes



### Wegencategorisering

Coördinator:  
Anneleen De Smedt



Lydia Peeters, minister van Mobiliteit en Openbare Werken

## Om ons te verplaatsen, zullen we anders moeten denken en handelen

Interview minister Peeters

Sinds oktober 2019 is Lydia Peeters minister van Mobiliteit en Openbare Werken en dus onze voogdijminister. Wij klopten aan bij haar voor een blik op de komende jaren als minister van het Agentschap Wegen en Verkeer.

### Hoe is de eerste periode verlopen?

Ik kijk terug op boeiende, inspirerende en leerrijke maanden. Het is druk en intens, en er ligt veel werk op de plank. Maar als ik mij ergens in vastbijt, dan ga ik er 200% voor. What you see is what you get.

### U was bijna 20 jaar burgemeester van Dilsen-Stokkem. Welke ervaring neemt u mee naar het Vlaamse niveau?

We hebben in Dilsen-Stokkem al verschillende projecten samen met AWV mogen realiseren. Na bijna 20 jaar burgemeester besef ik des te meer het belang van een sterke samenwerking tussen Vlaanderen en de lokale besturen. Enkel door samen te werken kunnen we de mobiliteitsknoop ontwarren.

### Intussen zijn er al een heel aantal maanden als minister van mobiliteit achter de rug. Wat is uw indruk van ons agentschap?

AWV beheert ca. 7.000 km gewest- en autosnelwegen en ruim 7.700 km fietspaden en is dus een zeer belangrijke schakel van het domein

Mobiliteit en Openbare Werken.

Het agentschap beschikt over veel expertise. Onze samenwerking is dan ook intens met veel directe contacten, wat cruciaal is om alles nauw op te volgen en de mobiliteitsuitdagingen aan te gaan.

### Heeft de dagelijkse rit naar Brussel uw blik op mobiliteit veranderd?

Ik ervaar dagelijks de grote verkeers- en vervoersdruk. Om de files voor te zijn, vertrek ik 's ochtends uiterlijk om 5u30. Buiten de piekuren duurt mijn rit naar Brussel 80 minuten, maar tijdens de piekuren is dit veel langer. Het wegwerken van de files, onder meer via een modal shift van de wagen naar alternatieve vervoersmiddelen, is dus één van de grote uitdagingen.

### Iedereen heeft wel een mening over 'de mobiliteit'. Ziet u dat als een voordeel of een nadeel?

Je weet dan ook wat er bij de mensen leeft. Mobiliteit houdt veel mensen bezig. Als burgemeester én als minister wil ik dicht bij de mensen staan want je doet in eerste instantie aan

politiek om iets voor hen te verwezenlijken. Als je er niet tegen kan dat mensen je bevragen of een andere mening hebben, dan moet je niet in de politiek stappen.

### Wat zijn de komende jaren de prioriteiten voor ons agentschap?

Vlot en veilig verkeer voor alle weggebruikers is een topprioriteit.

Samen met AWV en de lokale besturen wil ik prioritair inzetten op verkeersveiligheid. We verminderen de potentiële conflictzones, met bijzondere aandacht voor de fietsers en voetgangers, en werken de gevaarlijke punten weg op basis van de dynamische prioriteitenlijst. Hierbij zoeken we ook naar quick wins. Via de verdere implementatie van trajectcontroles op gewest- en autosnelwegen streef ik ook naar een efficiëntere en effectievere handhaving en controle om ongevallen te voorkomen.

Verder maken we met de (meer dan) verdubbeling van de investeringen in fietsinfrastructuur van

“Ik kijk terug op boeiende, inspirerende en leerrijke maanden. Het is druk en intens, en er ligt veel werk op de plank. Maar als ik mij ergens in vastbijt, dan ga ik er 200% voor. What you see is what you get.”

Minister Lydia Peeters.

de fiets nog meer een volwaardig alternatief voor de wagen.

Ook wil ik, met oog op vlot en veilig verkeer, fors blijven investeren in het onderhoud, de doorstroming en de capaciteit van onze gewest- en autosnelwegen met minder hinder tijdens wegenwerken als aandachtspunt.

### Werken aan mobiliteit is werken op lange termijn. Wat wilt u graag afronden voor het einde van deze legislatuur?

In het regeerakkoord staan grote projecten die ik tot een goed einde wil brengen of waar ik een door-

braak in wil realiseren. Ook wil ik het aantal verkeersdoden fors zien dalen door het wegwerken van de gevaarlijke punten. De mobiliteitsuitdagingen zijn groot en vragen meerdere deeloplossingen op langere termijn. Maar ook door tal van quick wins kan je al heel wat realiseren.

## 40 jaar wachten op de N73

**Sinds 1977 lag de gewestweg N73 in Limburg te wachten op verkeer. Nochtans was er al een spookbrug over het Albertkanaal, eentje boven de Nijverheidsweg en een 2,5 kilometer lange ophoging gebouwd.**

In 2017 begon de afwerking van de N73. Vier kruispunten werden heringericht, er kwamen fietspaden en twee fietstunnels. Ook de bijhorende verbindingsweg tussen het op- en afrittencomplex van de E313 en het kruispunt met Wasseven in Ham werden aangelegd.

De N73 krijgt zo een centrale rol in de ontsluiting van de ontwikkelingen rond de kolenhaven van Beringen, Ravenshout-Noord en de bedrijvenzone Truibroek.

"Het project bestond uit meerdere aspecten", vertelt werftoezichter Peter Somers. "Je had de typische wegenbouw, maar daarnaast ook een aantal bruggen en fietstunnels en de werken met gietasfalt. Ieder onderdeel had een eigen projectleider bij de aannemer." Het was letterlijk een project met veel gezichten.

We nemen een kijkje op de vernieuwde brug die langs weerszijden met groenzones is ingericht.

Peter: "De werken aan de brug werden voornamelijk door collega Tina Truyens in goede banen geleid. We moesten gebruik maken van de bestaande infrastructuur die nog volgens het vooruitbouwprincipe werd gebouwd. De brug was in 1977 klaar voor gebruik, maar ondertussen volledig onderkomen. We hebben eerst alles verwijderd en dan terug opgebouwd van op de basis. Daarbij moesten we ook rekening houden met de maximale draagkracht van de brug. Daar kwam toch wel wat studiewerk aan te pas. Voor de schapen die er op graasden, werd samen met Natuurpunt en ANB een andere locatie gezocht."

"Vroeger werd op de brug tijdelijk bermmaaisel gestockeerd. Nu heeft ze dus eindelijk de invulling gekregen waarvoor ze oorspronkelijk gebouwd is", glimlacht werfleider Eline Bouveroux.

"Ze kunnen de brug nu in elk geval schrappen uit het blunderboek", sluit Peter lachend af.



Werftoezichter Peter Somers en werfleider Eline Bouveroux

## Carpoolparkings: aangenamer en duurzamer



**In Vlaanderen zijn er 90 carpoolparkings, die plaats bieden voor ruim 5.800 wagens en fietsen. Carpoolparkings vervullen een belangrijke rol in onze mobiliteit. Ze bevorderen het gemeenschappelijk vervoer en verminderen de CO2-uitstoot en de verkeersdruk op onze wegen. Redenen genoeg om ze zo aantrekkelijk mogelijk te maken.**

### Locatie en kwaliteit

Naast een goede locatie van nieuwe carpoolparkings is ook de kwaliteit van groot belang.

Een carpoolparking moet:

- comfortabel zijn
- de verkeersveiligheid op de toegangen tot de parking verzekeren
- zichtbaar zijn voor de weggebruikers.

Om het comfort en de hygiëne op de carpoolparkings te blijven garanderen, houden we jaarlijks verschillende reinigingsacties.

### Laadpaalvoorzieningen

De Vlaamse overheid wil elektrisch rijden aanmoedigen. Daarom zie je op steeds meer parkings laadpalen staan. In totaal zijn er nu al zes carpoolparkings met snelladers. Het is belangrijk dat we meer mensen aantrekken om te carpoolen en dat elektrisch rijden aantrekkelijker wordt.

### Meer informatie?

Alle carpoolparkings vind je via een handige kaart op [www.wegenenverkeer.be/carpoolparkings](http://www.wegenenverkeer.be/carpoolparkings)

## Langere afrit = minder file



Om het doorgaand verkeer op de E314 richting Lummen vlotter en veiliger te laten verlopen, werd de afrit Herent (18) richting Limburg met 250 meter verlengd. Deze stond vaak helemaal toe vanaf het kruispunt met de Mechelsesteenweg (N26).

Het Verkeerscentrum benoemde in 2015 de afrit Herent (samen met nog 79 andere afritten in Vlaanderen) als 'filegevoelige afrit'. De filevorming zorgde voor kop-staart-aanrijdingen en het verkeer richting Lummen vertraagde er gevoelig.

Om het verkeer richting Lummen terug vlotter en veiliger te laten verlopen, werd de afrit Herent met 250 meter verlengd. Eerst werd een deel van de bestaande weginfrastructuur opgebroken samen met enkele bomen en vangrails. Na de grondwerken kwam er een nieuw deel rijweg en begin september 2019 was alles klaar.

De verlenging van deze afrit is één van de elf deelprojecten van het overkoepelende project Leuven Noord die we de komende jaren uitvoeren.

Werfleider, Wout Moreel: "De hinder tijdens de werken is heel goed meegevallen. Doorheen het jaar is hier heel wat verkeersdrukke en daarom moesten we deze werken in de vakantiemaanden uitvoeren. Om het verkeer op te vangen sloten we de afrit niet af, maar werd hij tijdelijk versmald en ingekort om de werken uit te voeren."



## Aarschotsesteenweg: veiliger en vlotter verkeer

In de regio Leuven Noord zullen tussen 2018 en 2023 in totaal niet minder dan elf infrastructuurprojecten worden uitgevoerd. Hierdoor zal de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid op de N19 ter hoogte van Wilsele en Kessel-Lo sterk verbeteren.

Eén van de projecten was het leggen van de Aarschotsesteenweg die nu onder een nieuwe en hogere brug loopt. Vroeger liep deze steenweg onder de Duitse Brug, die te laag is voor vrachtwagens, die zich daar vastredde. Dat veroorzaakte

regelmatig verkeersopstoppingen. Al het auto- en vrachtverkeer verloopt voortaan onder de nieuwe brug.

Het stuk rijweg onder de Duitse Brug wordt een dubbelrichtings-

fietspad met een voetpad. De fietspaden tussen de Duitse Brug en het kruispunt verderop met Vuntcomplex worden ook volledig vernieuwd.



## Fietsers en voetgangers wegen zwaarder door

**Korter op de bal spelen met dynamische lijst gevaarlijke punten**

Elk jaar maakt AWV een dynamische lijst van gevaarlijke punten. 314 punten haalden in 2019 deze lijst. Ze is gebaseerd op de ongevalcijfers van 2015 t.e.m. 2017.

Door elk jaar een nieuwe lijst op te maken, kunnen we kort op de bal spelen. Zo bepalen we wat vandaag de meest gevaarlijke punten zijn en welke maatregelen we nemen. Soms kan dat gaan om een quick win, andere punten vereisen een zwaardere infrastructurele ingreep.

De dynamische lijst van gevaarlijke punten heeft sinds 2019 meer oog voor voetgangers en (brom-)fietsers. Deze aanpassing kwam er o.a. op vraag van de Fietsersbond om zo meer gewicht te geven aan deze groepen en ook kritische punten voor hun te detecteren.

AWV streeft ernaar om alle gevaarlijke punten zo snel mogelijk weg te werken en neemt in tussentijd maatregelen op korte termijn - als dat mogelijk is - om de verkeersveiligheid te verbeteren.



## Metamorfose in Genk

### Het project in cijfers:



**2,2 km**  
fietspaden



**2,5 km**  
rijwegen aangelegd



**20.000 m<sup>2</sup>**  
groenaanleg



**2.000 m<sup>3</sup>**  
beton voor tunnels  
en keerwanden



**87.000 m<sup>3</sup>**  
grondverzet

In Genk onderging het knooppunt "Zwartberg" een metamorfose. Het kruispunt van de Torenlaan en de Marcel Habetslaan werd omgevormd tot een modern op- en afrittencomplex. De oude spoorwegbrug werd gerenoveerd, terwijl het kruispunt met de Lucien Londotstraat volledig werd heraangelegd en aan-

gepast met slimme verkeerslichten. De stad Genk investeerde in een directe verbindingsweg tussen de Marcel Habetslaan en de Opglabberkerzavel voor verkeer richting KRC Genk.

Met de herinrichting besteedt het Agentschap Wegen en Verkeer ook

heel wat aandacht aan de veiligheid van de fietsers en voetgangers. Op en rond het knooppunt liggen vier fietstunnels en vrijliggende fietspaden, waaronder een extra breed fietspad langs de Marcel Habetslaan dat later deel zal uitmaken van de fietssnelweg F75 door de Limburgse mijngemeenten. In de

directe schoolomgeving zijn er voetpaden tussen de school en de bushaltes. Ook aan de fauna langs het Kolenspoor werd gedacht. Zo zorgen faunatunnels dat kleine tot middelgrote dieren veilig de weg kunnen kruisen.



## GIP: Geïntegreerd Investeringsprogramma

Alle investeringen van MOW in één plan

**Alle entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, waaronder AWV, verzamelden jaarlijks elk afzonderlijk hun investeringsprioriteiten. Met veel enthousiasme opgemaakt - dat wel - maar niet noodzakelijk efficiënt en vooral niet altijd even op elkaar afgestemd. Dat veranderde met het GIP dat vorm geeft aan een overkoepelend programma voor alle investeringsprojecten in Vlaanderen van ons beleidsdomein. Twee GIP's (in 2018 en in 2019) later, met een derde GIP in uitrol (voor 2020) maken we een tussenstand.**

Tom Willems, GIP-coördinator: "Het GIP geeft ons als het ware een overkoepelende blik op de investeringskalender en de planning van alle entiteiten binnen MOW. We zijn ondertussen rond met het derde GIP (2020). Het GIP heeft een vliegende start genomen dankzij sterk teamwerk over elke entiteit heen. We zijn goed gestart, maar we zijn er nog lang niet. We denken volop na hoe we kwalitatieve stappen vooruit kunnen maken."

Tom is sinds november 2018 de GIP-coördinator, de spil tussen alle entiteiten die samenkomen in de GIP-projectgroep. Tom: "Als GIP-coördinator zorg ik voor de kwaliteitscheck. Wat we niét willen is een grote Excelsheet met verschillende omschrijvingen van projecten, maar wel één leesbaar en uniform geheel. Ideaal gezien willen we ons GIP ook visueel tot uiting brengen. Daar werken we momenteel aan."

Een GIP is zeker een handig overzicht, maar de reikwijdte ervan is geen gemakkelijke oefening. Met

het GIP willen we alle investeringsprojecten van de entiteiten samenbrengen. Dat vergde ook aflijnen wat wel en wat niet onder een 'investeringsproject' valt per entiteit, want dat was tot voor kort in elke entiteit wel anders. Tom: "Dat is wat evenwicht zoeken en het is niet altijd zo zwart-wit afgelijnd. De ministeriële omzendbrief is een belangrijke kapstok voor ons die het ambitieniveau bepaalt en ook in de beleidsnota staan bijkomende ambities. Wat willen we wel en niet met zo'n GIP en welke stappen doorlopen we bij de opmaak ervan? Die zijn nu vastgelegd in vijf fases met een eigen deadline".

Tom moet vooral goed spotten waar het schoentje kan knellen. Tom: "Ik combineer mijn rol als GIP-coördinator met mijn taken als projectleider bij de Werkvennootschap. Ik ben zelf bezig met een groot infrastructuurproject en weet wat het allemaal met zich meebrengt. Ik begrijp dus de praktische bekommernissen van andere entiteiten, maar tegelijk bewaar ik als



GIP-coördinator Tom Willems

**"Het GIP is meer dan data samenbrengen, het gaat nog steeds om mensen wiens neuzen in dezelfde richting moeten gebracht worden."**

Tom Willems, GIP-coördinator

GIP-coördinator het macro-overzicht. Die wisselwerking geeft me wel een unieke blik op het GIP". Het GIP is meer dan data samenbrengen, het gaat nog steeds om mensen wiens neuzen in dezelfde richting moeten gebracht worden. Tom: "Geen evidentie. Het is gemak-

kelijk om ambities te formuleren om geïntegreerd te werken, maar je vertrekt wel vanuit een situatie waar elke entiteit op een andere manier werkt. Ik help AWV, net zoals alle entiteiten, om pragmatisch naar een GIP te werken waar ook zij hun eigen programma en

hun eigen stem in vinden. Ik hoop dat het GIP voor AWV een instrument wordt en geen losstaand document. We merken wel dat het besef groeit dat geïntegreerd werken voordelen oplevert. Het vergt tijd en een inspanning, dat weet ik, maar we zijn op de goede weg!"

# BIM jij met ons mee?

Het belang van BIM (digitaal samenwerken in de bouwsector) groeit, ook voor infrastructuurprojecten. Als wegbeheerder wil AWV hierin richtinggevend zijn, zowel voor het samenwerken tijdens de studie en uitvoering van projecten, als voor het gebruik van intelligente informatiemodellen tijdens het verdere beheer en onderhoud. Wij kunnen dit uiteraard niet alleen, een constructieve samenwerking met al onze projectpartners is cruciaal voor het slagen van het BIM-traject.

Natasha Blommaert, BIM-programmamanager bij AWV: "AWV wil richtinggevend zijn in het installeren van BIM en in het stroomlijnen van de uitwisseling van gegevens tussen verschillende partijen in het bouwproces. Het doel van BIM is dubbel: we willen alle assets in ons beheer digitaliseren én we willen samen met onze bouwpartners onze projecten kwalitatiever uitvoeren door de digitale informatiemodellen. Voor dat laatste zetten we volop in op o.a. standaardisatie van BIM-afspraken in onze bestekken en de rollen en verantwoordelijkheden van elke projectpartner, het zgn. 'Bouwwerk Informatie Modelling'-aspect."

Kristof Peperstraete, CEO van Arcadis België: "Voor ons als studie bureau is BIM een nieuwe werkmethode die voor efficiëntie en een betere samenwerking zorgt. Om BIM te kunnen integreren moet je wel een heel goed beeld hebben van je eigen processen. Het is dus ook voor ons een belangrijk veranderings-traject. Daarom hebben we een programma '100% BIM' bij Arcadis, waarmee we mensen motiveren om zo samen te werken. Wat je daar vooral bij nodig hebt, zijn gepassioneerde mensen die een voortrekkersrol opnemen."

## Voordelen van BIM

'BIMmen' zorgt voor transparante samenwerking tussen partners en een beter bouwproces. Maar bovenal

zorgt het voor een uniforme manier van informatie verzamelen over je bouwproject, zodat we later kunnen zorgen voor een goed beheer en onderhoud van onze infrastructuur.

BIM is dus niet alleen een nieuwe, digitale manier van werken. Het geeft ons ook veel inzichten in het asset management.

Johan Ceyskens, bestuurder van de Willemen Groep: "Voor aannemers betekent het BIM-verhaal een geweldige productiviteitsverhoging. We kampen met minder kwaliteitsproblemen en kennen een hogere efficiëntie. Dankzij het proefproject met AWV tijdens de uitvoeringsfase zijn een paar pijnpunten naar boven gekomen, die we nu aan het wegwerken zijn. Als de projecten volledig volgens BIM verlopen, evolueren we naar een geïntegreerde manier van samenwerken, wat voor ons leidt tot kostenbesparingen."

Peter Ingels, Autodesk: "Er komt een revolutie aan in de manier waarop we werken. Het aanleveren van informatie volgens de BIM-standaard is nieuw. Wij willen het voor iedereen zo laagdrempelig mogelijk maken om mee op die kar te springen. De technologie zit duidelijk in een stroomversnelling, die naar automatisering toe een heel grote bijdrage kan leveren en nog een extra revolutie zal teweegbrengen in de manier waarop we ontwerpen maken."



## Ook overtuigd?

Check dan zeker onze website [www.wegenenverkeer.be/bim](http://www.wegenenverkeer.be/bim) voor meer informatie en ga met ons mee aan de slag!



BIM programmamanager AWV Natasha Blommaert

## Samen op weg met BIM

2019 was een belangrijk jaar voor team BIM binnen Agentschap Wegen en Verkeer. Natasha Blommaert legt uit waarom:

"BIM gaat vooral om samenwerking en data-uitwisseling. Dit kan efficiënt verlopen als er goede afspraken en standaarden bestaan. Wij hebben in 2019 veel voorbereidend werk gedaan waarop de andere actoren nu kunnen voortbouwen. We hebben niet de ambitie om BIM als een 'big bang' uit te rollen, maar streven een pragmatische aanpak na. In 2020 voorzien we in ons investeringsprogramma max. 10% van onze studien/of uitvoeringsopdrachten met een bepaalde graad van BIM te publiceren. We blijven dus geleidelijk aan deze roadmap en uitrol van BIM verfijnen in onze bestekken. Intern merken we nu al dat we BIM meer en meer opnemen in onze bestekken voor nieuwe infrastructuur. Dat betekent dat na de geslaagde proefprojecten en infosessies voor de betrokkenen, BIM nu wel heel concreet begint te worden."



## De nieuwe manier van werken

Met ProjectCenter volgen we op een nieuwe manier investeringsprojecten op binnen AWV. Een projectmanager waakt over de doelstellingen naar bijvoorbeeld verkeersveiligheid of doorstroming die voor een project moeten gerealiseerd worden binnen de vooropgestelde termijn en binnen het budget. Daar komt heel wat afstemming en aansturing bij kijken, want je moet alles opvolgen en rondkrijgen. Daar helpt ProjectCenter bij. Hier hebben we de stappen vastgelegd die een investeringsproject moet doorlopen, zodat je kan vooruit plannen en zodat die planning ook raadpleegbaar is voor iedereen binnen AWV. We gebruiken diezelfde database ook om alle informatie over onze projecten te bundelen en te archiveren.

In ProjectCenter hebben we het totaaloverzicht over de status van een investeringswerk. Zowel de data, planning als financiële gegevens komen er samen. ProjectCenter haalt als het ware alle kennis uit de verschillende hoofden van de collega's en steekt ze samen in één overzichtelijke online tool die overal te raadplegen is.

**Maximaal digitaal én samenwerken binnen AWV.**

## Mobilidata: slimme mobiliteit op maat

**Een vlot, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem is een belangrijke prioriteit voor de Vlaamse overheid. Daarom startte Agentschap Wegen en Verkeer begin 2019, samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie en imec, met een programma om die doelen te bereiken: Mobilidata.**

### Mobilidata in een notendop

Mobilidata realiseert innovatieve verkeersoplossingen voor alle weggebruikers en zet daarvoor een dataplatform op waar alle verkeersgegevens op een performante en kwalitatieve manier verzameld worden.

Het legt als het ware de fundamenten waar dienstverleners en ontwikkelaars mee aan de slag kunnen. Doel: kwalitatieve en betrouwbare data open en realtime aanbieden aan alle weggebruikers, zodat ze tijdens hun verplaatsing de meest efficiënte keuze kunnen maken.

Erika Decorte, projectverantwoordelijke voor AWV: "Mobilidata is voor AWV absoluut een innovatief project. Hoe kunnen we het verkeer op een slimme manier vlotter, veiliger en duurzamer maken? Door verschillende data van overheden, marktspelers én weggebruikers slim te organiseren en realtime, relevante informatie te delen met elkaar en met de weginfrastructuur. Zo kunnen we bovendien de dienstverlening écht op maat van elke weggebruiker maken."

### Eerste levensjaar

In 2019 werd heel wat voorbereidend werk verzet rond databronnen, security, privacy en architectuur. Mobilidata hield een uitgebreide marktconsultatie met stakeholders, marktpartijen en eindgebruikers. Aan hen werd input en feedback

gevraagd over de verschillende diensten, databronnen, het concept voor de architectuur en de technische specificaties. Uiteindelijk werd een selectie gemaakt van 31 oplossingen die uitgerold zullen worden en verkreeg men verbeterde inzichten in de onderliggende architectuur.

Erika: "Een leuk voorbeeld uit de definitieve selectie zijn de nood- en hulpdiensten. Welke voordelen kan Mobilidata hiervoor genereren? Voor die diensten is het van cruciaal belang om zo snel mogelijk veilig op hun bestemming te raken. Enkele seconden kunnen hier namelijk echt het verschil maken. Wij willen de communicatie tussen deze diensten en de kruispunten op hun route optimaal op elkaar afstemmen. Concreet willen we slimme verkeerslichten zo instellen dat nood- en hulpdiensten altijd groen licht krijgen bij een dringende oproep."

In het najaar vond het grote marktconsultatie-evenement in het Provinciehuis te Leuven plaats. Dit was een heel leerrijke dag waarvan de break-out sessies een grote impact hebben gehad in het herschrijven van de origineel opgestelde documenten. Na het evenement konden marktpartijen via interactieve sessies met het programmteam verder hun expertise delen.

Erika: "Belangrijk daarbij was om vooral te kijken naar wat de eindge-



Projectverantwoordelijke Mobilidata Erika Decorte

bruikers willen. Op het einde van de zomer zijn we daarom van start gegaan met een grootschalige eindgebruikersbevraging. Meer dan 2.100 mensen vulden onze enquête in. Zo hebben we nu ook een beter inzicht in de verwachtingen, bezorgdheden en bereidheid om te

werken met onze slimme systemen. Ons eerste levensjaar was dus ontzettend boeiend en we kijken er

naar uit om in 2020 met de effectieve uitrol van deze diensten te starten."

### Mobilidata op de voet volgen?

Schrijf je dan zeker in op de nieuwsbrief via [www.mobilidata.be](http://www.mobilidata.be).

## Proefproject met 3D-zebrapaden

**Op drie plaatsen in Vlaanderen liggen zebrapaden die een 3D-illusie opwekken. AWV onderzoekt hier of een 3D-zebepad de veiligheid van de voetgangers verhoogt. Het gaat om oversteekplaatsen op de N235 in Beersel, op de N730 in Bilzen en op de N148 in Antwerpen.**

Een 3D-zebepad zorgt door aangepaste markering in verschillende kleuren voor een optische 3D-illusie voor het aankomende verkeer. Het zebepad lijkt als het ware boven de rijbaan te zweven. Zo wordt extra aandacht gevestigd op de overstekende voetgangers.

Het is een kleine ingreep die een effect kan hebben op de verkeersveiligheid van voetgangers. Met dit eerste Vlaamse proefproject onderzoekt AWV of het 3D-zebepad effectief de snelheid van het verkeer remt en de overstekende voetgangers zichtbaarder maakt.

Omdat de markering duidelijk moet zijn voor aankomende weggebruikers kunnen 3D-zebrapaden niet in bochten of bij ingewikkelde verkeerssituaties worden gelegd.

De evaluatie van de 3D-zebrapaden wordt in de zomer van 2020 verwacht.





# A12-team plooide zich dubbel

In maart 2019 voerde het Agentschap Wegen en Verkeer een nieuwe, maximaal conflictvrije lichtenregeling in op vijf kruispunten van de A12 in Aartselaar en Wilrijk. Het doel: het veiliger maken van enkele van de zwartste punten in Vlaanderen. De aangepaste regeling had, zeker in samenloop met de rioleringswerken op de parallelweg van de A12, een ernstige impact op de doorstroming. Een gesprek met het A12-team van AWV.

## Maart 2019: invoering maximaal conflictvrije lichtenregelingen

In maart 2019 werden vijf gevaarlijke kruispunten van de A12 maximaal conflictvrij gemaakt door het invoeren van nieuwe verkeerslichtenregelingen.

Brunhilde Foulon, regiomanager: "De verkeersveiligheid op die kruispunten was ondermaats. Twee ervan zijn bij de zwartste punten van Vlaanderen. Dat komt vooral doordat ze zo ruim en onoverzichtelijk zijn en er bovendien een groot aantal verkeersbewegingen met elkaar in conflict komt. Met name de conflicten tussen linksafslaand en rechtdoorgaand autoverkeer zorgden voor tientallen soms erg zware ongevallen. Opdat de verschillende verkeersdeelnemers op een veilige en comfortabele manier de A12 konden kruisen, was een meer conflictvrije lichtenregeling absoluut nodig."

## Mei 2019: rioleringswerken Aquafin op parallelweg N177

In mei waren er grote rioleringswerken op de N177, waardoor deze parallelbaan maandenlang was afgesloten.

Manu Cascudo, projectmanager: "Als je de situatie op de A12 kent, dan weet je dat de N177 een derde of vierde rijstrook van de A12 is, die als sluipteg wordt gebruikt. Door de rioleringswerken was er dus ineens veel minder capaciteit. Dat in combinatie met de nieuwe lichtenregeling, waarbij de doorstroming op de A12 vermindert ten voordele van fietsers en voetgangers, was natuurlijk een fiasco waar enorm veel kritiek op gekomen is."

Brunhilde: "Van de start van dit project zijn we continu in gesprek en dialoog gebleven met de lokale besturen. Maar we moeten toegeven, als de rioleringswerken er niet waren,

dan was alles veel vlotter gelopen. Die werken waren de doodsteek van een in principe zeer goede beslissing."

Sarah Stoffels, werfleider: "Je zag ook duidelijk dat het fileprobleem vooral richting Antwerpen was, waar de werken van Aquafin waren. Daar zat de bottleneck."

Manu: "We wisten dat die werken er gingen aankomen, maar hebben de impact onderschat. In 2009 bijvoorbeeld, hebben we voor de eerste keer de E19 in één richting afgesloten om werken uit te voeren. Daar werd toen zoveel over gecommuniceerd, dat de mensen schrik hadden om in de auto te kruipen (lacht). Men wist toen echt wel dat men er moest wegblijven. De communicatie bij de A12 is te lokaal gebleven en dat hebben we onderschat."

## November/december 2019: aangelegde bijkomende opstelstroken

Eind 2019 werden op amper een maand tijd op vier kruispunten van de A12 bijkomende opstelstroken aangelegd in beide rijrichtingen.

Sören Biesemans, werfcontroleur: "Door bijkomende opstelcapaciteit te voorzien op de A12 ter hoogte van de kruispunten kan er met minder groentijd evenveel verkeer als voordien over de kruispunten gestuurd worden. De effecten van de rioleringswerken begonnen zich te tonen in de naburige gemeenten, we zagen een drupeleffect. Het verkeer begon zijn eigen weg te zoeken en er ontstonden zoveel sluiptegenen dat de naburige gemeenten maatregelen vroegen. Na doorgedreven overleg zijn de opstelstroken uit de bus gekomen. Zo kunnen we met minder groentijd evenveel voertuigen door de lichten krijgen."

## Februari 2020: A12 is veiliger en vlotter

Na evaluatie van de maatregelen blijkt dat de kruispunten op de A12 veiliger zijn voor alle weggebruikers en de verkeersdoorstroming vlotter loopt dan voor de eerste aanpassingen in maart 2019.

Manu: "Die resultaten zijn natuurlijk leuk, maar dit mag geen standaard voor AWV-werven worden (lacht). Het was uitdagend om eens eenmalig te doen, maar het vroeg enorm veel energie van het hele team. Tussen begin juli, toen we beslist hadden de opstelstroken aan te leggen, en de uitvoering in november is er bergen werk verzet. Wij moesten in allerijl een ontwerp, technische tekeningen, omgevingsvergunning, een aanbesteding maken.



Sarah Stoffels, werfleider



Sören Biesemans, werfcontroleur



Manu Cascudo, projectmanager

"Wanneer een project zo tijdsgebonden is, moet het werfteam perfect draaien. We konden ons geen beter werfteam inbeelden. Deze werf is een mooi voorbeeld van samenwerken."

Manu Cascudo: projectmanager

De volgende uitdaging mag wel wat normaler zijn."

Sören: "De integratie van de infrastructuurwerken met de verkeerslichten onder die tijdsdruk, dat was heavy."

Stephane Kenis, werfcontroleur: "Het dag én nacht ritme was niet evident om dit lang vol te houden. Maar de uitdaging die dit project had, dat gaf wel een kick."

Sarah: "Ik vond het ook uitdagend, maar al het voorbereidend werk is door Manu en Sören gedaan. Wij deden 'enkel' de opvolging. En door al het voorbereidend werk was het een aangenaam project om ingegooit te worden (lacht). Het was wel heel vermoeiend."

Arif Birinci, werfleider: "De opstelstroken waren mijn eerste werf voor

AWV. Ik ben in november 2019 begonnen en er meteen ingegooit. Wel boeiend als eerste werf! Maar ik denk niet dat ze allemaal zo uitdagend zullen zijn (lacht)."

Manu: "Wanneer een project zo tijdsgebonden is, moet het werfteam perfect draaien. Ik kon mij geen beter werfteam inbeelden dan hetgene we hadden - ook samen met de aannemer. De voorbereidingen zijn heel belangrijk, die zijn het halve werk. De aannemer had een zeer strikte planning en die is van uur tot uur aangehouden. Problemen werden onmiddellijk opgenomen. Er zijn door zowel de collega's van de verkeerslichten, als het werfteam AWV, als de aannemer enorm veel inspanningen geleverd. Deze werf vormt absoluut een mooi voorbeeld van samenwerken."



Brunhilde Foulon, regiomanager

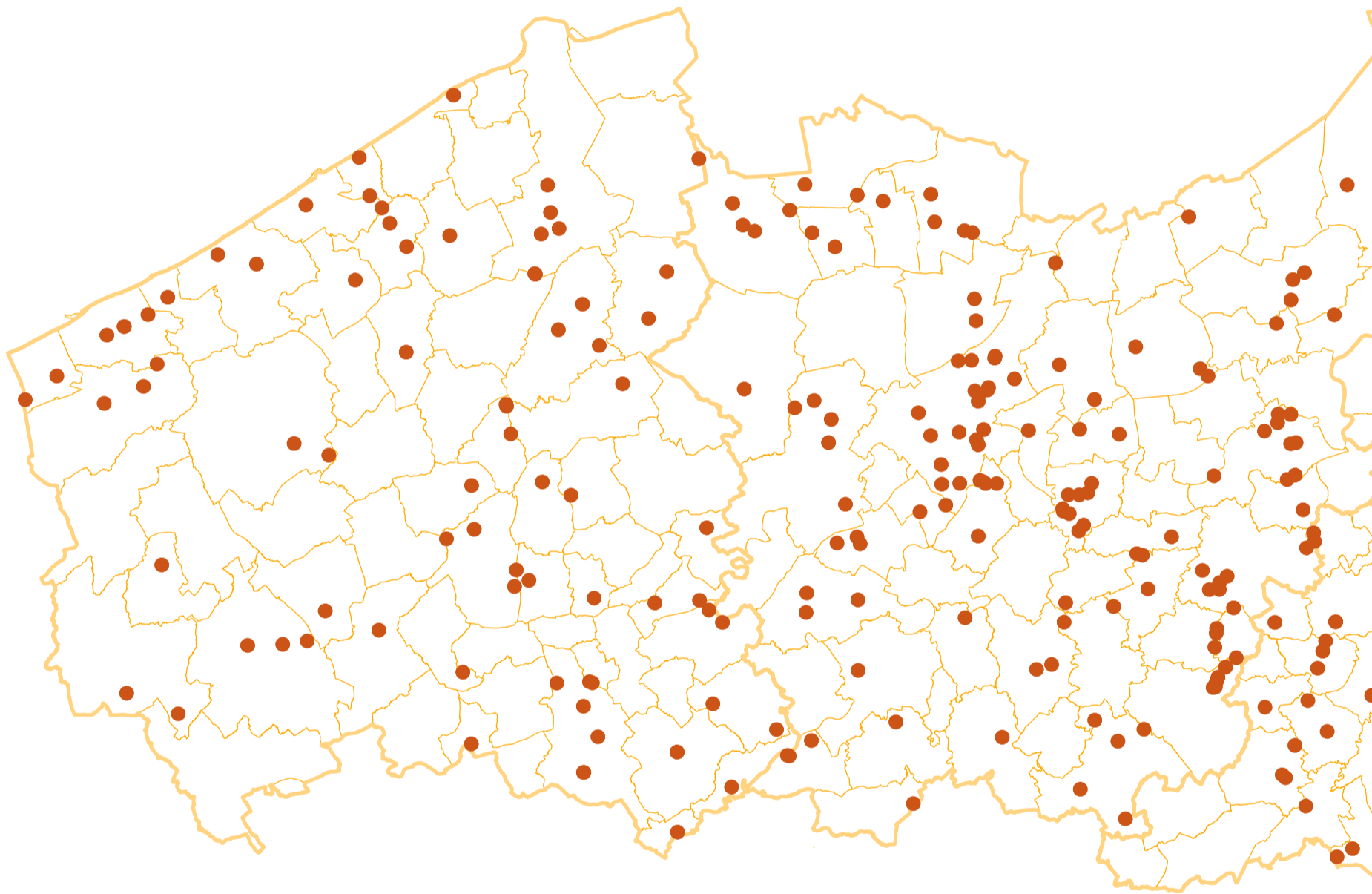


Arif Birinci, werfleider



Stephane Kenis, werfcontroleur

# 554 keer de schop in de grond



Fietsfonds

**15.843.397 euro**



Regulier onderhoud

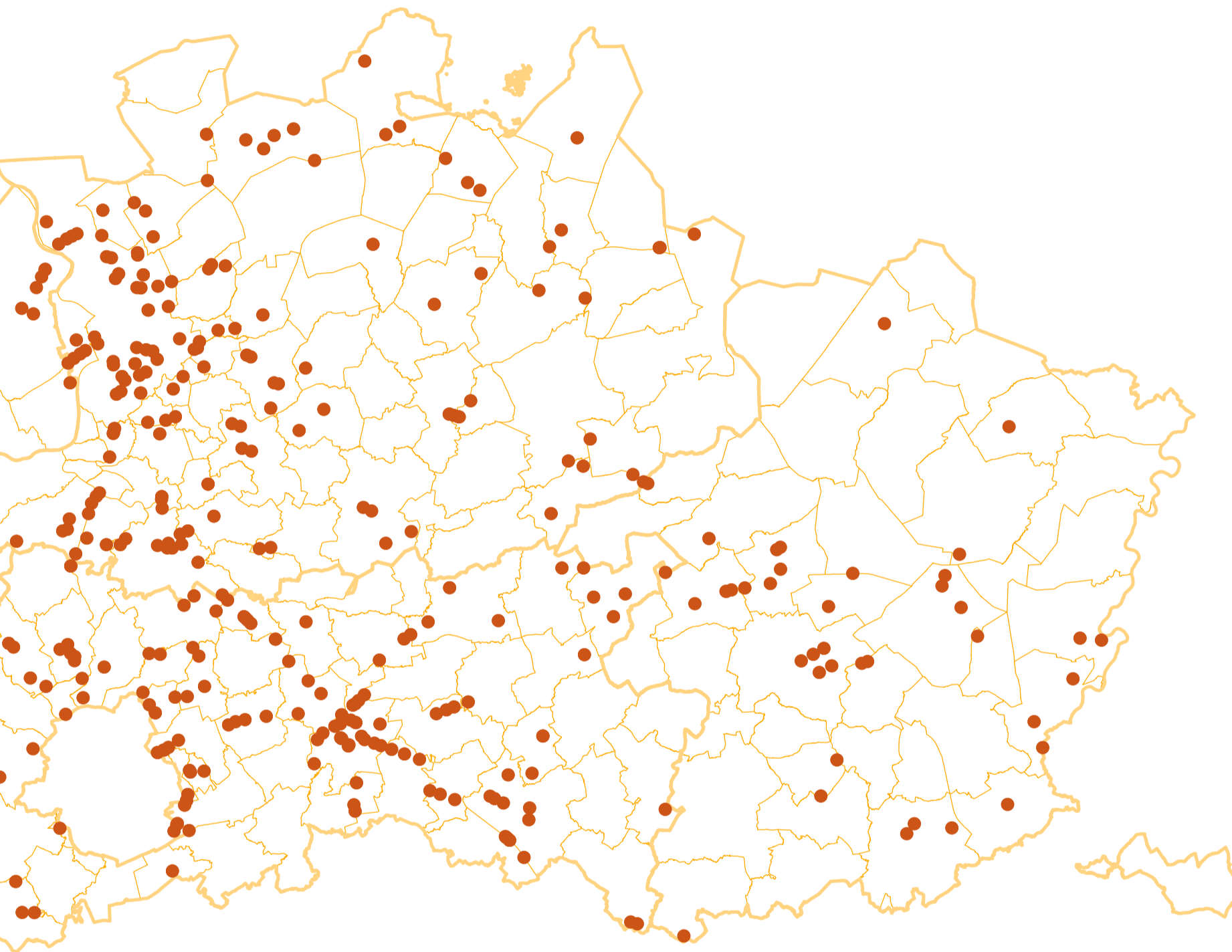
**152.954.379 euro**



Investerings en structureel onderhoud

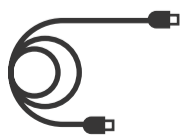
**283.406.938 euro**





Kabelnetwerk

**1.871.997 euro**



Doorstroming openbaar vervoer

**25.922.069 euro**



Beschikbaarheidsvergoedingen

**93.328.337 euro**

Kilometerheffing

**100.686.682 euro**



# Informatieavonden, burgerpanels en onteigeningsgesprekken: AWV de holt op na de kantooruren

Informatieavonden voor omwonenden zijn niks nieuws binnen AWV. Pakweg tien jaar geleden ging een 'dienstkringenieur' ook al met plannen onder de arm en een PowerPointpresentatie op een USB-stick naar de parochiezaal of een cultureel centrum, om de lokale bevolking op de hoogte te brengen van de werken die weldra zouden starten.

Ondertussen is er wel heel wat veranderd. Terwijl we vroeger enkel voor de grote doortochtprojecten informatieavonden organiseerden, gebeurt dat nu ook voor de herinrichting van een gevaarlijk kruispunt of als we ergens geluidsschermen plaatsen. De omwonenden, de bedrijven en handelaars uit de buurt willen dat wij hen op het terrein komen informeren als er grote veranderingen op til staan of als er hinder verwacht wordt. Als moderne

overheidsorganisatie moeten we beantwoorden aan die verwachtingen.

Er is ook een duidelijke maatschappelijke tendens naar meer dialoog en meer inspraak. We gaan projecten al voorstellen voor er een definitief ontwerp (voor de fase van de 'projectnota') is of zelfs voor er een voorontwerp (voor 'startnota') is. Regiomanager, Sara Verstreken: "Afgelopen dinsdagavond (2 oktober 2019, n.v.d.r.) waren we nog in de

Parochiezaal van Klein-Wilsele voor een burgerpanel over de Mechelsesteenweg. Een groep van een twintigtal omwonenden nam deel aan een workshop over de grote herinrichting die we plannen. Ik ging naar huis met suggesties over de aansluitingen op lokale fietsroutes, over de ideale ligging van een oversteekplaats voor voetgangers, ... Er kwamen heel nuttige ideeën naar boven, maar ook onrealistische voorstellen. Het is dus belangrijk dat je goed luistert, maar ook dat je van in het begin duidelijk maakt welke aspecten van een ontwerp al vastliggen en waar nog inspraak over mogelijk is. Na zo'n participatiemoment moet alle informatie verwerkt worden in een overzichtelijk verslag en concrete actiepunten, en moeten de deelnemers ook nog op de hoogte gebracht worden van het vervolg - want zij willen natuurlijk weten wat er met hun ideeën gebeurt."

Een andere evolutie is dat we de eigenaars van stukken grond of panden die mogelijk onteigend zullen worden, veel vroeger contacteren. Die mensen krijgen een uitnodiging op de bus voor een individueel 'onteigeningsgesprek'. Kristof Delwiche, teamverantwoordelijke patrimonium en Kristof Goris, projectmanager, brachten de laatste maanden van 2019 nog een



Teamverantwoordelijke patrimonium Kristof Delwiche

"Veel werk, maar deze aanpak loont: de mensen appreciëren het persoonlijke contact, want het gaat tenslotte over een gevoelige materie."

Kristof Delwiche, Teamverantwoordelijke patrimonium

paar lange dagen en avonden door in Asse. Kristof Delwiche: "Die onteigeningsgesprekken waren een hele onderneming. We spraken op twee dagen tijd een tweehonderdtal (!) eigenaars, maar daarnaast is er nog

de voorbereiding en de verwerking van alle informatie. Veel werk, maar deze aanpak loont: de mensen appreciëren het persoonlijke contact, want het gaat tenslotte over een gevoelige materie."



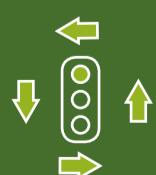
Regiomanager Sara Verstreken

## Rotonde wordt kruispunt met lichten: vierkant groen in de toekomst

In augustus 2019 werd de rotonde op de N353 Doorniksesteenweg in Avelgem omgevormd tot een kruispunt met verkeerslichten. Zo werd meer verkeersveiligheid gecreëerd, in het bijzonder voor fietsers.

De rotonde in Avelgem moest veel vrachtverkeer uit een nabijgelegen industriezone slikken. Het was een klassieke rotonde, met drie takken en een aanliggend fietspad. Dit zorgde voor onveilige situaties, vooral voor fietsers. Zij belanden vaak in de dode hoek van vrachtverkeer, doordat het fietspad niet afgescheiden van de weg lag.

Door de rotonde om te vormen tot een kruispunt met verkeerslichten, zijn er geen conflicten meer en kunnen ook fietsers conflictvrij oversteken. In de toekomst wil AWV hier vierkant groen installeren.



### Vierkant groen

Tijdens vierkant groen krijgen alle fietsers en eventueel voetgangers vanuit elke richting op een kruispunt tegelijk groen zodat ze niet in conflict komen met ander verkeer zoals auto's, bussen of vrachtwagens. Omdat er geen enkel

ander verkeer toegestaan wordt tijdens deze fase, is er nauwelijks risico op aanrijdingen van voetgangers of fietsers door motorvoertuigen. Verder verhoogt het ook de doorstroming van de fietsers die linksaf willen. Zij kunnen hun linksafbeweging immers in één keer maken zonder extra stop.

## 'Beacons' voor snellere incidentdetectie in tunnels

Zes tunnels kregen in 2019 320 zogenaamde 'beacons'. Dankzij deze kleine Bluetooth-kastjes kan een GPS in de tunnel signalen blijven ontvangen en uitzenden. Een win-win-situatie voor burger en overheid. De burger kan zijn navigatiesysteem blijven gebruiken in de tunnels. De overheid kan op basis van de GPS-signalen sneller detecteren waar zich problemen voordoen.

De totale kostprijs is ongeveer 30.000 euro voor hardware en werken. Per tunnel is dat goedkoper dan de plaatsing van één camera. Het systeem kan bovendien snel geïnstalleerd worden en vergt weinig onderhoud.



### De volgende Vlaamse tunnels hebben 'beacons':

Craeybeckxtunnel, Kennedytunnel, Tijsmanstunnel, Beverentunnel, Vierarmentunnel en de Leonardtunnel.

## Een 'groene golf' komt er niet zomaar

Hoe lang u moet wachten voor het verkeerslicht groen wordt, is geen loterij. Want achter die rode, oranje en groene lampen schuilt een heus computersysteem, dat bovendien steeds slimmer wordt. "Op elk kruispunt draait een algoritme dat op basis van detecties van het verkeer op het kruispunt bepaalt welk licht op groen moet gaan", zegt Winfried Casters, specialist verkeerskunde bij AWV. Hoe verkeerslichten functioneren is een passie van Winfried. Samen met zeven collega's ontwerpt hij de regelingen van de 1.700 verkeerslichten die Vlaanderen in beheer heeft.



Specialist verkeerskunde Winfried Casters

"Niemand staat graag voor een rood licht. En soms lijken die verkeerslichten ook nog eens onlogisch te functioneren. Maar dat is niet zo."

Winfried Casters, specialist verkeerskunde.

sneller over het kruispunt gelooft, doordat de lussen in het asfalt zenderdjes in de bussen detecteren. Daardoor kent het systeem het traject van de bus, en zal het die sneller laten passeren.

### Conflicten vermijden

Door die ingrepen ligt de wachttijd op een kruispunt dat ontworpen is conform het Actieplan Verkeerslichten gemiddeld 10 tot 30 procent lager dan op een kruispunt met een oudere lichtenregeling, klinkt het. "Maar die tijds winst zullen we vaak gebruiken om een conflictvrije fase toe te voegen", aldus Winfried. "Liever een fietser zonder gevaar laten oversteken, dan een automobilist wat sneller laten vertrekken. Al hangt dat ook van het kruispunt af."

### Van eenvoudig...

Een gewoon kruispunt, daar zit relatief weinig intelligentie achter. Detectielussen in het asfalt merken een auto op, het systeem checkt dan of het de andere rijrichting voldoende lang groen heeft gegeven. Is dat zo, dan zet het dat licht op rood, en krijgen de zijtakken groen. Na een bepaalde tijd schakelt het systeem terug naar de beginsituatie. Zo werkt het algoritme steeds dezelfde sequenties af.

Voetgangers en fietsers op die zijtakken hebben een drukknop. En daarmee helpt Winfried een onduidelijkheid voor eens en voor altijd de wereld uit: die knoppen doen ook écht iets. Ze geven input aan het algoritme waardoor een sequentie wordt geactiveerd.

"Ik zeg altijd: zie je een knop, druk er gewoon op", zegt Winfried. "Anders

riskeer je dat het gewoon nooit groen zal worden."

### ... naar slim

Maar het kan slimmer. Want in 2015 kwam er een 'Actieplan Verkeerslichten.' Daarmee zet AWV de stap naar écht intelligente verkeerslichten. Alle kruispunten worden omgebouwd. Een titanenwerk. Intussen is ongeveer 25 procent al onder handen genomen.

Het uitgangspunt van een slim verkeerslicht is hetzelfde: één weg heeft altijd groen. Tenzij detectielussen elders verkeer detecteren, dan begint het algoritme te schakelen tussen verschillende scenario's, of 'fases'.

En dat zijn nogal wat lussen: op één kruispunt kunnen dat er 30 of zelfs meer zijn. Ook zijn er camera's en radars. "We krijgen zo veel meer

data binnen", zegt Winfried. "We weten beter waar voertuigen zich op het kruispunt bevinden, en wie wanneer groen moet krijgen."

Het motto is: 'nooit voor niets voor rood.' Zo zal het algoritme een straat, waar de detectielus geen auto waarneemt, nooit groen geven. Dan slaat het die fase over. Zo zal je in het midden van de nacht nooit voor rood staan wachten terwijl er geen ander verkeer te bespeuren is, wat bij oudere lichtenregelingen wel eens kan gebeuren.

Om gecoördineerd te functioneren kunnen kruispunten bovendien gekoppeld worden aan andere kruispunten op dezelfde baan. Zo kunnen op de hoofdweg bijvoorbeeld 'groene golven' worden gecreëerd. Het algoritme gaat daarbij uit van de verwachte verkeersdruktes, die vooraf door computermodellen

werd gesimuleerd. Zo zal het in de drukke ochtendspits de hoofdweg automatisch meer groen geven, om de doorstroming te verbeteren. Maar het stuurt zichzelf automatisch bij wanneer de realiteit anders blijkt dan de programmatie voorspelt. Dat kan het detecteren aan de hand van die lussen in het asfalt. Komt de spits wat vroeger op gang? Dan schakelt het sneller naar de bijhorende fase over. Is het vakantie, en blijft de spits uit? Ook dan wordt het schema automatisch bijgestuurd.

En het gaat nog verder. Op sommige kruispunten zijn er ook radars die voetgangers detecteren, om beter in te schatten hoe lang zij groen moeten krijgen. Wandelen er tragere voetgangers op het zebrapad? Het systeem ziet dat, en het algoritme zorgt dat het langer groen blijft. Ook wordt het openbaar vervoer

Slimmere verkeerslichten verhogen de afwikkelcapaciteit van een kruispunt, maar soms zijn kruispunten zó verzadigd dat er geen bijkomende winst meer mogelijk is. Algoritmes kunnen veel, maar ze kunnen geen mirakels verrichten.

### Toekomstmuziek

Tegelijk kijkt AWV ook naar de toekomst. Denk maar aan het informeren van weggebruikers over de tijd tot groen of tot rood, het geven van snelheidsadvies en het automatisch groen geven aan prioritaire voertuigen, zoals ambulances. Dit alles moet in realtime gebeuren, ter hoogte van individuele kruispunten. "Vandaag is dat nog niet mogelijk, maar we weten dat het kan", zegt Winfried, verwijzend naar proefprojecten in Nederland. Of hoe het slimme kruispunt nooit helemaal af is.

Dit artikel verscheen eerst in De Standaard, 16/07/2019, door Karsten Lemmens.

## 7 kilometer groen asfalt uit gerecycleerde materialen in Retie

Tussen Retie en Kasterlee ligt sinds de zomer van 2019 groen asfalt te blinken. Figuurlijk natuurlijk, het asfalt blijft grijs van kleur.

In samenwerking met de Universiteit Antwerpen en het OCW (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw) test AWV in Retie drie proefvakken met verschillende soorten asfalt. In deze nieuwe asfalt varianten zitten gerecycleerde materialen verwerkt, om zo de ecologische voetafdruk te verkleinen. De Vlaamse overheid wil ook in de aanleg van wegen duurzamer gaan werken. In de Kasteelstraat in Retie is over een afstand van 3 x 150 meter het verschil in materiaalgebruik visueel zichtbaar voor de weggebruiker.

Momenteel lopen de testen nog, zowel de bovenlagen als de onderlagen worden de komende jaren onderzocht. Of het écht duurzamer is, dat gaan we maar binnen 5 - 7 jaar weten als de toplaag aan performantie begint in te boeten. Dan kunnen we vergelijken met de natuurlijke slijtage van 'gewoon' asfalt.

## De geduldige bruggen van AWV

AWV heeft ongeveer 1.500 bruggen in haar beheer. Die gigantische database aan 'kunstwerken' wordt opgevolgd door de teams kunstwerken oost en west. Naast inspecties moet er ook gerenoveerd worden, een gesprek met Bart Mergaerts, adviseur werfuitvoering bij AWV Vlaams-Brabant.



"Een brug is geduldig," begint Bart het gesprek. "Je kan een brug bouwen en deze 10, 20 jaar gewoon rustig laten staan. Ze zal vaak niet al te veel grote gebreken vertonen." Maar op den duur zal ook een brug toch onderhoud en renovatie nodig hebben. Dankzij de inspecties die gedaan worden, kunnen gebreken aan een brug gedetecteerd worden. "De collega's van team bruginspecties - de bruginspecteurs - zijn eigenlijk de wegtoezichters van de bruggen," vertelt Bart. "Ze bekijken de bruggen en rapporteren over de vastgestelde gebreken. Het teamhoofd maakt op basis van de vaststellingen een rapport voor herstel op. Dat 'ingenieursverslag' wordt door de afdeling Expertise Beton en Staal gevalideerd. Vervolgens begint het werk. Wanneer er gebreken worden vastgesteld, zal in het rapport staan welke acties moeten ondernomen worden en wat er moet worden gerepareerd. Meestal worden er dan nog bijkomende

proeven, testen gedaan om dieper te gaan kijken wat de oorzaak van de schade is, en hoe het herstelplan er zou moeten uitzien. Het zout op de wegen tast bijvoorbeeld het ijzer in het beton aan, en dat zie je niet altijd met het blote oog."

Bart vergelijkt een brugrenovatie met het onderhoud van een wagen. "Als je een deuk hebt in de deur van je wagen, dan heeft dat absoluut geen invloed op hoe de auto rijdt. Maar als je die deuk niet (of niet correct hersteld), dan kan er roest aankomen en zit je op den duur met een gat in je deur. En dat wilt niemand natuurlijk. Een deuk in het chassis van je wagen moet je - als dat nog kán - natuurlijk onmiddellijk laten stabiliseren en herstellen. Net zoals een aangereiden brugpijler bijvoorbeeld, zulke zaken kunnen gewoon niet wachten."

Langer wachten en werken uitstellen maakt de zaak meestal ook (veel)

duurder. Daar moeten we als infrastructuurbeheerder zorgvuldig mee omgaan, dat beseffen we maar al te goed. Daarom wordt er trouwens momenteel aan een asset management plan gewerkt en komt er ook een nieuwe tool (iAsset), zodat we hier in de toekomst optimaal op kunnen inzetten.

De klassieke herstellingsbestekken van de kunstwerken waren initieel eerder oppervlakkig van aard (herstellen van waterdichting, lokale betonherstellingen,...) terwijl de laatste jaren ook significante structurele ingrepen moeten gebeuren (bv. herbouwen van hele en/of gedeeltelijke brugdelen). "Dat is niet onlogisch," zegt Bart. "Want ons patrimonium is ouder aan het worden, en de kleinere maatregelen helpen vaak niet meer voldoende. Onze job bestaat er ook in om brugrenovaties in een groter geheel te plaatsen. Bij de renovatie van het viaduct van Wilsele, E314, werd

er voor gekozen deze mee te laten opnemen in het project voor de realisatie van de spitsstrook. Zo slaan we twee vliegen in één klap: we beperken de hinder voor de weggebruiker door werken gelijktijdig uit te voeren en het viaduct zal na de werken er weer tegenaan kunnen."

Op lange termijn staat AWV voor de uitdaging dat ze haar verouderde bruggen moet renoveren. "Er is helaas niets aantrekkelijk aan de renovatie van een brug. Een weggebruiker heeft alleen maar de last van de file, maar ziet weinig fysiek veranderen," besluit Bart. "Maar toch moet het gebeuren. Anders is het zoals de deuk in je wagen, die kan gaan doorroesten en dan zitten we met de gebakken peren. Een brug is best geduldig, maar nu ook weer niet oneindig."

## Samenwerking met KMI voor de winterdienst

Het Agentschap Wegen en Verkeer en het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (KMI) lanceren een nieuwe samenwerking rond weersvoorspellingen in de winter. Het nieuwe wegenweermodel, dat werd gebruikt in de winter 2019-2020, geeft AWV meer geautomatiseerde voorspellingen, op basis van 70 meetpunten verspreid over heel Vlaanderen.



"Het nieuwe wegenweermodel wordt continu gevoed door wegdekmetingen op 70 plaatsen verspreid over heel Vlaanderen."

Bruno Heirbrant, adviseur exploitatie

"Het KMI staat in voor de meteorologische veiligheid van de burgers. Met deze samenwerking kunnen ze AWV bijstaan in haar winterdienst-taak", zegt Bruno Heirbrant, adviseur exploitatie.

Het KMI ontwikkelde een Vlaams wegenweermodel, gebaseerd op het model dat het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) gebruikt. Het nieuwe

wegenweermodel wordt continu gevoed door wegdekmetingen op 70 plaatsen verspreid over heel Vlaanderen. Deze gegevens worden aangevuld met bestaande thermo-kaarten en weersvoorspellingen. Samen vormen ze het Gladheid-MeetSysteem (GMS) van AWV.

Het nieuwe wegenweermodel geeft AWV meer geautomatiseerde voorspellingen. Vroeger werd op basis

van 9 meetpunten manuele voorspellingen over de toestand van het wegennet gedaan. Die menselijke factor wordt door het nieuwe model eruit gehaald. Door de automatisatie krijgt AWV nu elk uur voorspellingen en kunnen er ook extra alarmen via bijvoorbeeld sms worden doorgestuurd naar de interne leidinggevende van AWV.

## Ecorasters: meer veiligheid voor dier en weggebruiker

Ecorasters schermen natuurgebieden af langs gewest- en snelwegen. In Vlaanderen hebben we zo'n 340 km ecorasters.

Ecorasters, ook faunarasters of wildrasters genoemd, zijn omheiningen of hekken langs sommige grote verkeersassen. Ze leiden dieren naar veilige overstekplaatsen zoals ecoducten of ecotunnels.

Voor kleinere dieren die toch op de wegen terechtkomen zijn er zogenaamde "dassenpoortjes" om terug te keren naar het natuurgebied. Grotere dieren, zoals reeën, kunnen via insprongen in de rasters het natuurgebied terug in.

Ecorasters zijn dus een win-win situatie voor dieren en weggebruikers: de biodiversiteit neemt toe en de kans op ongevallen daalt.



Meer informatie over wat AWV doet ter bescherming van onze natuur: [www.wegenverkeer.be/natuur-en-milieu](http://www.wegenverkeer.be/natuur-en-milieu)

## Sneller én digitaal verkeersborden inventariseren



GIS medewerker Geert Van Gaever

Wegbeheerders in Vlaanderen beheren het overzicht van verkeersborden via de website Verkeersborden.Vlaanderen. “Sinds kort bestaat er een nieuwe mobiele toepassing die de updates een pak gemakkelijker en sneller maakt”, zegt Geert Van Gaever, GIS medewerker van AWV.

Op Verkeersborden.Vlaanderen kan je allerlei gegevens uit de databank filteren. Bijvoorbeeld over de bebouwde kom, tonnagebeperkingen of fietsstraten. Die kunnen nuttig zijn om beleidskeuzes te onderzoeken of voor de organisatie van praktische zaken zoals tijdelijke omleidingen. Bovendien helpt het om de wildgroei aan verkeersborden te voorkomen. Hoe beter de databank overeenstemt met de reële situatie, hoe betrouwbaarder de gegevens zijn.

Om verkeersborden te inventariseren, moet je op het terrein gaan. Vroeger werd dit nog gedaan met

pen en papier om nadien alles handmatig over te zetten in de databank. Dankzij de nieuwe mobiele applicatie is dit verleden tijd.

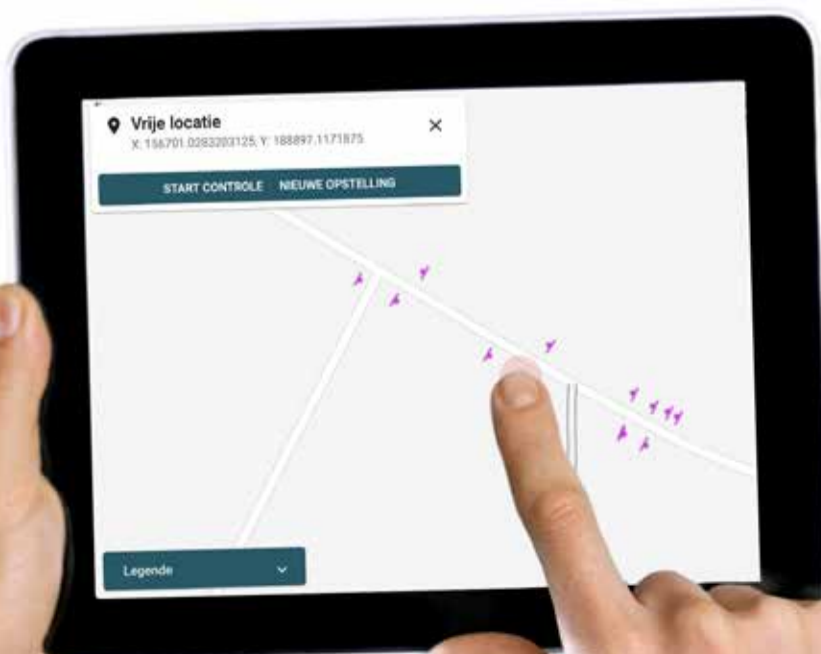
“Als je de applicatie opent, gaat de toepassing naar de locatie waar je je bevindt en zie je meteen waar de verkeersborden staan,” verduidelijkt Geert Van Gaever. “Je kan ze dan onmiddellijk controleren. Je kan ook nieuwe borden toevoegen, verwijderen en foto’s of opmerkingen toevoegen. Dat zorgt voor tijdswinst

bij het verwerken van de gegevens én vermindert de kans op fouten. Het enige wat je nodig hebt om de app te kunnen gebruiken, is een tablet met 4G.”

De app is een samenwerking tussen het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer en de steden en gemeenten. Sinds eind november 2019 is de applicatie beschikbaar voor heel Vlaanderen.

**“Je hebt alleen een tablet met 4G nodig.”**

Geert Van Gaever, GIS medewerker



## Derde rijstrook in Limburg verbetert de doorstroming

De E314 kreeg over een afstand van 3,5 kilometer een extra rijstrook ter hoogte van Heusden-Zolder, in beide richtingen. Meteen werd ook de volledige rijweg grondig vernieuwd. Een investering van 13,5 miljoen euro om het verkeer in Limburg vlotter en veiliger te maken.

Na de aanleg van de extra rijstroken op de E313 tussen Lummen en Beringen, was dit de volgende stap in het verhogen van de wegcapaciteit in het verlengde van het Klaverblad in Lummen.

Om een permanente derde rijstrook met pechstrook en plaatselijke pechhavens te plaatsen, werd er gebruik gemaakt van de zeer brede middenberm. Op die manier moest men het wegprofiel niet verbreden via de buitenkanten van de autosnelweg.

### Toekomstbeeld Limburgse snelwegen

In de toekomst zal ook het stuk van de E314 tussen afrit 27 (Zolder-Terlaemen) en afrit 31 (Genk centrum) in aanmerking komen voor zo'n derde rijstrook in beide richtingen. Hiervoor is in het voorjaar van 2019 een nieuwe studie opgestart die de milieueffecten in kaart moet brengen en zal leiden tot een voorkeursontwerp.

Er wordt gestreefd naar een duurzaam ontwerp waarbij er rekening wordt gehouden met de ligging te midden van het Europees beschermd natuurgebied langsheen een groot deel van het traject.

In het najaar werden vier infomarkten georganiseerd in de betrokken gemeenten om naar inwoners te luisteren en hen te informeren over de studie. “Mensen krijgen meer uitleg over hoe zo'n milieueffectrapport (MER) in elkaar zit”, zegt Sep Vandijck, communicatieverantwoordelijke. “En dan horen wij graag van de inwoners wat zij ervan denken en welke bekommernissen zij hebben. Dat kan gaan over geluid, luchtkwaliteit of afwatering. Alles wat met mens en milieu te maken heeft.”

## Langere én zwaardere ochtendfiles in 2019



In 2019 kwam er opnieuw verkeer bij op de Vlaamse snelwegen, vooral tijdens de spitsuren. De ochtendfiles werden voelbaar zwaarder. In Brussel en Antwerpen met gemiddeld 8%, dat blijkt uit cijfers van het Verkeerscentrum.

### Gemiddelde ochtendfile: 155 km

In 2019 nam het autoverkeer toe met 0,4% op werkdagen en 1,1% in het weekend. Het vrachtverkeer op werkdagen groeide aan met 0,8%. De extra verkeersvolumes kwamen er vooral bij tijdens de spitsuren. De gemiddelde ochtendfile is nu 155 km lang (5 km langer dan in 2018), de avondfile 119 km (4 km korter dan in 2018).

### Filezwaarte: geen recordjaar, maar wel toename

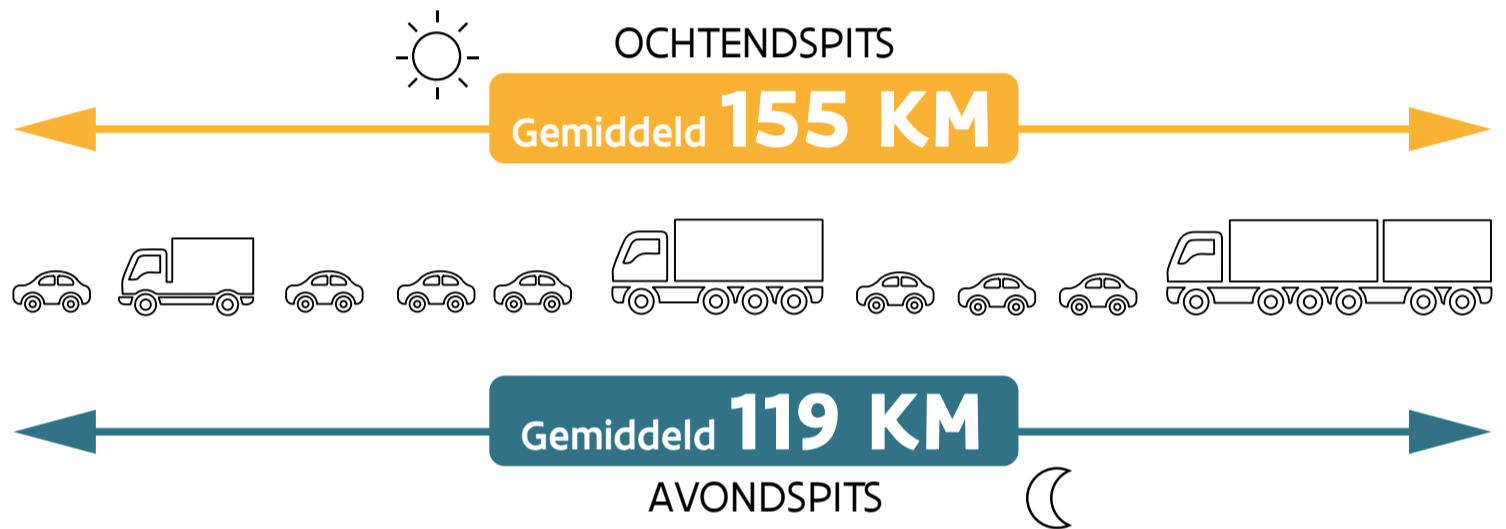
Wat betreft de filezwaarte (de combinatie van de filelengte en de duur van de file) was 2019 geen recordjaar. Dat blijft 2017. Maar na de lichte daling in 2018 ging de filezwaarte weer omhoog met 2%. De ringwegen van Brussel en Antwerpen maken samen een derde uit van alle ochtendfiles en ruim de helft van de avondfiles op de Vlaamse snelwegen.

### Alsmar meer verzadigd

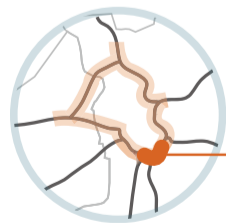
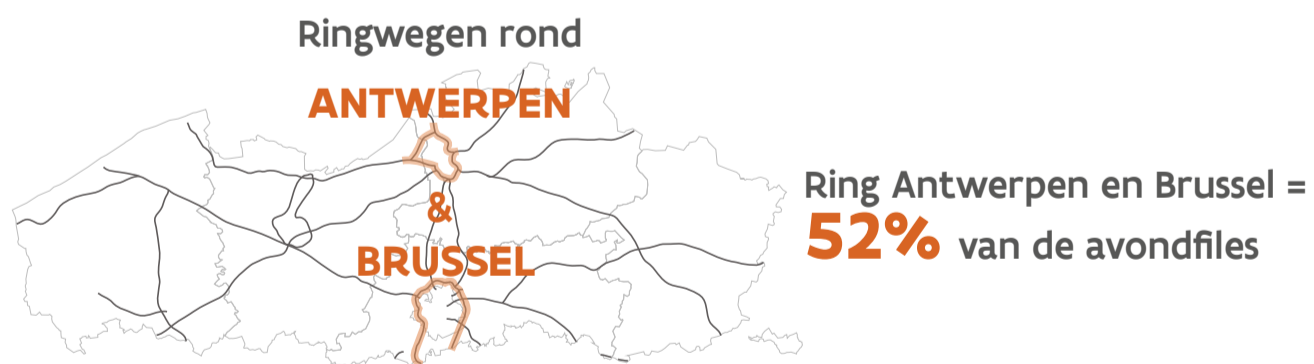
Door de aanhoudende groei van het verkeer geraken ook de snelwegen alsmar meer verzadigd, want op grote delen is er intussen geen restcapaciteit meer. De zone tussen Berchem en Antwerpen-Oost was met 139.000 voertuigen per werkdag ook vorig jaar weer het drukste snelwegstuk van Vlaanderen.

### Ruim 10 uur file voor Kennedytunnel

Met gemiddeld 10,5 uur file per dag blijft de Kennedytunnel wel de recordhouder in Vlaanderen. Hij is met gemiddeld 156.000 voertuigen per dag ook de drukste Vlaamse tunnel.



DE OCHTENDSPITS IN BRUSSEL EN ANTWERPEN IS **8% ZWAARDER** GEWORDEN



DRUKSTE SNELWEGZONE

ANTWERPSE RING:

tot **139.000** voertuigen per werkdag

**KENNEDYTUNNEL:  
DRUKSTE TUNNEL**  
156.000 voertuigen per dag







## Sneller LED langs de snelwegen dankzij extra subsidie

Eind 2018 startte AWW met het vervangen van de oude oranje lampen op de verlichtingspalen langs de snelwegen door energiezuinige LED-verlichting. Een project met een hoge kostprijs want in totaal gaat het om 22.000 LED-toestellen. Daarom worden de werken verspreid over verschillende jaren en uitgevoerd naargelang het beschikbare budget.

In 2019 ontving AWW een subsidie van 750.000 euro uit het energiefonds van de Vlaamse Overheid. Hiermee werden 1.400 LED-toestellen, verspreid over onze vijf provincies, geplaatst. Dat aantal zorgt voor een besparing van 655.500 kWh per jaar. Dat is vergelijkbaar met het gemiddeld energieverbruik van 188 gezinnen.

Onze teller van aantal geplaatste LED-toestellen op verlichtingspalen langs de snelwegen stond eind 2019 op 4.050. Onder andere langs de R4 in Gent, de E40 in Brugge, de E313 en de E314 in Lummen werden de nieuwe verlichtingstoestellen al geplaatst.

“Besparing van 655.500 kWh per jaar, dat is het gemiddeld verbruik van 188 gezinnen.”

## Slimme verkeersstromen op de Antwerpse ring

Het Verkeerscentrum test een nieuwe ‘slimme tunnel service’ op de ring rond Antwerpen. Daarbij wordt gekeken of het verkeer op een dynamische, slimme manier beter kan gespreid worden over de Kennedytunnel en de Liefkenshoektunnel om zo de filedruk te doen dalen.

### Filedruk doen dalen

In de Antwerpse regio kan snelwegverkeer via twee tunnels de Schelde oversteken: de Kennedytunnel en de Liefkenshoektunnel. De Kennedytunnel is de drukste tunnel van Vlaanderen met gemiddeld 156.000 voertuigen per dag. Op werkdagen staat daar in de richting van Nederland in totaal 10,5 uur file. De Liefkenshoektunnel, een toltunnel, is

vaak minder druk en verwerkt dagelijks gemiddeld 40.000 voertuigen.

### Slimme verkeersstromen via de navigatie

Tijdens het proefproject zullen weggebruikers die de Kennedytunnel passeren, bij grote verkeersdrukte, proactief een alternatieve route via de Liefkenshoektunnel

voorgesteld krijgen. Wanneer zij die aangeboden omleiding in hun navigatiesysteem accepteren, ontvangen ze meteen een digitale voucher waarmee ze gratis door de Liefkenshoektunnel kunnen rijden. Het Verkeerscentrum heeft de param-

eters bepaald die nodig zijn om het systeem te activeren. Er wordt o.a. gekeken naar de verkeersdrukte in de Kennedytunnel en de restcapaciteit van de Liefkenshoektunnel. Wanneer de grenswaarden zijn overschreden wordt het vouchersys-

teem geactiveerd. Het staat los van de al bestaande tolvrij maatregel bij grote hinder.

Het proefproject loopt tot de zomer 2020.

“Het Verkeerscentrum test een nieuwe ‘slimme tunnel service’ op de ring rond Antwerpen.”



## Primeur: eerste wildwaarschuwingssysteem



**Wildwaarschuwingssystemen detecteren overstekende dieren en waarschuwen weggebruikers via dynamische verkeersborden. Zo vermijden we verkeersongevallen met wild, zonder het leefgebied van wilde dieren te versnipperen of te begrenzen.**

Het eerste wildwaarschuwingssysteem is sinds het voorjaar van 2019 operationeel in Bosland, ter hoogte van het militair domein van Leopoldsburg, een heidegebied met bosrijke stukken in Limburg.

Het systeem waarschuwt weggebruikers dat er dieren op de weg lopen, zodat ze hun snelheid kunnen aanpassen. In Bosland kozen we voor een automatisch signalisatiesysteem met detectie in combinatie met ecorasters. Die rasters leiden dieren naar goed aangeduide oversteekplaatsen.

Langs beide zijden van de Kamperbaan (N73) in Hechtel-Eksel staan ecorasters over een lengte van vier km. Op twee locaties waar het

systeem staat, zijn er doorgangen van zo'n 10 à 20 meter in het rasterwerk.

Het systeem wordt nog volop uitgetest. De Vlaamse overheid zal daarna de gegevens bekijken en beslissen of zo'n systemen ook op andere plaatsen de verkeersveiligheid kunnen verbeteren en natuurlijke verbindingen kunnen behouden.

*Dit project werd gerealiseerd in samenwerking met Agentschap Natuur en Bos en het departement Omgeving.*

## Verkeerscentrum nieuwe afdeling van AWW

In juli 2019 werd het Vlaams Verkeerscentrum (VVC), voordien een afdeling van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, deel van AWW. Tegelijk werden in het Verkeerscentrum, gevestigd in Antwerpen, ook de activiteiten van het team sectie Bewaking en Monitoring Infrastructuur (BMI) en het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum (VTC) ondergebracht.

Een gesprek met Peter Bruyninckx en Caroline Ruys, respectievelijk woordvoerder en verkeersleider van het VVC.

Caroline: "Het Verkeerscentrum is bij het publiek vooral bekend van zijn grote controlezaal van de snelwegen. Van daaruit houden we de klok rond het verkeer in de gaten en doen we aan dynamisch verkeersmanagement. Zo willen we het verkeer zo vlot en veilig mogelijk laten doorstromen. We werken daarbij intensief samen met verschillende partners, zoals wegpolitie, hulpdiensten en uiteraard vele andere collega's bij AWW."

Peter: "Daarnaast is er ook ons onderzoeksteam, de verkeerskundige backoffice van het Verkeerscentrum. Die collega's verzamelen verkeersdata en stellen indicatoren op voor onze statistische verkeersinfo. Ze maken ook verkeerskundige studies over weginrichting en verkeersverloop. Het Verkeerscentrum heeft ook een eigen IT-cel, want dynamisch verkeersbeheer draait op gespecialiseerde technische infrastructuur en IT-processen. Die

ontwikkelen en beheren we in eigen huis. En sinds 2019 maken dus ook de teams van BMI en het VTC deel uit van onze afdeling."

Dat de activiteiten van die laatste twee AWW-teams tegelijk ondergebracht zouden worden in het VVC lag voor de hand. De controlezaal van het VTC ligt vlak naast die van de snelwegen. De collega's VVC zijn nu dus de ogen en oren van alle Vlaamse snelwegen en tunnels.



Woordvoerder Peter Bruyninckx en verkeersleider Caroline Ruys

## Nieuwe brug over N49 in Assenede

Sinds maart 2018 werkte AWW aan een nieuwe brug over de N49 in Assenede. De nieuwe brug en de aanpassing van de ventwegen langs de N49 maken het gevaarlijke kruispunt van de N49 met de Stroomstraat overbodig. De nieuwe brug brengt ons weer een stap dicht bij de ombouw van de N49 tot autosnelweg. In april 2019 ging de brug officieel open.

Met de komst van de nieuwe brug, wordt de N49 tussen Zelzate en de kust weer een pak veiliger. Een stop minder wil ook zeggen vlotter verkeer op de expresweg. De E34 op- of afrijden is hier niet langer mogelijk. Om dit op te vangen, is de zuidelijke parallelweg tussen de Vaartstraat en de Stroomstraat verbreed en heraangelegd voor het lokale verkeer en het openbaar vervoer. De 'oude' Stroomstraat sluit ter hoogte van het oude kruispunt aan op de parallelwegen.



# WE ZIJN WEG VAN JOU

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) staat binnen de Vlaamse overheid in voor het beheer van ca. 7.000 km gewest- en autosnelwegen en ruim 7.600 km fietspaden.

Wij hebben heel wat werk en nieuwe projecten de komende jaren. Daarom is AWV op zoek naar nieuwe collega's die mee willen bouwen aan de bruggen en wegen van de toekomst.

## EEN AANTREKKELIJKE WERKGEVER EN BOEIENDE PROJECTEN

Indrukwekkende infrastructuurprojecten realiseer je niet alleen. Daarvoor moeten we beroep doen op een heleboel collega's met ieder hun kwaliteiten en specialisme. Bij het Agentschap Wegen en Verkeer kom je terecht bij een werkgever die een aangename sfeer en het welzijn van zijn medewerkers vooropzet. Zo bieden wij o.a. mogelijkheid tot telewerk, flexibele werkuren en 35 dagen vakantie per jaar, maar krijg je evengoed de gelegenheid om mee te werken aan projecten die tot de verbeelding spreken.

**BEKIJK ONZE OPENSTAANDE VACATURES OP:**

**WEGENENVERKEER.BE/JOBS**



**Vlaanderen**  
is wegen en verkeer

Jouw talent is belangrijker dan je geslacht, gender, afkomst, leeftijd, geaardheid, handicap of chronische ziekte. Stel je kandidaat en bouw mee aan het divers Vlaanderen van morgen!

## De ogen van AWV: maak kennis met de wegentoezichers

Het Agentschap Wegen en Verkeer kan voor het onderhoud, de exploitatie en het beheer van haar autosnelwegen en gewestwegen rekenen op 23 districten over heel Vlaanderen. In de districten werken in totaal zo'n 227 wegentoezichers.



Wegentoezichter Dirk Van Cauter



Districtchef Kristof Coppens



Wegentoezichter Bart Van Aerde

### Teamwerking wegentoezichers binnen een district

In een district wordt het dagelijkse onderhoud en het beheer van de gewest- en autosnelwegen opgevolgd. De districtschefs staan er aan het hoofd en zijn het eerste aanspreekpunt voor gemeenten, hulpdiensten en nutsmaatschappijen. Zij organiseren en coördineren de taken die door hun district worden uitgevoerd.

We spraken met districtschef Kristof Coppens en wegentoezichers Dirk Van Cauter en Bart Van Aerde over de werking van hun district Sint-Niklaas. Het district Sint-Niklaas telt 14 gemeenten. Dirk is samen met drie andere collega wegentoezichers verantwoordelijk voor het beheer. Bart is samen met twee andere collega wegentoezichers verant-

woordelijk voor het onderhoud en de werken binnen het district. Dirk zorgt dus samen met zijn collega's dat Bart en zijn collega's weten waar het onderhoud exact nodig is.

Kristof: "Elk district kan de teamwerking voor zijn wegentoezichers zelf bepalen, maar je hebt altijd een luik beheer en een luik onder-

houd. Sommige districten kiezen om eerder een team van allrounders te hebben en bepaalde wegentoezichers verantwoordelijk te maken van een bepaald (kleiner) grondgebied. Wat maakt dat zij alle taken van beheer en onderhoud op zich nemen voor dat grondgebied. Wij kozen om te werken met specialisten. Via tweewekelijks overleg zorgen we

erfor dat iedereen binnen een team steeds op de hoogte is van waar we mee bezig zijn. Zo komen we niet voor verrassingen te staan wanneer iemand plots ziek wordt of met vakantie gaat."

### Een werkdag van wegentoezichers Dirk en Bart

Dirk en Bart hebben elk hun specialisatie. Dirk is verantwoordelijk voor de dagelijkse controles van het wegennet, zoals bv.: opmetingen voor werken, controleren van afficheborden, vaststellen van schadegevallen en het in orde brengen van (bouw)vergunningen. Bart zijn focus ligt dan weer bij het onderhoud, zoals bv.: het klein onderhoud van de wegen, de kleinere structurele aanpassingen, maar ook markeringen en onderhoud van de (fiets)tunnels.

Het hele team wegentoezichers is wel samen verantwoordelijk voor de winterdienst, meer bepaald de strooidiensten, waar ze met een ploegendienst werken.

Dirk plant zijn dagen op basis van de informatie die hij via mail of via de applicatie District Center binnenkrijgt. Via District Center krijgt hij informatie binnen over vergunningen en werkopdrachten die moeten gebeuren. Daarnaast heeft hij zijn

dagelijkse ronde controles en inspecties langs de wegen.

Dirk: "Ik werk al 9 jaar voor AWV en er is nog geen een dag die er hetzelfde heeft uitgezien. Soms krijg ik te maken met overtredingen, dan weer met het opstellen van een inventaris. Op sommige dagen moet ik contact opnemen met de politie, andere dagen ben ik veel bezig met de gemeenten. Meestal kan ik mijn dagen zo inplannen dat ik 's ochtends de weg op ga en in de namiddag alles verwerk op bureau. Dat ritme zit er wel niet altijd in, het kan voorvallen dat ik opgeroepen word omdat er ergens een gevaarlijke situatie is en dan moet ik natuurlijk heel mijn planning omzwaaien. Maar dat maakt dus dat mijn takenpakket heel uiteenlopend is en dat elke dag er anders uitziet, die variatie vind ik heel fijn aan mijn job."

In grote lijnen komt een werkdag van Bart op hetzelfde neer. Hij gaat daarentegen vooral opvolgen wanneer aannemers aan het werk zijn. Hij plant zijn dagen vooral in volgens de werkuren van die aannemers. Zijn werkdag kan dus al in de vroege uurtjes starten. Hij controleert op de werf of alles wel verloopt volgens plan en meet alles na. Wanneer er minder werven zijn, heeft ook hij zijn dagdagelijks papierwerk te doen.



Bart: "Dirk heeft gelijk, ik werk ook bijna 9 jaar voor AWV en elke dag is anders. Samen met mijn collega's van uitvoering en met Kristof bereiden wij bijvoorbeeld alle werken voor die er zitten aan te komen. We maken de ramingen en inventarissen op. We kijken dan samen naar wat we gaan doen voor elke werf. Nadien is het belangrijk dat we samen met de aannemer ter plaatse ook een kijkje nemen. Voor de werken

starten zorgen we ervoor dat de signalisatie staat en dat alles eigenlijk vlot kan verlopen. De meeste aannemers starten hun werkdag tussen 6 en 7 uur in de ochtend. Ik ben er dan ook liever zo vroeg bij. Er zijn altijd wel kleine zaken die ik moet bijsturen of zaken waar ze niet zeker van zijn en mijn hulp voor nodig hebben. Het is dus altijd beter om er te staan wanneer zij ook van start gaan."

