



# ACTIVITEITENVERSLAG

2020, uitgave 2021



In maart viel het even stil op de weg ... » 3

**Bouwsector spreekt voortaan één digitale taal voor Vlaamse infrastructuurwerken » 16**

**Samenwerking lokale besturen » 17**



**Minder beton en meer groen in Tienen » 7**

**Vossen, reeën, egels ... allemaal tevreden klanten in Nevele » 12**

2020 was een jaar met veel uitdagingen. In het voorjaar viel het leven letterlijk even stil. Dat zagen we ook op onze wegen. Daarnaast steeg het aantal fietsverplaatsingen gigantisch. Het leek wel alsof de Vlaming de fiets heeft herontdekt.



Thuiswerken werd de norm, ook bij het Agentschap Wegen en Verkeer. De boel bleef draaien, maar veel gebeurde digitaal. Ook nu nog werken de meeste collega's voltijds thuis. Daarnaast hebben we uiteraard onvermijdelijk onze activiteiten op het terrein: de wegtoezichters bleven hun controles doen, bruggen moesten geïnspecteerd worden, werven opgevolgd en ook de collega's van het Verkeerscentrum bleven de dienstverlening garanderen. 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.

lige, vlotte en duurzame mobiliteit voor elke weggebruiker. In dit activiteitenverslag blikken we terug op het voorbije jaar. We zetten graag onze eigen medewerkers in de kijker.

Dag in dag uit zijn zowat 1.335 medewerkers van AWW 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.

Als wegbeheerder staat het Agentschap Wegen en Verkeer in voor vei-



# De 6 van 2021



Fietsinvesteringen



Intelligente verkeerslichtenregeling



Verkeersveiligheid



Winterdienst



Asset Management



Verbondenheid

## De Zes van 2020 en 2021

2020 zal altijd geboekt staan als "coronajaar". Ook voor AWV was het een jaar met veel veranderingen en aanpassingen. Tom Roelants, administrateur-generaal, blikt terug op een woelig maar hoopgevend jaar.



Administrateur-generaal Tom Roelants

**Als u één woord op 2020 moet plakken, maar het mag niet Corona zijn, wat zou dat dan zijn?**

Tom Roelants: Dan zou ik kiezen voor "positiviteit". Niet toevallig ook één van de AWV-waarden. Ik ben in 2020 op vele vlakken verrast, maar vooral de positieve attitude van alle AWV-medewerkers zal me bijblijven. Iedereen stelde zich vanaf dag 1 van de crisis zeer flexibel op, van alle kanten werd er bijgesprongen bij diensten die het moeilijk hadden, de collega's durfden ook benoemen wat niet goed ging en samen hebben we ervoor gezorgd dat niet alleen onze organisatie, maar ook de 433 investeringswerken en 801 onderhoudswerken én het vele werk achter de schermen bleef draaien.

**Een atypisch jaar. Elk jaar worden de zes prioriteiten voor AWV geselecteerd, de "Zes van", zien we het effect van corona in deze resultaten??**

Tom: Integendeel. Ondanks corona was 2020 een topjaar voor AWV. Al onze zes prioriteiten kleurden groen. De fietsinvesteringen klopten we af op 103% van ons vooropgestelde doel van 90 miljoen euro. Een grote

stap vooruit. Voor verkeersveiligheid kunnen we alle actiepunten afvinken. Ondanks de vertraging door corona konden bijna alle studies van de gevaarlijke punten (148 van de 152) uitgevoerd worden. We realiseerden 31 quick wins, 5 meer dan vooropgesteld. Ook de 11 oude gevaarlijke punten 'TV3V' die nog moesten aangepakt worden, zijn aanbesteed zodat de werken op het terrein kunnen aanvangen. Ook BIM (digitaal samenwerken in de bouwsector) haalde groen licht. BIM zat in 13,57% van de bestekken (boven het vooropgestelde 10%) en 27 BIM-opdrachten zijn in uitvoering (vooropgesteld was 25). De introductie van BIM is dus geslaagd!

**Waren er ook interne veranderingen?**

Tom: Eind 2020 namen we afscheid van de collega's van de wegeninspectie. Zij vonden een nieuwe thuis bij Vlabel. Sinds 1 april 2021 is de eerste Interne Dienstverlening Financiën (lees meer op pagina 5) officieel van start gegaan. Zij waren ook één van de Zes van 2020. Ze zorgden met een topscore van 87% tijdige betalingen (streefdoel was 80%) voor een mooie afsluiter van

ons rapport. Ook het voltijds thuiswerken was natuurlijk een grote verandering, al viel dat best wel mee. Bij AWV hadden we al de gewoonte om één of twee dagen per week thuis te kunnen werken. De omslag naar voltijds was dus vlug gemaakt, maar helaas allesbehalve evident. Er werden gelukkig tal van initiatieven opgezet om de verbondenheid tussen alle collega's te behouden.

**Verbondenheid, dat is een van de "Zes van 2021", waarom die keuze?**

Tom: Een atypisch project voor de Zes van. Je kan het immers niet uitdrukken in cijfers of in meetbare doelstellingen. Ik heb dan ook even getwijfeld om het mee op te nemen in onze lijst. Maar uiteindelijk vond ik het té belangrijk. De uitzonderlijke omstandigheden door corona, zoals het thuiswerk, zorgen ervoor dat we onze voeling met collega's, de afdeling en AWV dreigen te verliezen. Ik wil er alles aan doen om dat te voorkomen. Het is geen evident thema om binnen onze organisatie verkocht te krijgen. Het merendeel van de AWV'ers is rationeel en technisch ingesteld en heeft het niet zo

begrepen op emo-toestanden (lacht). Ik ben ook rationeel ingesteld maar heb de voorbije periode gemerkt dat de menselijke factor en oog hebben voor elkaar heel erg nodig is en geapprecieerd wordt binnen AWV.

**2021 wordt het jaar van de relance, hoe bereidt AWV zich voor?**

Tom: Het relanceplan wordt dé uitdaging van 2021 en 2022. Dat plan richt zich op vier thema's: de fiets, verkeersveiligheid, duurzaamheid en administratieve vereenvoudiging. Het zorgt ervoor dat we in 2021 beschikken over megabudgetten. Dacht je dat 90 miljoen fietsinvesteringen vorig jaar al een heel grote uitdaging was? Wat denk je dan van 190 miljoen dit jaar. Het wordt een serieuze uitdaging voor heel AWV om met deze extra budgetten, die meer dan welkom zijn, ook effectief het verschil te maken op het terrein. Van fietsinfrastructuur tot ledverlichting naar laadinfrastructuur tot veilige schoolroutes of de hervorming van onteigeningsprocedures, elke afdeling weet wat te doen.

## Memorandum voor veilig werken tijdens COVID-19

Net zoals andere sectoren werd ook onze sector geconfronteerd met de gevolgen van de uitbraak van het COVID-19 virus. Op amper één week tijd lag meer dan de helft van de bouwactiviteiten stil. In overleg met de sector van de wegen- en waterbouw en minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters, werd er in april 2020 een memorandum opgesteld waarin werd overeengekomen hoe een heropstart van de werken geleidelijk aan kon plaatsvinden.

### Uitgelezen kans

De heropstart had verschillende voordelen. Aangezien infrastructuurwerken traditioneel een belangrijke motor van de economie vormen, gaf de heropstart een broodnodige maatschappelijke en economische ondersteuning. Bovendien was het verkeer door de coronamaatregelen, op de wegen sterk afgenomen. Daardoor konden we in veiligere omstandigheden werken uitvoeren en veroorzaakten we minder verkeershinder. Zeker voor dringende werken die ofwel gepaard gingen met een groot veiligheidsrisico of die veel hinder zouden veroorzaken, en werken die in een groter geheel kaderden, was het een uitgelezen kans.

### Veiligheid voorop

Op ieder ogenblik bleef de veiligheid en de gezondheid van het personeel een absolute topprioriteit. Het memorandum zoomde dan ook in op het naleven van de beschermingsmaatregelen. Zo werd er, naast het "Toezicht op het Welzijn op het Werk", ook een meldpunt opgericht voor werknemers die geen gehoor kregen bij hun werkgever rond de nodige veiligheidsmaatregelen.

### Geleidelijke heropstart

Een algemene opstart van alle werken was niet meteen haalbaar. Daarom werden er concrete afspraken gemaakt binnen de sector. Op

maat en tempo van de verschillende ondernemingen.

### Specifieke ondersteuningsmaatregelen voor de sector

Er werden in het kader van de wet op de overheidsopdrachten enkele steunmaatregelen geformuleerd om onder andere liquiditeitsproblemen bij bouwondernemingen te vermijden of te beperken.

### Welke ondersteuningsmaatregelen waren er?

- Zoveel mogelijk tussentijdse betalingen onder de vorm van maandelijke schuldvorderingen.
- Inkorten van de betalingstermijnen door een snellere verificatie en betaling van de schuldvorderingen en facturen door de overheid.
- Geen vertragsboetes als de vertraging te wijten is aan de coronacrisis.
- Mogelijkheid tot het betalen van voorschotten aan aannemers binnen de contractuele aanneming.
- Tussenkost in de meerkost van het woon-werkverkeer door de maatregelen van social distancing.

### Situatie mei 2020

Van de 434 werken bij Mobiliteit en Openbare Werken viel in maart 2020 meer dan de helft stil. Nieuwe werken werden uitgesteld. Specifiek voor Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) viel het aantal lopende werken van 186 terug naar 80. Drie werken na het opstellen van het memo-

randum startte maar liefst 80% van de werken terug op en lagen nog 89 van de in totaal 434 werken stil. Voor de 186 lopende werken van AWV lagen er op dat moment nog maar 38 stil. De werken die toen nog stillagen of vertraagd waren, hadden verschil-

lende oorzaken zoals onvoldoende arbeidskrachten, de regels van social distancing konden bij bepaalde handelingen niet gerespecteerd worden, vertraagde levering van materialen en nutsbedrijven die hun activiteiten nog niet opgestart hadden. Dit laatste zorgde voor no-

deloze vertragingen op werken waar aannemers klaarstonden om de schop in de grond te steken.

Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters, riep dan ook de nutsbedrijven op om de werken te hervatten waar mogelijk.



Lydia Peeters, minister van Mobiliteit en Openbare Werken

## In maart viel het even stil op de weg ...



**Tussen 13 maart en 9 april lagen een aantal wegenwerken in Vlaanderen stil door de lockdownmaatregelen. Heel wat organisaties riepen op om van de verkeersluwe periode gebruik te maken om toch zoveel mogelijk dringende en geplande werkzaamheden uit te voeren, vanzelfsprekend met een maximale veiligheid van de wegenwerkers. Een gesprek met Koen Beheydt, coronacoördinator van AWV.**

**Drie weken minder werfactiviteiten, terwijl het werkseizoen net was gestart. Hoe is dat verlopen?**

Koen: Begin april waren maar 40% van de werken actief. Dankzij een goede samenwerking met de bouwsector zijn we snel terug opgestart. Een echt grote achterstand liepen we niet op door corona. De grootste werken konden gewoon opstarten. De werken die achterstand opliepen kregen vooral te maken met het wachten op uitvoeren van nutswerken door de nutsmaatschappijen.

**Zijn er ook werken die we vroeger konden inplannen dan voorzien, en waar we de hinder konden inperken?**

Koen: Ja en daar zijn we heel tevreden mee. Het structureel onderhoud op de E19 tussen de Craey-

beckxtunnel en Mechelen-Noord werd opgestart in mei 2020, deze werken waren oorspronkelijk voorzien in de zomer van 2020. Op de R4 voerden we tussen Melle en Merelbeke, richting Zelzate, een werf uit die pas was voorzien in maart 2021. En de werken op de E17 tussen Zwijndrecht en Kruikeke, die voorzien waren in de zomer van 2020, werden in april 2020 opgestart. Drie grote werken die in normale omstandigheden veel verkeershinder zouden geven maar waarbij we nu konden " profiteren " van de verkeersluwe periode.

**Konden de werken sneller worden uitgevoerd, omdat het rustiger was op de wegen?**

Koen: Een werf kan niet sneller worden uitgevoerd, eenmaal deze is opgestart. Verkeersdrukte of niet, dat heeft weinig invloed op de effectie-

ve wegenwerken. Asfalt openbreken gaat niet sneller met veel of weinig verkeer. Wat we spijtig genoeg wel merken is dat de snelheidslimieten in de werfzones niet altijd correct gerespecteerd werden. In normale omstandigheden staat er vaak file langs een werf, waardoor de snelheid automatisch lager is. Nu merken we de aanwezige arbeiders dat bestuurders vaker sneller reden dan toegelaten, wat natuurlijk heel gevaarlijk is.

**"Een echt grote achterstand liepen we niet op door corona. De grootste werken konden gewoon opstarten."**

Koen Beheydt, coronacoördinator



## AWV & COVID-19

De komst van COVID-19 heeft heel wat teweeggebracht binnen en buiten het Agentschap Wegen en Verkeer. Het digitaal werken was over het algemeen al goed ingeburgerd en thuiswerken was voor een aantal functies voor de pandemie ook al toegelaten, maar niemand kon zich voorbereiden op wat er in maart 2020 zou plaatsvinden.

Binnen AWV gingen we al snel aan de slag. Verbondenheid is een woord met veel betekenis binnen ons agentschap, maar hoe konden we 1.335 medewerkers met elkaar verbonden houden? Eén ding was zeker, alle digitale communicatiemiddelen werden ingezet om die verbondenheid te stimuleren. Via het intranet kregen alle collega's tips en tricks over thuiswerken en updates rond coronamaatregelen, het digitale AWV-café werd opgestart om onder collega's bij te praten, Tom Roelants (administrateur-generaal) schreef nieuwsbrieven en maakte leuke thuiswerk video's en de #WijZijnAWV-chat werd opgezet. Daarin werden collega's vrijwillig uitgedaagd om mee te doen aan allerlei challenges zoals "De Stoel", waarbij een digitale stoel op een gewest- of autosnelweg werd neergezet en je dus om ter snelst het juiste antwoord moest doorsturen.



In deze rubriek geven we een kijk op de impact van COVID-19 door de ogen van verschillende medewerkers.



## Nieuw bij AWV en met pensioen

**Ze werken allebei voor Wegen en Verkeer Limburg maar toch hadden technisch tekenaar Danny Bens en projectmanager Ben Janssens elkaar nog nooit ontmoet. Logisch, want Danny ging op 1 mei 2020 met pensioen en Ben kwam op 1 juni 2020 nieuw in dienst. Omwille van de coronamaatregelen verliep dat voor beiden in wel heel speciale omstandigheden.**



Projectmanager Ben Janssens

**Danny, jij bent nu al enkele maanden op pensioen. Hoe bevalt je dat?**

"Heel goed, corona heeft mijn afscheid hier moeilijk gemaakt, maar voor de overgang naar het pensioenleven was het een zegen. Plots was het voor iedereen een ander leven."

**Ben, hoe was de overstap naar een nieuwe job voor jou?**

"Net zoals bij Danny heeft corona wel een grote impact gehad. Ik werkte 18 jaar voor de NMBS en heb via mail moeten afscheid nemen van iedereen. Dat is niet tof en het blijft toch een beetje hangen. De ontvangst bij AWV was ondanks alles wel heel vlot. Mijn manager was speciaal voor mijn komst naar kantoor afgezet en al mijn werkmateriaal stond netjes klaar. Ik kon diezelfde dag al online aansluiten op een vergadering. Dat was een heel aangename eerste dag. Ik heb ook snel een digitale welkomstmeeting gehad waar ik kon kennismaken met alle collega's."

**Danny springt even in:** "Ik begrijp het volledig van dat afscheid nemen en zit met hetzelfde gevoel. Ik had een

pensioenfeest gepland voor de collega's maar dat kon dus niet doorgaan. Ik heb nog even gedacht om het te verplaatsen naar het najaar, maar ook dat was al snel niet meer aan de orde. En in 2021 is het moment voorbij. Ik ga zeker wel met taart langskomen als iedereen terug 'normaal' mag werken."

**Ben, jij zocht blijkbaar een job dicht bij huis, en toen kwam COVID-19 ...**

"Inderdaad, en nu werk ik bijna altijd van thuis uit (lacht). Ik kan me thuis beter concentreren dan op een landschapskantoor, kan mijn tijd efficiënter indelen en heb een meer evenwichtige werk-privé balans. Vroeger was ik van 7u00 tot 20u00 van huis, nu zie ik mijn kinderen veel meer."

**Danny springt even in:** "Ik vond het ook moeilijk om me op landschapskantoren te concentreren. Collega's wisten dat voor mij de radio liever niet aanstond. Ik heb nog even het fulltime thuiswerken door corona meegemaakt, maar dat vond ik wel te veel. Alles digitaal, ook het vergaderen, dat vond ik maar niets. Je mist

ook zaken als je niet fysiek bij elkaar zit. Na een vergadering blijf je soms napraten en dat is dan het moment om nog eens een vraag te stellen, of iets te bespreken. Nu is iedereen meteen weg."

**Nog een laatste vraag. Jullie zitten allebei in een andere fase in het leven. Zouden jullie willen wisselen met elkaar?**

**Ben:** "Goh nee. Ik zou mijn job nog niet kunnen missen, ik doe het enorm graag. En zoals ik al zei heeft de extra tijd thuis mijn gezin alleen maar dicht bij elkaar gebracht. De lockdown was nochtans voor hen geen gemakkelijke periode. De scholen die dicht gingen, de hobby's die werden geschrapt, ik heb hen echt zien lijden door het gebrek aan sociaal contact."

**Danny:** "Ik zeg altijd: pensioen is de gevaarlijkste job die er is, niemand overleeft ze (lacht). Maar zo voelt het niet hoor. Ik geniet volop van deze nieuwe fase. Ook al komt er nu meer tijd vrij, we hebben bewust de poetsvrouw niet opgezegd. Op de middagen dat zij komt poetsen, doen mijn vrouw en ik een leuke uitstap."



Technisch tekenaar Danny Bens

## Wegentoezichter Tonny Desodt enige klaroener aan de Menenpoort op Wapenstilstand

In Ieper wordt jaarlijks op 11 november de wapenstilstand na de Eerste Wereldoorlog herdacht. Normaal gezien is er dan een grote plechtigheid onder de Menenpoort met duizenden deelnemers en toeschouwers, maar door de coronamaatregelen kon dat in 2020 niet doorgaan. Het werd een kleinschalige ceremonie met de traditionele Last Post gespeeld door maar één klaroener, Tonny Desodt. Tonny combineert zijn job bij Agentschap Wegen en Verkeer als wegentoezichter in het district van Ieper met de rol van ingetogen klaroenblazer én brandweerman.

Tonny: "Ik ben al 25 jaar klaroenblazer, maar door de minimaalste bezetting ooit was het toch wel een heel speciale plechtigheid. De ceremonie duurt normaal gezien een uur, maar werd deze keer herleid tot 10 minuten. Onder de Menenpoort stonden maar 6 mensen, waaronder de eerste minister Alexander De Croo. wEnkele tientallen mensen volgden toch ver van de Menenpoort mee. In principe maakte dat eigenlijk niet zoveel uit. Ik doe het uiteraard niet voor het publiek, maar voor de namen die op de muur gebeiteld staan."



Wegentoezichter Tonny Desodt

## Een nieuwe werking lanceren tijdens COVID-19: slechte timing of toch niet?

**Sinds 1 april 2020 is de eerste Interne Dienstverlening Financiën officieel van start gegaan. Een nieuwe start voor heel wat collega's en dat pal in de lockdown. Slechte timing of toch niet? Een interview met Joris Maes, directeur financiën.**

**Joris, jij hebt het hele veranderingsproces vanaf het begin opgevolgd, waarom was verandering nodig?**

"AWV wou bepaalde ondersteunende organisatieprocessen efficiënter organiseren. Ook naar uniformiteit en digitalisering toe, waren er uitdagingen die beter op te lossen waren. Naar onze klanten toe is het logisch dat zij op een uniforme manier benaderd en behandeld worden. Om dit te kunnen realiseren hebben we 3 teams gemaakt. Het team Business partners is het algemene aanspreekpunt voor externe en interne klanten en heeft een advies- en signaalfunctie. Het team Schuldvorderingen behandelt de schuldvorderingen en verstuurt de factuuraanvragen. Het team Betalingen en ontvangsten maakt de inkooporders aan en verwerkt alle facturen voor aankopen en aannemingswerken zonder aanbesteding."

**De officiële start viel in de lockdown. Heeft COVID-19 eerder problemen of net kansen met zich meegebracht?**

"Beiden. Wij zijn in totaal met 41 personen en keken uit naar de officiële start. Heel wat collega's kenden elkaar nog niet, het was leuk geweest, hadden we fysiek kunnen samenkomen om dat teamgevoel te versterken. COVID heeft daarentegen zeker kansen met zich meegebracht. Enerzijds heeft het laten zien dat digitaal vergaderen ook werkt. Voor ons was dit een goede test, omdat we allemaal vanuit verschillende standplaatsen over Vlaanderen werken. Moesten we nu fysiek samenkomen, zou iedereen veel tijd verliezen aan die reistijd. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we wel snaken om elkaar eens fysiek te kunnen ontmoeten. Anderzijds, heeft het er voor gezorgd dat onze papierstroom sneller verdwenen is. Het doel was om alles via mail te behan-



De ID financiën werkte in 2020 quasi voltijds thuis.

delen, bv. alle inkomende schuldvorderingen, en dat is sneller dan verwacht gelukt. Veel klanten werden door COVID ook zo goed als verplicht om alles te digitaliseren om die continuïteit van hun interne werking te garanderen. Dat heeft allemaal in ons voordeel gespeeld (lacht)."

**Heb jij misschien tips voor grote teams die ook zo een vlotte samenwerking willen vanop afstand?**

"Belangrijk is om vaste vergadermomenten in te plannen om die informatie uitwisseling te kunnen doen en dat teamgevoel te kunnen onderhou-

den. Wij hebben een vergaderstructuur uitgewerkt waarmee we tweewekelijks samenkomen met het kernteam (de verantwoordelijken), op hun beurt hebben zij dan nog eens een overleg per team, en regelmatig is er ook nog één-op-één overleg of per groepje collega's die een bepaald topic samen behandelen. Daar kruipen natuurlijk veel werk en tijd in, maar je plukt er als team en individu de vruchten van."

**Ondertussen zijn we een jaar later, hoe blik je terug?**

"Heel positief eigenlijk (lacht). Ik ben ongelukkig fier op mijn team en op

alles wat we verwezenlijkt hebben op één jaar tijd. We hebben mooie resultaten geboekt en staan al veel verder dan we hadden verwacht. Zo zijn we al gestart aan projecten om bepaalde processen nog efficiënter te laten verlopen. Zoals bv. het platform 'e-contracting', waarbij een leverancier een schuldvordering oplaadt en het platform dat automatisch op de juiste plaats in ons interne verwerkingssysteem doet terechtkomen. De aannemer krijgt dan ook automatisch zicht op zijn schuldvordering goed toegekomen is."

## COVID-19 door de ogen van wegentoezichers

**Cédric Beckers en Sebastian Custers zijn allebei wegentoezichers. Cédric werkt voor het district Bertem en is verantwoordelijk voor het luik beheer en Sebastian is verantwoordelijk voor het luik onderhoud voor het district Gent. Hoe beleefden zij COVID-19?**



Wegentoezichter Cédric Beckers

**Als wegentoezichter werken jullie zowel op het terrein als op kantoor. Hoe hebben jullie de komst van COVID-19 ervaren?**

**Cédric:** "Voor corona werkte ik in de voormiddag op kantoor en ging in de voormiddag de baan op om de wegen in mijn gebied te inspecteren. Sinds corona werk ik voornamelijk van thuis uit. Twee dagen per week ga ik de baan op."

**Sebastian:** "Mijn dagindeling zag er ongeveer hetzelfde uit als die van Cédric, en dat is door corona eigenlijk niet veranderd. Ik sta daarentegen

wel minder in de file, dat bespaart me veel tijd. Overleggen met aannemers doe ik nu buiten, onder het kofferdeksel van mijn wagen, met het plan opgevouwen op de hoedenplank. Het was opvallend hoe iedereen op de werf de maatregelen nauwgezet opvolgde. Niemand wou ziek worden of iemand besmetten."

**Cédric:** "Thuiswerken was voor mij nieuw. Een groot voordeel was dat we net voor corona het plaats- en tijdsafhankelijk werken al hadden ingevoerd. Omwille van mijn gezinssituatie zijn flexibele werkuren een

grote plus. Ik start mijn werkdag om 6u en eindig om 14u. Op dinsdag en donderdag ga ik de baan op voor controle van de wegen, die verandering van omgeving doet me goed. Ik kan me inbeelden dat het niet evident is wanneer je elke dag 8 uur achter je laptop zit, tussen de 4 mu- ren van je huis. Het digitaal werken was ik wel al gewoon. We hebben een laptop en als we op de baan zijn gebruiken we een tablet. Al het papierwerk dat er nog was, werd volledig geschrapt dankzij corona. We werken volledig op de Google Drive en in onze applicatie District Center. Nu gaat echt alles digitaal en daar win je tijd mee."

**Sebastian:** "Inderdaad, die Google Drive en District Center zijn een godsgeschenk op vlak van onze administratie. Hoeveel tijd we nu besparen is echt ongelukkig. We waren op digitaal vlak al heel goed bezig, maar alles staat nu nog meer op punt dankzij corona."

**Was er nog veel werk op de wegen? Veel minder auto's op de wegen = minder schade aan onze wegen?**

**Sebastian:** "(lacht) Nee, niet echt eigenlijk. Op werkdag was 2020 voor mij zelfs één van de drukste jaren."

**Cédric:** "Klop! Tijdens de lockdown heeft iedereen de website meldpunt-

wegen.be goed gevonden (lacht). We krijgen ook meer bouwdo's binnenvan. Het lijkt of iedereen thuis aan het verbouwen is geslaan."

**Zou je nog makkelijk kunnen terugkeren naar je oude werkritme?**

**Cédric:** "Goh, het is dubbel. Aan het begin had ik bv. moeite om de laptop los te laten, maar na een tijd leer je gewoon voor jezelf en je gezin je werktijden te respecteren. We zijn nu een jaar verder en ik ondervind precies meer voordelen dan nadelen aan dat thuiswerken. Wat ik mis is die spontane babbel en grap op kantoor met collega's, maar de balans werk/privé zit persoonlijk nu veel beter."

**Cédric:** "(lacht) Ja, daar zeg je zoiets! Helemaal waar!"



Wegentoezichter Sebastian Custers



## Van een gedateerde studie naar bruggen zonder voegen in Mechelen

Er werden twee gevaarlijke kruispunten op de ring rond Mechelen (R6) vernieuwd. De vernieuwing van de kruispunten met bruggen (fly-overs) over de Liersesteenweg (N14) en de Antwerpsesteenweg (N1) zal het verkeer op de R6 veiliger en vlotter laten verlopen. In 2020 waren beide projecten eindelijk klaar. We zeggen "eindelijk" want dit project had heel wat voeten in de aarde. Werfleider Ben Schelfhaut licht toe.



Werfleider Ben Schelfhaut

"Er zaten heel wat jaren tussen de uitvoering van de studie (2011) en de uiteindelijke start van de werken (2017). In die zes jaar was er heel wat veranderd op gebied van techniek en verkeersstromen ... Dat betekende dat we het bestek niet strikt konden volgen maar alles kritisch moesten herbekijken. De buurt aan de Mechelse veiling was bijvoorbeeld ondertussen helemaal heraanlegd. Dat zorgde dat de verkeersdrukte op sommige wegen was toegenomen en onze tellingen niet meer klopten. We hadden ook rekening gehouden met het uitzonderlijk transport van een groot bedrijf vlak naast de R6. Maar dat bedrijf ging jammer genoeg failliet waardoor al onze aanpassingen overbodig waren.

Ook de onteigeningen gingen trager dan gepland. Pas een week voor de uiteindelijke aanvang van de werken was de projectgrond helemaal van ons. Ik ben uiteindelijk zelf mee huis

aan huis gegaan om de nodige handtekeningen van de eigenaars te verzamelen. Er was geen tijd te verliezen.

De voorbereidende werken voor de nutsvoorzieningen moesten, in tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, tijdens de werken worden uitgevoerd. De nutsbedrijven moesten een leiding met een diameter van 90 cm zo'n 14 meter onder een kruispunt steken terwijl de werken aan de gang waren.

De uiteindelijke opening van de nieuwe infrastructuur was een moment van opluchting voor de collega's. En niet alleen omdat we eindelijk konden afsluiten (lacht). Het was een heel leuk event. Minister Lydia Peeters legde de laatste symbolische meters asfalt eigenhandig aan met een pletwals. En we kregen heel wat positieve reacties van de weggebruikers."

**INTEGRAALBRUGGEN:** op de R6 werden bruggen geplaatst waarbij het rijdek (het bovenste deel) en de onderbouw uit één stuk bestaan. Het voordeel is dat ze geen brugvoegen hebben, traditioneel het zwakke punt van een brug. Hierdoor zijn ze zeer stevig en onderhoudsvriendelijk. Ze kunnen ook 'slanker' gebouwd worden (de dikte van het brugdek moet bijvoorbeeld maar 1 i.p.v. 3 meter zijn) wat maakt dat ze mooier opgaan in de omgeving.

## Nieuwe op- en afrittencomplex van de E17

Het nieuwe op- en afrittencomplex van de E17 aan de Pinte werd in 2020 officieel ingehuldigd. De bijkomende op- en afrit van de E17 richting Antwerpen en de nieuwe rotonde op de N60 zorgen voor een veel veiliger verloop van het verkeer.

Het nieuwe op- en afrittencomplex werd op 13 februari 2020 officieel ingehuldigd door minister Lydia Peeters. De werken duurden in totaal zo'n 2,5 jaar. Dat was langer dan voorzien door problemen met de ondergrond in de beginfase. Bij de opstart van de werken bleek een gedeelte van de werfzone heel moerassig. In de studiefase werden er nochtans sonderingen en boringen uitgevoerd en die waren in orde. Er moesten dus extra stabiliteitswerken uitgevoerd worden, die gelukkig wel kon gebeuren zonder de weggebruikers te hinderen.

Van waar je op de E17 nu ook komt en waar je ook naartoe moet, je komt altijd in de juiste richting op de N60 terecht en hoeft geen gevaarlijke oversteek beweging meer te maken. Naast de op- en afritten

en de rotonde is ook het wegdek op de N60 Gent-Oudenaarde vernieuwd en kreeg de brug over de E17 een grondige opknappbeurt.

Ook in kader van veiligheid worden de fietsers geweerd op deze nieuwe weginfrastructuur. Voor de fietsers zijn er twee bestaande parallelle routes. Die worden nog verder verbeterd.

De kers op de taart is hoe dan ook de nieuwe carpoolparking aan de rotonde. Agentschap Natuur en Bos droeg bij in de financiering voor deze parking. Met de nieuwe carpoolparking verwachten ze extra bezoekers voor het nabijgelegen Parkbos. Zelfs voor paardentailers is er een plaatsje voorzien.

Conclusie? Iedereen tevreden!



## Einde heraanleg Plantin en Moretuslei

Na twee jaar werken is de herinrichting van de Plantin en Moretuslei, tussen het Stadspark en het Ringfietspad, klaar. Een belangrijke invalsweg in Antwerpen staat voortaan synoniem voor meer verkeersveiligheid, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers.

**Belangrijke as richting de stad**  
De Plantin en Moretuslei is niet alleen voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor fietsers een belangrijke invalsweg naar het centrum van de stad. Dagelijks maken vele pendelaars en scholieren gebruik van deze route. Ze is dan ook de snelste verbinding van het Ring- en Singelfietspad naar het historische centrum van de stad.

**Aandacht voor alle weggebruikers**  
In samenwerking met de stad Antwerpen, De Lijn en Rio-link werd de Plantin en Moretuslei over de hele breedte heringericht in verschillende fases met aandacht voor alle weggebruikers.

De huidige fietspaden waren te smal, in slechte staat en verouderd. Bovendien waren de talrijke kruispunten op de route niet voorzien op de vele fietsers. Er waren ook heel wat zijstraten waar het autoverkeer nog voor de verkeerslichten

kon afslaan. Dit alles zorgde voor onduidelijke en gevaarlijke situaties voor zowel fietsers, voetgangers en automobilisten.

**Complete herinrichting**  
Er liggen nieuwe fiets- en voetpaden, met op het complex Borgerhout ruime opstelzones en dubbelrichting oversteken. Op de meeste kruispunten zijn de zogenaamde bypasses verdwenen zodat het afslaand verkeer en fietsers elkaar niet langer hinderen. Het kruispunt met de Provinciestraat is voortaan veel overzichtelijker, en pronkt met een moderne tramhalte. Overal is de rijweg in asfalt vernieuwd. Ondergronds werd bovendien ook plaatselijk de riolering vervangen.

De verschillende partners zorgden er samen voor dat het project uitgegroeid is tot wat het nu geworden is: een complete herinrichting van gevel tot gevel met ook in de diepte nog een aantal werken.



Vlnr.: Werfleider Sarah Stoffels, werfcontroleur Werner Nijs, werfcontroleur Stephane Kenis en projectmanager Manu Cascudo

## Minder beton en meer groen in Tienen

In 2014 zijn we gestart met de heraanleg van de Vesten in Tienen tussen het kruispunt met de Aarschotsesteenweg en de Aandorenstraat. Tijdens de werken kregen de Vesten een volledige opknappbeurt en werden vijf kruispunten heringericht. Het twee kilometer lange wegvak ertussen werd bovendien veiliger gemaakt. Fietsers en voetgangers kunnen er zich nu in alle comfort verplaatsen over gescheiden fietspaden en brede voetpaden. De Vesten zijn ook aangenamer geworden, met minder beton en meer groen.



Tussen 1998 en 2000 gebeurden op de Tiense Vesten een aantal ongevallen met dodelijke afloop of met zwaargewonden. Met maar liefst vier 'zwarte punten' stond de heraanleg van de Tiense Vesten op de prioriteitenlijst. De belangrijkste doelen van het project waren het verhogen van de verkeersveiligheid, het zorgen voor een vlotte verkeersdoorstroming en het verbeteren van de leefbaarheid voor de inwoners.

Hoewel veilige kruispunten de prioriteit en het uitgangspunt van deze grote herinrichting waren, maakten Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Tienen van dit project gebruik om de publieke ruimte mooier en comfortabeler te maken. Met een focus op veiligheid, comfort en meer groen kregen de Noordelijke

Vesten een grondige update die vandaag resulteert in een echte stadsboulevard. Over het hele tracé van twee kilometer lang verbetert de levenskwaliteit van de omwonenden en de veiligheid van de fietsers en voetgangers.

**Verhoogde verkeersveiligheid en vlottere verkeersdoorstroming**  
Op dinsdag 1 december werd het kruispunt van de Tiense Vesten voor de Aandorenstraat volledig opengesteld voor het verkeer. Het kruispunt is het laatste van vijf kruispunten dat de afgelopen zes jaar veiliger gemaakt werd. De verschillende kruispunten van dit project gebruikten uitgestrekte asfalt- en betonvlaktes. Sinds de herinrichting zijn ze veel compacter en daardoor overzichtelijker. De fietsers kunnen er oversteken

over duidelijk zichtbare fietspaden en ook de voetgangers hebben nu beveiligde oversteekplaatsen met slechtziedenden en blinden.

De herinrichting van de Vesten is ook voor het openbaar vervoer een grote stap vooruit geweest. Er werden in totaal tien nieuwe bushaltes met een verhoogd perron aangelegd, zodat iedereen - ook mensen met

een fysieke handicap - in alle comfort de bus kunnen nemen. Aan twee bushaltes stopt de bus op de rijbaan. Daardoor wint de bus tijd, wat van de bus een interessanter alternatief maakt voor de wagen.

**Verbeterde leefbaarheid voor inwoners**  
De rijweg van de Vesten werd versmald van twee rijstroken naar één rijstrook per rijrichting. Op die ma-

nier kwam er ruimte vrij voor groene berm die als buffers dienen tussen het verkeer en de omgeving, en parallelwegen die het lokale van het doorgaande verkeer scheiden. De omwonenden hebben nu meer rust voor hun deur en de vesten zijn er ook voor passanten aangenamer op geworden.





## Maximaal 100 km/u op de ring rond Brussel

Sinds 1 september geldt op het grootste deel van de ring rond Brussel (R0) een snelheidsbeperking van 100 km/u. De verlaging van de maximumsnelheid van 120 km/u naar 100 km/u maakt deel uit van het klimaatplan van de Vlaamse regering en moet de uitstoot van CO2 terugdringen en de lokale luchtkwaliteit verbeteren. De nieuwe snelheidsbeperking wordt aangeduid met 280 verkeersborden.

De maximaal toegelaten snelheid van 100 km/u geldt voor het grootste deel van de R0, namelijk op de infrastructuur die beheerd wordt door het Vlaamse Gewest. Op het Waalse gedeelte van de R0 blijft de maximaal toegelaten snelheid van 120 km/u gelden.

In drie zones is er bovendien een uitzondering, wegens de specifieke situatie van de weginfrastructuur ter plaatse. Op die stukken blijven

de lagere snelheidsbeperkingen in voege die daar nu al gelden, namelijk 90 km/u en 70 km/u (zie overzichtkaart).

Dankzij het team Verkeer en signalisatie van de afdeling Wegen en Verkeer Vlaams Brabant werden er maar liefst 280 verkeersborden op 1 week tijd met deze snelheidsbeperking langs de ring geplaatst.

“We hadden ons grondig voorbereid. De bestelling van de borden werd al in april geplaatst. 280 stuks heb je natuurlijk niet zomaar in het magazijn liggen. Aan elke afrit staat er een bord en aan elke oprit staan er zelfs 2. Het gaat ook om speciale borden, want ze moeten omgevormd kunnen worden tot borden van 90 km/uur in geval van smogalarm.” Paul Bossuyt, teamleider



## De Brexit liet zich ook bij AWWV voelen

Op 1 januari 2021 ging de Brexit definitief in. En dat voelden we ook op de Vlaamse wegen. De eerste Brexitfiles begonnen al eind 2020. Maar wat is de impact van de Brexit op AWWV? We vroegen het aan Michel Duart, operationeel relatiebeheerder bij het Verkeerscentrum en Koen Surdiacourt, afdelingshoofd Wegen West-Vlaanderen.

**Moest AWWV zich voorbereiden op de Brexit?**

**Michel:** Absoluut! Via het Verkeerscentrum monitoren we de verkeersstromen en hebben we het zware verkeer afgeleid naar alternatieve routes. Zo ontzagen we de drukke grensovergangen richting Duinkerke of Calais of leidden we het verkeer rond de haven van Zeebrugge in goede banen. Want ook in Zeebrugge kon er wel eens grote drukte ontstaan als transportfirma's zich niet goed hadden voorbereid. We hebben actief meegewerkt aan informatiecampaagnes voor binnenlandse en buitenlandse transportfederaties, en dat heeft zijn vruchten afgeworpen.

**Koen:** Anderzijds werd er hard ingezet op signalisatie ter plaatse. Zo konden we een filtering van vrachtwagens organiseren (vrachtwagens die richting Frankrijk willen, worden omgeleid; chauffeurs die lokaal leveringen doen, kunnen door), waren er parkings voorzien om vrachtwagens te stockeren - indien nodig - en stonden we de politie bij op

vlak van dynamische signalisatie, bv. snelheidsbeperkingen of tonnageverboden. Het was moeilijk om de impact op voorhand in te schatten maar door een crisisplan op te maken probeerden we toch voorbereid te zijn.

**Waren die voorbereidingen nodig?**

**Michel:** De grote chaos is uitgebleven, al zagen we toch wel wat files richting Frankrijk. Niet alleen omwille van de Brexit maar ook omdat Frankrijk coronatesten begon uit te voeren aan de grenzen. Het is wel gebleken dat door de zeer grondige voorbereiding op voorhand we de drukte goed hebben kunnen beheersen. De extra parkings op lange afstand zijn niet nodig gebleken, maar het stelde ons wel gerust dat de mogelijkheden er waren. De Brexitparkings in de haven van Zeebrugge zelf zijn wel actief gebruikt en bleken heel nuttig. Liever te veel voorbereiden dan in het midden van een crisis nog te improviseren. **Koen:** Het was een historische situatie. Zoals al gezegd: er was niet



## Eerste spitsstrook in Limburg en complete renovatie E313

In de zomer van 2020 werd de snelweg E313 vanaf het complex Beringen in de richting van Antwerpen over een afstand van ongeveer 2,3 kilometer, in beide rijrichtingen volledig vernieuwd.

Het wegdek was in slechte staat. De rijweg werd in beide richtingen tot en met de onderfundering vernieuwd. Het oude wegdek werd eerst opgebroken. De wegverharding werd voorzien in uitgewassen doorlopend gewapend beton. Dat is een veel duurzamer materiaal dan asfalt, rekening houdend met het zware vrachtverkeer. Meteen werden er al een aantal pechhavens aangelegd en eind september was het dan zover: de eerste spitsstroken van Limburg werden officieel in dienst genomen. Op de E313 tussen Lummen en Beringen kan de 3e rijstrook nu flexibel worden ingezet voor een vlottere doorstroming op een veilige manier.

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeerde 13,5 miljoen euro in deze renovatie.



## Verbetering verkeersveiligheid Beverentunnel



Slagbomen kunnen de Beverentunnel afsluiten wanneer nodig.

Van alle tunnels in Vlaanderen is de Beverentunnel de gevaarlijkste. Zeker als je weet dat 40% van het verkeer vrachtwagens zijn. In de Kennedytunnel is dat maar 18% en in de Craeybeckxtunnel 12%. Agentschap Wegen en Verkeer nam zowel in 2019 als in 2020 een aantal maatregelen om de verkeersveiligheid in deze tunnel fors te verhogen.

**Verlaging ADR-categorie**

Sinds 1 oktober 2020 wordt het transport van gevaarlijke goederen (ADR-transport) door de Beverentunnel (R2) beperkt. De categorisering van de Beverentunnel wordt beperkt van categorie A (alle transporten toegestaan) tot categorie D (beperking van het vervoer van de gevaarlijke goederen). Hiermee krijgt de tunnel dezelfde categorisering als bijvoorbeeld de Kennedytunnel.

Met deze maatregel wordt de veiligheid in de tunnel drastisch verhoogd. Het ventilatiesysteem, de vluchtgang en de riolering zijn immers niet voorzien op het vrijkomen van gevaarlijke vloeistoffen. Het verbod is tijdelijk in afwachting van

een grondige renovatie van de tunnel die in 2024 afgerond moet zijn.

**Flankerende veiligheidsmaatregelen**

Naast een aanpassing van de ADR-categorisering, werden er ook een aantal flankerende maatregelen genomen buiten en in de tunnel om de veiligheid te verhogen.

Denk aan de heraanleg van het complex Waaslandhaven-Noord vlak na de uitrit.

Om de druk op de rechterrijstrook in de tunnel te verminderen mogen, bij druk verkeer, vrachtwagens op de linkerrijstrook rijden. Op die momenten geldt er een snelheidsbeperking van 70 km/u. In december

2019 werd ook het tunneldoseren ingevoerd. Dit systeem heeft als doel files in de tunnel te vermijden door de toegang te beperken. Het systeem wordt nog verder geoptimaliseerd. In het voorjaar van 2020 startte de vaste trajectcontrole. Die verving de tijdelijke mobiele trajectcontroles.

Aan het einde van 2020 werden er slagbomen en verkeerslichten aan het begin van de tunnel geplaatst. Hiermee kan de tunnel bij een incident automatisch en vanop afstand afgesloten worden. Zo wordt de impact van een ongeval sterk vermindert. Door sneller de tunnel af te sluiten, kunnen de hulpdiensten vlotter en veiliger aan de slag. Extra ongevallen die in de file vaak nog

gebeuren worden dankzij de slagbomen vermeden.

**Noodzaak grondige renovatie**

De ADR-categorie verlaging en de flankerende veiligheidsmaatregelen zijn ingrepen die op heel korte termijn het risico op ernstige incidenten in de tunnel beperken.

Het is de uitdrukkelijke ambitie van het Agentschap Wegen en Verkeer om de Beverentunnel grondig te

renoveren en zo op middellange termijn alle ADR-transporten weer toe te kunnen laten. Daarvoor zijn wel ingrijpende werken nodig. Denk aan het versterken van de tunnelconstructie tegen brand- en ontploffingen, de afvoer van gevaarlijke vloeistoffen, een ventilatie- en vlucht concept enz. De renovatiewerken worden geschat op ongeveer 2 jaar. Dat betekent dat tegen 2024 de tunnel terug optimaal in gebruik kan gaan.

“Door sneller de tunnel af te sluiten, kunnen de hulpdiensten vlotter en veiliger aan de slag. Extra ongevallen die in de file vaak nog gebeuren worden dankzij de slagbomen vermeden.”

## Verkeersbericht met Frank

Niemand minder dan weerman Frank Deboosere pronkte in maart op gewest- en autosnelwegaffiches en op sociale media als gezicht van het 'Verkeersbericht'. Hij riep in de nieuwe campagne rond wegenwerken de weggebruikers op om het 'verkeersbericht' te checken op [www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be).

Elk jaar in maart lanceert Agentschap Wegen en Verkeer een grote campagne om weggebruikers te informeren over aankomende wegenwerken. Weggebruikers informeren over aankomende wegenwerken is ontzettend belangrijk. Om op te vallen kreeg de campagne een knipoog naar het weerbericht. Frank Deboosere - die je normaal gezien alleen associeert met het weer - pronkte op alle affiches langs gewest- en autosnelwegen met het 'verkeersbericht'. De campagne bestond uit affiches, radiospots en een online campagne met video en GIF's.

Tegelijkertijd werd er ook aan geotargeting langs de gewest- en autosnelwegen gedaan. Een volledig nieuwe aanpak. Enkele weken voor een werf start wordt er voortaan een affiche in de regio rond de zone van de werken geplakt. Zo informeren we weggebruikers nog gerichter over de voorspelde verkeershinder.

## Verkeersbericht

Check [wegenenverkeer.be](http://wegenenverkeer.be)

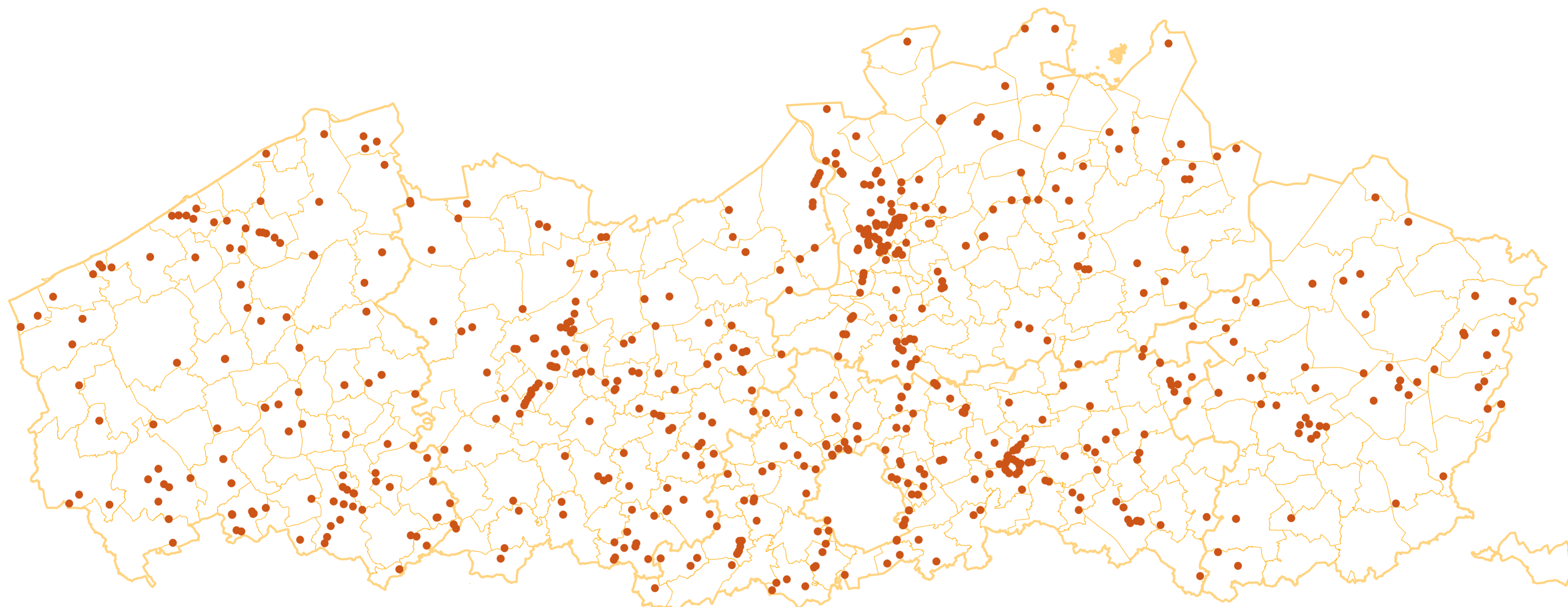


AGENTSCHAP  
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



# 706 keer de schop in de grond



## FIETSFONDS

15.743.153 euro



## REGULIER ONDERHOUD

155.352.347 euro



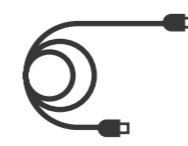
## INVESTERINGEN EN STRUCTUREEL ONDERHOUD

296.608.631 euro



## KABELNETWERK

2.010.027 euro



## DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER

21.483.041 euro



## BESCHIKBAARHEIDSVERGODINGEN\*

€ 96.599.999 euro

## KILOMETERHEFFING

111.896.124 euro



\* Vergoeding aan derden om infrastructuur, die in het kader van gezamenlijke projecten van publieke en privaatrechtelijke partijen werden gerealiseerd, ter beschikking te stellen en te onderhouden gedurende een bepaalde periode.





## Vossen, reeën, egels ... allemaal tevreden klanten in Nevele

Gemiddeld komt een dier op zijn tocht om de 300 meter een weg tegen. Het Vlaamse landschap telt dan ook 5,3 km<sup>2</sup> weg per km<sup>2</sup>, dat zorgt ervoor dat onze groengebieden 'versnipperd zijn'. Bovendien worden 27.000 dieren per dag doodgereden op de weg. Dat is in de eerste plaats onveilig voor dieren, maar ook een gevaarlijke situatie voor de weggebruikers. En daar willen we iets aan doen! Door te 'ontsnippen', door verbindingen voor dieren te maken tussen die groenzones.

Pieter Van Nieuwerburgh van team Groen en project manager/werfleider Koen Dujacquier bliken terug op het eerste Ecoveloduct in Oost-Vlaanderen.



Pieter Van Nieuwerburgh van team Groen

### Wat hield het project juist in?

**Pieter:** Langs beide zijden van de E40 in Nevele ligt een groengebied. Helaas is de E40 voor veel dieren een gevaarlijke barrière tussen die

twee groengebieden. Om die barrière weg te werken bouwden we de bestaande brug aan de Cromekestraat om tot ecoveloduct, een brug met aan de ene kant een fietspad en aan de andere kant een onverhard deel waar dieren de snelweg kunnen oversteken. Zo verbinden we beide natuurgebieden en 'ontsnippen' we dus ons landschap.

### Koen, voor de uitvoeringsfase had jij de leiding. Hoe verliep dat?

Omdat het om een relatief klein project ging, leek het op het eerste zicht een gemakkelijke klus. Maar dat was toch een verkeerde inschatting (lacht). De brug was er slechter aan toe dan eerst gedacht. Er gebeurden extra herstellingswerken om de duurzaamheid te garanderen. Om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken op de E40, gingen die werken vooral 's nachts door. En

alsof dat allemaal nog niet voor genoeg vertraging zorgde, kwam corona aankloppen.

### Hoe zorg je er nu voor dat de dieren de brug gebruiken?

**Pieter:** Eerst en vooral hebben we een ecoraster langs beide zijden van de E40 geplaatst om de dieren naar de brug te leiden en te vermijden dat ze voor of na de brug toch op de snelweg zouden belanden. Het ecoraster is een 2 meter hoge omheining van houten palen met fijnmazig gaas ertussen.

**Koen:** Voor het plaatsen van de rasters moesten er over een lengte van 10 kilometer grenzen van het openbaar domein uitgezet worden. Dat wil zeggen dat je alle eigenaars van de percelen langs het tracé moet contacteren. Eens de grenzen uitgezet waren bleek dat er heel wat bomen gerooid en gefreesd



Project manager en werfleider Koen Dujacquier

moesten worden, en dat ook hakhoutbeheer aan de orde was. Die activiteiten mag je maar in een bepaalde periode van het jaar uitvoeren. Daardoor konden we pas later dan voorzien starten met het effectief plaatsen van de rasters.

### Heeft de brug heeft nog diervriendelijke ingrepen ondergaan?

**Pieter:** Klopt. We zijn creatief aan de slag gegaan om de omgeving van de brug zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Zo is er drinkvijvertje aan de voet van de brug aangelegd en plantten we op enkele percelen ter hoogte van de brug bomen en

struiken aan. Als afscheiding tussen het fietspad en de zachte berm maakten we een wal van gerecupereerde boomwortels en klein hout. Heel veel kleine dieren vinden hier bescherming in.

### Het resultaat mag er zijn. Welke dieren gebruiken de brug?

**Pieter:** In de groengebieden wonen reeën, vossen, egels, marters, ratten, muizen ... We hebben effectief reeën gespot tijdens de voorbereidingen. **Koen:** Insecten zijn er ook in overvloed. Ik stond altijd vol met beten (lacht).

## Eerste ecotunnel in West-Vlaanderen onder E403

De eerste ecotunnel in West-Vlaanderen loopt onder de E403 in Marke bij Kortrijk. Via de ecotunnel kunnen dieren een groene doorgang nemen zonder de E403 te moeten oversteken. Het moet aanrijdingen op de snelweg door overstekende reeën en vossen voorkomen. Een gesprek met Frederik Callens, werfcontroleur.

"Met de ecotunnel wordt een groene doorgang gecreëerd voor grote en kleine dieren, om aanrijdingen op de E403 en omliggende wegen door overstekend wild zoals reeën te voorkomen."

Concreet wordt onder de E403, in de Preshoekstraat, een ecologische verbinding voorzien in de bestaande tunnel. Een verharde strook van 4,5 meter breed werd over een lengte van ongeveer 350 meter verwijderd en vervangen door een aarden doorgang met beplanting en takkenmateriaal, waarlangs dieren kunnen passeren.

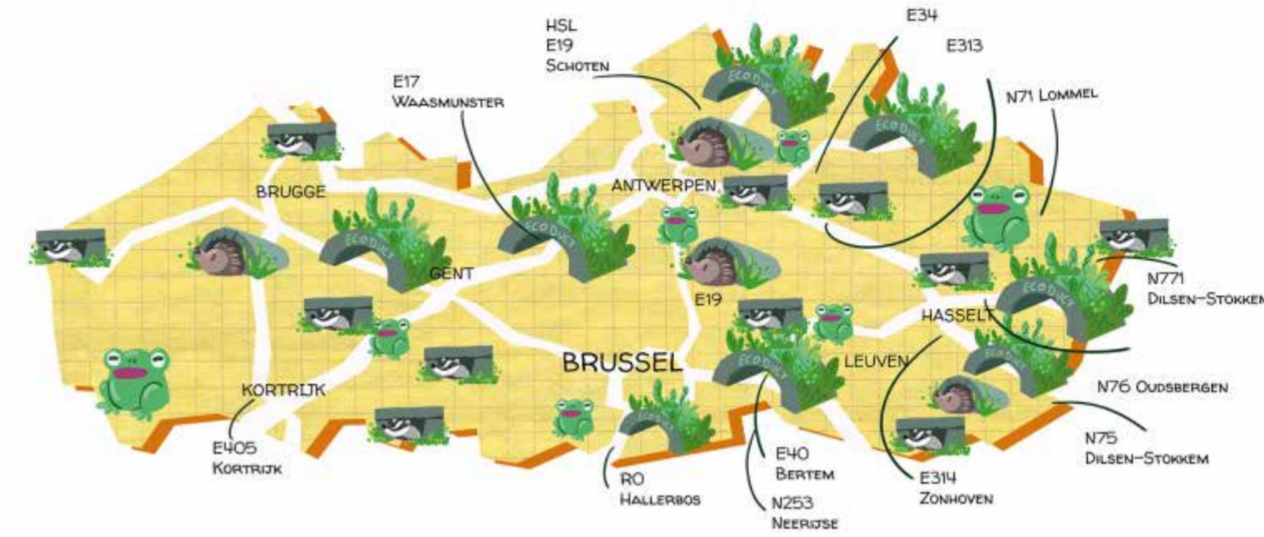
"De resterende verharding blijft toegankelijk voor tweerichtingsverkeer tussen Aalbeke en Marke. Daarnaast wordt er een raster geplaatst langs de E403, zodat dieren niet langer op de snelweg belanden, maar naar de ecotunnel geleid worden."

De ecotunnel kost 494.000 euro en is een samenwerking tussen stad Kortrijk en het Agentschap Wegen en Verkeer. De kosten voor het wildraster, faunavriendelijke inrichting en omgevingsaanleg zijn gedragen door het Agentschap voor Natuur en Bos.



## Minder verkeersslachtoffers door structurele ontsnipperingsaanpak

Met het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO) willen AWW, het Agentschap Natuur en Bos (ANB), het Vlaams Departement Omgeving (DOMG) en het Instituut voor Natuur en Bosonderzoek (INBO) hun jarenlange samenwerking rond ontsnippering op een structurele manier vastleggen.



### Vijfjarenprogramma rond ontsnippering

Om de versnippering te doorbreken, moet er 'ontsnippering' worden. Al meer dan 20 jaar worden hiervoor maatregelen voorzien zoals het plaatsen van afrasteringen, het ombouwen van ecotunnels en ecoducten ... Met het VAPEO moet dat op een structurele wijze gebeuren. Het vijfjarenprogramma omvat 15 investeringswerken en voorbereidende studies waarvoor 50 miljoen euro ingezet wordt. Elk jaar is voor de uitvoering van het plan 10 miljoen euro voorzien. De helft daarvan is voor rekening van AWW. De andere helft wordt bijgedragen door het departement Omgeving (25%) en het ANB (25%). Het betreft

een dynamisch programma dat jaarlijks geactualiseerd en aangevuld wordt met knelpunten uit de databank. Zo blijft het steeds mogelijk om de meest prioritaire projecten eerst aan te pakken en in te spelen op opportuniteiten of acute knelpunten die een snelle uitvoering vragen.

### Ontsnippering en AWW

De grote ontsnipperingsprojecten zijn altijd een samenwerking geweest tussen AWW, Departement Omgeving en Agentschap Natuur en Bos. De keuze voor de projecten gebeurde vaak ad hoc. Doordat er geen systematiek in zat was het ook niet evident om de budgetten op elkaar af te stemmen. Dat wordt

dankzij het VAPEO anders. Gekende knelpunten komen terecht in een databank en krijgen daar een prioriteitscore aan de hand van ecologische en haalbaarheidscriteria.

Denk aan belangrijke versnipperde natuurgebieden maar ook verkeersveiligheid, lokaal draagvlak, integratie met andere infrastructuurprojecten ...

De planning van ontsnipperingsprojecten en het afstemmen van budgetten worden door VAPEO beter geregeld.

Een eerste voorbeeld werd in 2020 al geïmplementeerd: het Ecoveloduct in Nevele.



Applicatiebeheerder Geert Van Gaever

## Sneller verkeersborden integreren in verkeersborden databank

Sinds 2018 beheren wegbeheerders in Vlaanderen hun overzicht van verkeersborden via de desktopapplicatie Verkeersborden.Vlaanderen. In 2020 werd een nieuwe mobiele toepassing gelanceerd die de updates een pak gemakkelijker en sneller maakt. Geert Van Gaever, applicatiebeheerder geeft een woordje uitleg.

"Om verkeersborden te inventariseren, moet je op het terrein gaan. Maar in plaats van alle info te noteren met pen en papier en nadien alles over te typen in de databank, kan de wegbeheerder nu alle informatie digitaal ter plaatse verzamelen en documenteren. Als je de applicatie opent, zie je meteen waar er verkeersborden staan. Je kan ze dan onmiddellijk updaten. Je kan ook nieuwe borden intekenen en foto's of opmerkingen toevoegen. Dat zorgt voor tijdsbesparing 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 internetverbinding."

### Waarom is het up-to-date houden van die databank zo belangrijk?

"Betrouwbare gegevens in de databank Verkeersborden worden steeds belangrijker. Ze worden niet alleen door ons gebruikt, maar ook TomTom, HERE ... verwerken de verkeersborden in hun gps-systemen. Daarnaast zijn het onmisbare gegevens in toekomstige projecten zoals zelfrijdende autos."

### Hoe kwam deze app tot stand?

"De app is een samenwerking tussen het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de steden en gemeenten. Er werd een gebruikersgroep van wegbeheerders opgericht die de functionaliteiten van de app hebben opgesteld. Op basis van die noden en behoeften is de eerste versie ontwikkeld. Die werd vorige zomer getest door 12 steden en gemeenten en 2 intercommunales. Met hun feedback maakten we de applicatie nog intuïtiever en gebruiksvriendelijker. Zo is de mogelijkheid om nieuwe verkeersborden op terrein in te tekenen in de app verbeterd en gebeurt de verwerking van terreincontroles nu sneller. Sinds 2020 is de applicatie beschikbaar voor heel Vlaanderen."



## “Vernagelde wand” in Leuven voor meer fietsveiligheid

Twee jaar hebben we gewerkt langs de Lüdenscheidsingel op de ring rond Leuven (R23). Tussen het Engels Plein en de Nieuwe Mechelsesteenweg (N26) ligt er nu een afgescheiden fietspad voor veiliger fietsverkeer. Met de nieuwe bushalte 'Lüdenscheid' hebben omwonenden vlottere toegang tot het openbaar vervoer.

Het nieuwe tweerichtingsfietspad begint aan het Engels Plein en loopt langs het viaduct van de Lüdenscheidsingel tot aan de Nieuwe Mechelsesteenweg. Ter hoogte van het kruispunt van de Stadsvest en de Albert Woutersstraat ligt er sinds 6 oktober een brug boven het fietspad, voor de voetgangers die vanuit Klein Wilssele komen en de bus willen nemen in de richting van Gasthuisberg / Tervuursepoort en Brussel. Aan de brug komt ook een pleintje met fietsbeugels. Aan de Pompstraat kunnen rolstoelgebruikers via een gelijkgrondse doorgang het voetpad bereiken dat naar de nieuwe bushalte 'Lüdenscheidsingel' leidt.

De nieuwe bushalte 'Lüdenscheid' bedient de buitenringbus (lijn 600) van Leuven en nog een aantal buslijnen richting Brussel. Ook aan de andere kant van de Singel, ter hoogte van de Wijnpersstraat werd er een bushalte aangelegd om onder andere de school De Wijnpers te bedienen.

De aanleg van het fietspad langs de singel was technisch geen sinecure. Tussen het begin van het viaduct (aan de kant van het Engels Plein) en de Mechelsepoort is er een niveauverschil van 31 meter, maar de hellingsgraad van het fietspad moest voldoen aan de normen van Wegen en Verkeer rond fietscomfort. Het resultaat is een licht hellend fietspad, langs beide kanten geflankeerd door hoge taluds.

Sinds 10 november kan er op het fietspad langs de Lüdenscheidsingel in Leuven weer volop gefietst worden. Het totaalproject omvat dus, naast de cruciale 1,2 kilometer lange fietsverbinding tussen het Engels Plein en de Mechelsepoort, ook veilige en comfortabele voorzieningen voor de voetgangers en de klanten van De Lijn.



“Om de hellingsgraad klein genoeg te houden, moest het fietspad verlaagd aangelegd worden en moesten we een sleuf graven van 350 meter lang, die op zijn diepste punt 10 meter diep is. We hebben 20.000 ton grond en stenen afgegraven en de taluds verstevigd met 33 ton aan stalen wapening en 1.250m<sup>3</sup> spuitbeton. De grond werd afgegraven in lagen van telkens twee meter en na iedere laag werden stalen staven in het talud geboord om de betonnen wand in het talud te verankeren. In het jargon heet dat een “vernagelde wand.”

Joeri Smets, werfleider

### Oudste Vlaamse rotonde kreeg make-over

De rotonde in Veldwezelt (Lanaken) werd 23 jaar geleden ontworpen. Ook al lijkt dat niet zo oud in vergelijking met veel andere infrastructuur, toch was het tijd voor een update. De rotonde is immers de eerste rotonde die ooit door het Vlaamse gewest werd aangelegd.

“De rotonde in Veldwezelt is een draaischijf voor het regionale verkeer, maar was daardoor niet meer aangepast aan de 21ste eeuw,” zegt projectmanager Stan Bollen.

Voor de werken waren de fietspaden aanliggend aan de rotonde, wat de fietsveiligheid niet ten goede komt. “Bij de nieuwe rotonde werden de fietspaden vrijliggend aangelegd. Er zijn nu bovendien fietsoversteekplaatsen om veilig in twee tijden over te steken.”

De doorstroming was een pijnpunt, en dat op een belangrijke verkeersas. Er stond geregeld file. “De nieuwe rotonde hebben we groter gemaakt,” zegt Stan. “Verkeer krijgt meer ruimte en kan dus vlotter draaien. Uit verkeerstellingen bleek bovendien dat de rijbeweging van Lanaken naar Bilzen zeer vaak gebruikt wordt. Er kwam daarom een aparte afslagstrook (bypass) voor dat verkeer van Lanaken naar Bilzen.”

Zo werd de oudste Vlaamse rotonde in een nieuw jasje gestoken.

Er werd 1,3 miljoen euro geïnvesteerd in deze fietsveilige rotonde. De gemeente Lanaken financierde de aanleg van de voetpaden rondom de rotonde voor een bedrag van € 75.000.

## Veilige fietsonderdoorgang aan Sint-Lievenspoort in Gent geopend

Met een gloednieuwe fietsonderdoorgang langs de Schelde onder het kruispunt van de Sint-Lievenspoort, is één van de gevaarlijkste fietsoversteekplaatsen langs de Gentse stadsring weggewerkt. Op 10 juli 2020 konden de eerste fietsers veilig onder het kruispunt door fietsen in plaats van de zeven rijstroken op het kruispunt te kruisen.

Eén van de gevaarlijkste plekken voor fietsers in Gent is voorgoed verleden tijd. Met deze realisatie maken we de fietstocht naar het werk of de school voor veel mensen een pak veiliger. Een investering van 3,7 miljoen euro die de verkeersveiligheid volledig ten goede komt.

### Fietsonderdoorgang met dubbelrichtingsverkeer

Dagelijks steken honderden fietsers over aan het kruispunt van de stadsring (Sint-Lievenslaan) met de B401 en Bellevue om richting Dam-poort of Ledeborg te rijden. Aangezien fietsers hier het op- en afrijdend snelwegverkeer (E17/E40) kruisen, was het tot voor kort een bijzonder onveilig punt. Door de aanleg van een fietsonderdoorgang langs de Schelde kunnen fietsers de stadsring volgen onder het kruis-

punt door, zonder autoverkeer te kruisen. Door in de fietsonderdoorgang tweerichtingsverkeer toe te laten, profiteren ook de fietsers vanuit de richting van Ledeborg van

de veilige onderdoorgang. Voor voetgangers is er langs beide zijden van het kruispunt een trap voorzien naar de onderdoorgang.



### De daling die iedereen zag aankomen: coronajaar 2020 halveert filedruk

Vorig jaar reed er 18,3% procent minder verkeer op de Vlaamse snelwegen, de filedruk halveerde en de verzadigingsgraad zakte van 22% naar 5,6%. Dat alles als gevolg van de overheidsmaatregelen tegen de coronapandemie, waaronder verplicht telewerk, verbod op niet-essentiële verplaatsingen, sluiting winkels enz.

Voor het Verkeerscentrum was het een historisch jaar waarin de verkeersleiders in de controlezaal via hun camera's wekenlang keken naar nagenoeg verlaten snelwegen.

#### 18,3% minder verkeer

In het coronajaar 2020 is het verkeer op de Vlaamse snelwegen gedaald met 18,3%. Het autoverkeer op werkdagen nam af met 21,4%. Het vrachtverkeer, dat kon blijven rijden tijdens het verbod op niet-essentiële verplaatsingen, kende een minder grote daling met 3,6%. Terwijl het verkeersvolume in januari en februari nog hoger lag dan een jaar eerder, stuitte het onmiddellijk in mekaar na de invoering van de eerste overheidsmaatregelen op 14 maart. De impact was het grootst in april: het autoverkeer nam af met maar liefst 58,8% op werkdagen.

#### Helft minder files

De gemiddelde ochtendspits in 2020 was goed voor 72 km file (versus 155 km in 2019), terwijl de gemiddelde avondfile 61 km lang was (versus 119 km in 2019). Vanaf de start van de eerste lockdown waren meteen ook bijna alle files weg. Vanaf mei kwam het verkeer stilaan weer op gang en nam de filelengte weer wat toe. Desondanks was de gemiddelde filelengte op de Vlaamse snelwegen op alle momenten minstens de helft van het jaar daarvoor. Terwijl het Verkeerscentrum in 2019 nog 27 dagen telde met een file langer dan 200 km, waren dat er in 2020 slechts 7. Ze dateren allemaal van voor de start van de eerste lockdown. De langste file in volle coronacrisis, op maandag 28 september, was 160 km lang.

## Corona op de baan

De stijging die wél goed nieuws was: fietstellers door het dak dankzij corona

Er werd in de eerste lockdown (maart - april 2020) dubbel zoveel gefietst als dezelfde periode in 2019. Dat blijkt uit de vijftien tellers die langs Vlaamse fietspaden staan. Eén teller zag zelfs elke zeven seconden een fiets voorbijkomen.

Begin februari 2020. Storm Ciara raast over ons land. Op de fietsbrug in Machelen over de E19 rijden maar half zoveel fietsers als in dezelfde week het jaar ervoor. Een maand later komt de coronastorm. Op de teller gaan de cijfers de hoogte in. En sindsdien staan ze niet meer stil.

In de laatste week van maart 2020 fietsten liefst drie keer zo veel mensen over de fietsbrug in Machelen als in diezelfde week het jaar voordien. Logisch ook – alle winkels en

horecazaken waren dicht. Meer dan 1 miljoen Belgen stonden op tijdelijke werkloosheid. En op wandelen en fietsen na waren alle activiteiten verboden.

Alle vijftien fietstellers van AWW kenden allemaal een druk voorjaar. De fietsteller in Aalst slikt op zondagnamiddag 26 april 2020 bijna tien fietsers per minuut, die in Oostende zag meermaals meer dan 10.000 fietsers per week.



### Vlot over of onder de Schelde dankzij nieuwe app

Op 13 november lanceerden we de app 'Fietsverbindingen Schelde'. Deze app informeert fietsers die de Schelde moeten oversteken proactief over de status van de liften en de roltrappen in de fietstunnels en het Veer Sint-Anna. Dat zowel bij geplande onderhoudswerken als bij onverwachte storingen en defecten.

Zowel de Kennedyfietstunnel als de Sint-Annatunnel worden zeer intensief gebruikt. Helaas hebben de roltrappen en liften er regelmatig te kampen met defecten en storingen, waardoor fietsers al eens voor een onaangename verrassing komen te staan. Je kan de status van liften, roltrappen of het veer wel vinden op een webpagina, maar dan moet je er wel aan denken om hier naartoe te surfen. Je vindt ze ook op de infoschermen aan de ingang van de tunnels, maar dan is het natuurlijk te laat. Het was dus hoog tijd om een manier te vinden om sneller te communiceren met de gebruikers van de tunnels.

Via de nieuwe app kan je nu snel en eenvoudig de Scheldeverbindingen raadplegen. Pushmeldingen (die je zelf inschakelt) zorgen er voor dat je geen enkele update over het hoofd ziet. Als wegbeheerder kunnen wij via de app communiceren over geplande onderhoudswerken, veiligheidsvoorschriften, sensibiliseringscampagnes etc. Op termijn is het bovendien de bedoeling dat de communicatie in twee richtingen gebeurt en fietsers en voetgangers meldingen kunnen maken over eventuele problemen of werkpunten in de tunnels zoals bv. vandalisme, vuil, sociale onveiligheid etc. Zo kunnen we samen de Scheldeverbindingen veilig en aangenaam houden.

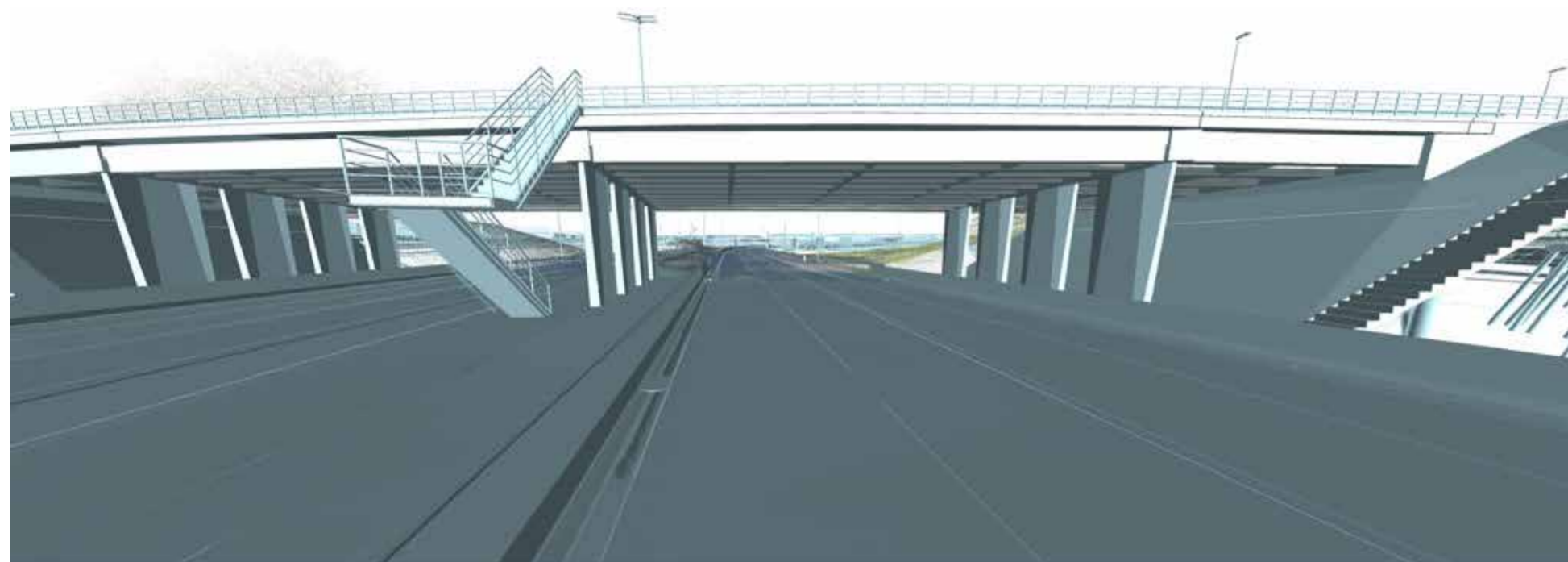
### Moet jij soms ook de Schelde oversteken?

De nieuwe app kan je rechtstreeks vanuit de browser op je smartphone installeren. Surf naar: [fietsverbindingenschelde.wegenenverkeer.be](https://fietsverbindingenschelde.wegenenverkeer.be) en volg de instructies in de pop-up.





## Bouwsector spreekt voortaan één digitale taal voor Vlaamse infrastructuurwerken



**Partners van Vlaamse infrastructuurwerken kunnen voortaan vlotter digitaal informatie uitwisselen. Een gestandaardiseerde ObjectTypenBibliotheek maakt dat iedereen over informatie beschikt die op dezelfde manier wordt gedefinieerd.**

De ObjectTypenBibliotheek of OTL bevat alle soorten infrastructuur- objecten die kunnen voorkomen bij infrastructuurwerken. Denk daarbij aan verkeerslichten, maar ook lagen van een wegdek, rioolputjes of palen.

Het geheel past in het concept van BIM, Bouwwerk Informatie Management. BIM als verzamelaar slaat op het virtueel bouwen en het

digitaal samenwerken tussen alle projectpartners binnen een bouwproject.

Met OTL moet het mogelijk worden dat al die zaken eenvoudiger en duidelijker zijn omschreven voor verschillende partners van een bouwproject. Zo krijgt elk voorwerp ook een definitie en eigenschappen. Maar zijn er ook relaties, denk daar-

bij aan een camera die op een paal staat, of een specifieke aftakking die een verkeers- regelaar aanstuurt.

OTL werd ontwikkeld door het Agentschap Wegen en Verkeer en past binnen het OSLO Standaarden programma waar de Vlaamse Overheid al een tijd op inzet. Zowel Wegen en Verkeer, Liantis, De Vlaamse

Waterweg en De Werkvennootschap hebben intussen hun eerste contracten gelanceerd met de standaard.

### Open voor iedereen

Op dit moment is de standaard vooral bedoeld voor entiteiten onder het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, zoals weg- of waterweg projecten. Bouwprojecten voor huizen en gebouwen vallen er nog niet onder.

Maar hoewel het om een Vlaams project gaat, is OTL niet beperkt tot Vlaamse infrastructuurwerken of

Vlaamse spelers. Het gaat om een open datastandaard die ook door anderen kan gebruikt worden. De ambitie is om het digitale luik van infrastructuurbeheer zo uniform mogelijk te maken, met als doel om de uitwerking in praktijk nauwkeuriger en vlotter te laten verlopen.

## Het digitale geheugen van de Vlaamse bruggen: iASSET

**Eind 2020 was een mijlpaal voor de bruginspecteurs van AWW: de Vlaamse overheid stapte over naar één digitale toepassing om het hele patrimonium van bruggen bij te houden.**

"Met een gemeenschappelijke applicatie kunnen we het beheer van bouwwerken in de toekomst efficiënter aanpakken", zegt Thomas Plumet, teamverantwoordelijke kunstwerken.

AWV beheert zo'n 2.800 bruggen. "Via inspecties volgen we op welke bouwwerken hersteld of vervangen moeten worden. We gebruiken daarvoor specifieke methodieken. Alle kunstwerken met een overspanning groter dan 5 meter worden naargelang de staat en soort van constructie om de 3 tot 5 jaar geïnspecteerd om de veiligheid en stabiliteit te bewaken", zegt Thomas Plumet. "Al die data wordt sinds eind 2020 onmiddellijk digitaal bij-

gehouden in iASSET. Dat is ons nieuwe geheugen van de bruggen."

Het doel is om elk inspectieverslag tot 2010 volledig te digitaliseren. Daarnaast wordt elke burg OTL-conform ingetekend zodat we in de toekomst onmiddellijk object per object kunnen scannen en aanpassen. "Elke pijler of leuning wordt zo apart ingetekend. Zo kunnen we bijvoorbeeld met één klik kijken hoeveel leuning vervangen moeten worden over heel Vlaanderen."

De nieuwe tool is overzichtelijk, bundelt alle gegevens en ondersteunt de volledige beheercyclus van verschillende types bouwwerken en dienstverlening (inspecties,

uit te voeren onderhoudswerken, meldingen ...). Alle betrokken entiteiten kunnen ermee rapporteren, informatie opvragen en gegevens delen, ook met externen. De informatieoplossing is raadpleegbaar op tablets en smartphones. "Eindelijk verlost van papieren verslagen en alles overtypen op kantoor," besluit Thomas. "Het zal nog even duren eer elke brug is geïnventariseerd, maar de tool zorgt nu al voor een meer efficiëntere werking. Vroeger moesten we bijvoorbeeld de codes gelinkt aan een schadegeval extra opzoeken. Nu is het onmiddellijk duidelijk wat er achter een code zit."

"Alle kunstwerken met een overspanning groter dan 5 meter worden naargelang de staat en soort van constructie om de 3 tot 5 jaar geïnspecteerd om de veiligheid en stabiliteit te bewaken." Thomas Plumet, teamverantwoordelijke kunstwerken.

## Samenwerking lokale besturen

### 300 partners van AWW zorgen voor vlotter en veiliger verkeer

Vlaanderen telt 300 steden en gemeenten. Deze lokale besturen zijn partners in het beleid van AWW om vlottere, veiligere en duurzamere mobiliteit te voorzien voor alle weggebruikers. De gewest- en autosnelwegen in beheer van AWW lopen immers ook door deze steden en gemeenten. Zonder samenwerking en afstemming zit elk bestuursniveau maar op haar eiland te werken. AWW investeert veel in een goede verstandhouding én duidelijke afspraken met de lokale besturen.

Het zijn onze lokale besturen en de lokale politiezones die vaak als eerste aangesproken worden op onveilige situaties in gemeenten of steden. De terreinkennis van het meest nabije bestuursniveau is daarom ook voor ons enorm waardevol om de verkeersveiligheid effectief aan te pakken.

### Toolbox duurzame mobiliteit

Deze toolbox werd gelanceerd in het voorjaar 2020. Hiermee wil de Vlaamse overheid lokale overheden inspireren en ondersteunen om naar aanleiding van de coronacrisis maatregelen te nemen voor het verder stimuleren van wandelen en fietsen. In Lommel werden extra voetgangersoversteekplaatsen voorzien, in Diksmuide werd een Kiss & Ride zone ingevoerd aan een schoolomgeving en de gemeente Heuvelland kreeg extra fietsmarkeringen rond de scholen.

"In Roeselare hebben we intensief samengewerkt met het stadsbestuur om een oplossing te vinden voor het afsluiten van de gevaarlijke fietsoversteek over de N036 ter hoogte van het kruispunt met de Koestraat. Op korte termijn hebben we de middenberm kunnen afsluiten, de fietsstromen gereorganiseerd en extra beveiligd, de rijbaan versmald en een snelheidsbeperking ingevoerd. Allemaal kleine maatregelen die wel een grote impact hebben op de veiligheid van de fietsers."

Rik Loyson, regiomanager



In Brugge gaan we het kruispunt van de Scheepsdalelaan (N9) met de Leopold I- en Leopold II-laan veiliger maken voor fietsers en voetgangers. In het voortraject werd een analyse gedaan volgens de SAVE 2.0-methode, door de verkeerspsycholoog van het departement MOW, waarbij samenwerking van wegbeheerders, stadsdiensten en politie heel intensief was.

Sylvie De Cloedt, regiomanager

In Sint-Genesius-Rode en Eigenbrakel hebben we niet alleen gemeentegrensoverschrijdend samengewerkt, maar ook gewestoverschrijdend. We zorgden voor een betere zichtbaarheid en veiliger kruispunt aan de Eigenbrakelsesteenweg/Bosstraat. De communicatieve aanpak was niet altijd evident: Frans en Nederlands, gecombineerd in een faciliteitengemeente. Maar met respect voor de taalwetgeving zijn we erin geslaagd, mede dankzij de uitermate fijne samenwerking met beide lokale besturen, om de burgers op een correcte manier te informeren.

Fabien Stiénon, werfleider

Met de steden en gemeenten werken wij op vlak van (groen)onderhoud zeer goed samen. In de doortochten verzorgen zij meestal de signalisatie tijdens de netheid beurten en vormen zij de verbinding met de lokale politie. Misschien niet goed genoeg om in het grote nieuws te komen, maar dit soort kleine dingen zorgt ervoor dat het prettig werken is.

Bert Van Buyten, districtschef Aalst



De samenwerking met het bestuur van de stad Sint-Niklaas in het dossier Plezantstraat kan als voorbeeldig beschouwd worden. De constructieve samenwerking met het stadsbestuur zorgde voor een doorbraak in het dossier. Een vijftal scenario's met verschillende lichtenregelingen en het verbieden van bepaalde verkeersbewegingen lagen op tafel. Daarbij werd niet alleen gekeken naar het effect op veiligheid, maar ook op files en wachttijden. Finaal werd gekozen voor een scenario met een conflictvrije regeling. Een keuze die we snel en vlot hebben kunnen maken, dankzij de goede samenwerking.

Vladimir Kostadinov, regiomanager

## Dynamische signalisatie moet vrachtwagens beter spreiden over parkings

**Op 22 oktober werd een proefproject langs de E17 voor een betere spreiding van vrachtwagens over de snelwegparkings gelanceerd. Via dynamische borden wordt de actuele bezettingsgraad van de parkings weergegeven. Zo weten vrachtwagenbestuurders meteen op welke parking ze terecht kunnen. Ze zullen deze info niet alleen op dynamische borden terugvinden maar ook in de Truckmeister-app.**

De snelwegparkings in Vlaanderen worden vaak als overvol aanzien. Het doel van dit proefproject is evalueren of die parkings effectief ook zo vol zijn. Kan er door de vrachtwagenbestuurders te informeren een betere spreiding over de verschillende parkings gerealiseerd worden? Een meer evenwichtige bezetting resulteert hopelijk in minder foutief en gevaarlijk geparkeerde vrachtwagens langs de autosnelwegen. Op die manier kan de verkeersveiligheid op de parkings verbeterd worden en ondersteunen wij, als wegbeheerder, de logistieke sector om efficiënter te werken.

Het probleem is vaak dat de vrachtwagenbestuurder niet weet dat er verderop nog plaats is. Bovendien durft hij niet door te rijden want zijn rijtijd (rij- en rusttijd wetgeving) geraakt bijna op. Door hem/haar te informeren over de vrije parkeerplaatsen die er nog zijn op zijn rijtraject, en de reistijd naar deze parkings, kan dit probleem misschien opgelost geraken. Op de dynamische borden verschijnt er nu dan ook voor de 3 volgende vrachtwagenparkings op het proeftraject langs de E17 volgende informatie: de afstand tot de parkings, de verwachte reistijd en of de parking al dan niet vrije plaatsen heeft. In de reistijd worden ook eventuele files meegenomen. Naast de dynamische borden zal deze info ook beschikbaar zijn in de Truckmeister-app, waarvoor er een samenwerking met Be-Mobile is. In deze app staat er bijvoorbeeld over hoeveel vrije plaatsen het gaat.



## Een tweede leven voor onze gele paaltjes



In 2020 contacteerde een trainer van jonge wielrenners uit de Kempen ons. Voor hun trainingsparcours zochten ze obstakels en het liefst oude afzetpalen. Een vraag waar we graag op ingingen!

Team Kempen is een wielclub uit de regio Kempen, met Turnhout als uitvalsbasis. Ze richten zich op opleiding en begeleiding van wielrenners. Niet alleen op de weg, ook op het veldrijden dat populair is in die regio. Door obstakels in een parcours te steken kunnen ze de behendigheid van de jonge wielrenners trainen.

In hun zoektocht naar obstakels kwamen ze bij district Vosselaar terecht. Het district legde afzetpalen die kapot waren of die niet meer

geschikt zijn opzij. Zo verzamelden ze een tiental palen voor het parcours van de jonge renners. Die gebruiken ze nu met veel plezier om tussen te slalommen!

Districtschef Peter Martens vertelt: "Aanvragen zoals deze hebben we nog niet vaak gekregen. Maar we werken er wel graag aan mee omdat het voor beide partijen een win-win is. Wij moeten de paaltjes niet in de afvalcontainer gooien en de jonge renners kunnen ze nog nuttig gebruiken."

## Afscheid van het team Wegeninspectie

Eind 2020 werd met pijn in het hart afscheid genomen van het merendeel van het team van de Wegeninspectie. Het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 legde namelijk vast dat de wegeninspecteurs samengebracht worden met de mobiele patrouilles van de Vlaamse Belastingdienst (Vlabel), en dat betekent dat ze dus sinds 1 januari 2021 geen deel meer uitmaken van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Eind december werden alle wegeninspecteurs uitgezwaaid. Het Decreet Bijzonder Wegtransport trok in 2020 namelijk de scheidingslijn tussen AWW en Vlabel. Er is nu een onderscheid tussen enerzijds toezicht en opsporing en anderzijds bestuurlijke handhaving. Sinds 1 januari 2021 maakt het deel toezicht en opsporing deel uit van de Vlaamse Belastingdienst. En dus verhuisden de collega's die controles uitvoeren op ADR, massa, technische eisen, ladingzekering, uitzonderlijk vervoer en afmetingen, in totaal namen we afscheid van maar liefst 22 collega's

van het operationele team van onze Wegeninspectie.

De onderlinge samenwerking tussen AWW, Vlabel en het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. De verschuiving zal geen invloed hebben op de goede onderlinge samenwerking tussen de verschillende organisaties. Een aantal zaken en verantwoordelijkheden veranderen er immers niet:

- AWW blijft instaan voor de voorbereiding van de toekomstige regel-

gevende initiatieven, samen met het departement MOW en steeds in overleg met Vlabel;

- AWW blijft de inkomsten van onmiddellijke inningen en boetes opvolgen en staat in voor de controle van de betalingen en het inboeken van de ontvangsten;

- AWW blijft ook instaan voor de administratieve vervolging en de behandeling van de bezwaren en beroepen.

## Schuimbitumen fundering om oude asfalt in te verwerken

Langs de N49 Assenende ligt sinds september 2020 schuimbitumen fundering. Dit is een fundering gevuld met schuimbitumen waarin oud asfalt werd verwerkt. Het is duurzamer en draagt bij tot de circulaire economie. Margo Briessinck, senior adviseur wegstructuren: "In het buitenland worden schuimbitumen al langer verwerkt in funderingen, maar in Vlaanderen hebben we hier nog geen ervaring mee. Daarom dat we op een testvak de evolutie van dit product over de jaren heen aan het onderzoeken zijn. Door met een testvak te werken hinderen we het gewone verkeer niet en bieden we de kans aan Vlaamse ondernemers om met het product kennis te maken en zo de ervaring ook op te bouwen."

Bij de aanleg met schuimbitumenfundering wordt de aanwezige asfaltverharding hergebruikt. Op de conventionele manier werd dit asfalt gefreesd en afgevoerd waardoor men vele autobewegingen heeft die CO<sub>2</sub>-uitstoot en veel restafval veroorzaken. Nu worden de resten gewoon onmiddellijk hergebruikt op werf, ook als het asfaltgranulaat niet geschikt is voor herbruik in asfaltmengsels.

Naast duurzaamheid heeft een mengsel voor schuimbitumenfunderingen ook een langere verwerkingstijd. Een fundering met cement moet binnen de vier uur verwerkt worden. Een schuimbitumenmengsel kan gemakkelijk 12 uur blijven liggen, wat het een flexibeler product maakt.

"Indien de resultaten positief zijn, dan kan het product bij een herziening van de Standaardbestekken worden opgenomen," aldus Margo Briessinck. "De herziening is pas gepland tegen 2024 dus dat geeft ons nog ruim de tijd om het product grondig te leren kennen en onze aannemers de kans te geven ervaring op te bouwen."

## Ontdekking van archeologische vondsten in Diksmuide

In april 2020 startte de werken aan de ringweg in Diksmuide. Om het doorgaand verkeer uit het centrum te houden wordt er een zuidwestelijke omleidingsweg (ringweg) aangelegd. Het gaat om één van de grootste infrastructuurprojecten van de voorbije 10 jaar in West-Vlaanderen. Maar dat is niet het enige interessante aan het project.

De nieuwe omleidingsweg snijdt dwars door de site van de Eerste Wereldoorlog en omvat een gedeelte van de middeleeuwse handelskern van Diksmuide. Diksmuide is een stad van 800 jaar oud, die in de Middeleeuwen een belangrijk handelscentrum was. Ook rondom de stad was er in die tijd veel bedrijvigheid. Met andere woorden: alle ele-

menten waren aanwezig om interessante archeologische vondsten te ontdekken.

Het project in Diksmuide werd heel goed voorbereid en de werfzone bevond zich gelukkig niet helemaal in een archeologische zone. Bovendien kunnen van zodra een archeologische zone opgeleverd is, de in-

frastructuurwerken ook starten. Op die manier liepen beide werken door elkaar en liep men zo weinig mogelijk vertraging op.

### Verloop van de werken

In 2020 werd er met de uiteindelijke uitvoering van de wegeniswerken gestart, maar in het kader van het archeologisch vooronderzoek startten de eerste graafwerken echter al in 2017.

Door het maken van proefsleuven werden er 6 zones afgebakend die interessant waren om verder te onderzoeken. 5 van die zones draaiden om de Eerste Wereldoorlog. De andere zone liep over de plaats waar vroeger een arm van de rivier de Ilzer heeft gelopen. In die zone waren al sporen van een oude middeleeuwse dijk in het landschap zichtbaar, waarmee er een inzicht in het ontstaan van de polders gegeven kon worden.

Men weet al veel over de oorlog zelf en wie er wanneer gevochten heeft, maar er is niet zo veel over het leven aan het front zelf geweten. Hoe



waren de leefomstandigheden van de soldaten? Waar vertoefden ze als ze niet aan de frontlinie aan het vechten waren? Men gaat er onderzocht van uit dat ze 5% van hun tijd effectief aan het vechten waren, maar wat met die andere 95%? Een antwoord op deze vragen, kon min of meer uit de vondsten getrokken worden.

### Archeologische vondsten

Tijdens de opgravingen zijn er stellingen, loopgraven, bunkers etc. ontdekt. Er werden ook redelijk wat bommen en kogels gevonden. Daarvoor was er een samenwerking met een firma die gespecialiseerd is in ontminning. Zij traceerden de kogels en bommen via metaaldetectie,

groeven ze op en bezorgden ze aan Dovo.

In de zone van het Duitse kamp werd er op een verbindingsovergang gebouwd die de frontlinie verbond met achterliggende verdedigingsposten. In de 6de zone stootte het team dan weer op een soort poel waarin veel consumptie materiaal zoals verbrande botten (letensresten), scherven etc. lag. Men vermoedt dan ook dat er daar een nederzetting was tussen het jaar 900 en 1000. Misschien waren dit bommen en kogels gevonden. Daarvoor was er een samenwerking met een firma die gespecialiseerd is in ontminning. Zij traceerden de kogels en bommen via metaaldetectie,



## Winterdienst krijgt extra data dankzij applicatie van KMI

AWV wil burgers meer betrekken bij de winterdienst. Sinds 2020 kunnen weggebruikers helpen bij de gladheidsbestrijding van de Vlaamse wegen. Via de app van het KMI kan iedereen zelf waarnemingen doorsturen. Deze informatie stroomt automatisch door naar het GladheidMeetsysteem (GMS) van AWW.

### 6 miljoen extra paar ogen op de weg

Via de app van het KMI krijgen we zo informatie door van 6 miljoen extra ogen op de weg. Elke Vlaming kan te allen tijde doorgeven wat de toestand van de weg is en zo AWW helpen bij het nemen van strooi- en beslisningen.

### Burger en wetenschap vinden elkaar

AWV neemt haar strooi- en beslisningen op basis van het eigen GladheidMeetsysteem (GMS). Dat is een informatie-toepassing die de meteorologische toestand en de toestand van het wegdek registreert. Vanaf deze winterperiode zullen ook de waarnemingen vanuit de KMI-app doorstromen naar dit systeem.

"Al ruim een jaar verzamelen we via de app waarnemingen van de gebruikers," zegt David Dehenaauw, hoofd weerbureau KMI.

"Onze voorspellers gebruiken ze om o.a. real-time inschatting te kunnen maken van het huidige weerbeeld, als aanvulling op de informatie uit de klassieke meteorologische instrumenten (stations, radar, satelliet ...). Deze data kunnen ook een meerwaarde zijn voor de winterdienstcoördinator bij AWW."

Gemiddeld krijgt het KMI 2.500 waarnemingen per dag binnen via de app. In totaal werden al zo'n 12 miljoen waarnemingen geregistreerd.

"De dagelijkse strooi- en beslisningen nemen we op basis van tal van parameters," zegt Bruno Heirbrant, adviseur exploitatie. "De waarnemingen van de Vlaming in de KMI-app zijn vooral bij onvoorziene sneeuw- of ijzelvorming belangrijke extra informatie. De coördinatoren van AWW kunnen niet overal tegelijkertijd zijn om na te gaan wat de

toestand van het wegdek is. Via de app krijgen we nu 6 miljoen paar extra ogen op de weg. Een unieke manier om aan citizen science te doen, waarbij gewone burgers de wetenschap aanvullen."

"Elke Vlaming kan te allen tijde doorgeven wat de toestand van de weg is en zo AWW helpen bij het nemen van strooi- en beslisningen."





# Een dag uit het leven van ... een bruginspecteur

In deze rubriek volgen we collega's achter de schermen. Deze keer mochten we mee op pad met Werner Tans, bruginspecteur voor Regio Oost, meer bepaald de provincies Vlaams-Brabant, Antwerpen en Limburg.

## De job van een bruginspecteur in het kort

De hoofdtaak van een bruginspecteur bestaat uit het controleren of onze kunstwerken (bruggen, tunnels, viaducten, ecoducten etc.) nog in een goede en veilige staat zijn. Na te hebben bepaald welke onderhouds- of herstellingswerken nodig zijn, worden ze ook door hem/haar opgevolgd. Een bruginspecteur wordt bovendien betrokken bij de bouw van nieuwe kunstwerken met het oog op later onderhoud. Regelmatig werkt een bruginspecteur 's nachts en/of in de week-ends. Bruggen over snelwegen worden dan vaak geïnspecteerd of hersteld omwille van de veiligheid en de verkeershinder. Ook voor dringende interventies is hij/zij steeds bereikbaar.



Bruginspecteur Werner Tans



### 8u00 THUIS

Ik werk soms overdag en soms 's nachts. Het aantal keer dat ik 's nachts werk varieert sterk. Ik kan bijvoorbeeld 2 à 3 weken aan één stuk elke nacht werken en soms werk ik maanden voornamelijk overdag. Wanneer ik bruggen (kunstwerken) over snelwegen of spoorwegen moet inspecteren of er vindt een onderhoud of een herstelling plaats, dan gebeurt dat altijd 's nachts. Zo hinderen we het verkeer minder en dat is veiliger natuurlijk. Vandaag werk ik overdag en breng ik eerst mijn zoontjes (4 en 3 jaar) naar school. Mijn jongste zoontje van 6 maanden blijft nog bij mama thuis. Daarna rij ik door naar mijn kantoor in het district centraal Limburg in Hasselt, omdat ik eerst in ons magazijn verkenmerken (inoxen meetpunten die op een bouwwerk gemonteerd worden) moet uitzoeken en afhalen. Ik ben eigenlijk niet vaak op kantoor, maar

dat komt niet door COVID hoor. Dat komt omdat we sinds kort volledig digitaal werken, in iASSET. Ik ga enkel naar kantoor om een opzoeking te doen in het archief of om iets te scannen dat digitaal moet worden ingevoerd. Alles kan nu perfect van thuis uit, behalve de inspecties natuurlijk (lucht).

### 8u30 DISTRICT CENTRAAL-LIMBURG, HASSELT

Voor ik op de baan ga, zoek ik nog enkele bouwplannen op voor een bruginspectie in Heusden-Zolder. Ik scan deze plannen ook meteen in om ze daarna toe te voegen aan de nieuwe applicatie iASSET, die we sinds dit jaar gebruiken (lees meer over iASSET op pagina 16). Wanneer ik de bouwplannen heb ingescand, check ik nog de geschikte verkenmerken die de aannemer zal plaatsen in de nieuwe tunnels aan het kruispunt van de Grote Ring en de Universiteitslaan in Hasselt.

### 9u30 WERF KRUISPUNT GROTE RING - UNIVERSITEITSLAAN, HASSELT

Om 9u50 heb ik afgesproken met werfcontroleur Chiel Genné maar ik ben iets vroeger. Zo heb ik nog even tijd om op mijn tablet e-mails te checken en te kijken of er geen melding is binnengekomen via de applicatie klachten en meldingen. Met het oog op klantgerichtheid proberen we daar zo snel mogelijk op te antwoorden.

### 9u50

Samen met Chiel bekijk ik de bouwplannen en overleggen we waar de aannemer de verkenmerken precies moet plaatsen. Deze meetpunten geven de waterpas aan. Zo kunnen we eventuele verzakking van de infrastructuur tijdig opsporen en ingrijpen. Op de werf (in de tunnel) duiden we de exacte plaatsen aan waar we de verkenmerken willen.

### 11u00 HEUSDEN-ZOLDER

Tijd voor een 3-jaarlijkse inspectie van de brug in de Koolmijnlaan (N719). iASSET wordt ook nu bovengedaald om deze inspectie uit te voeren. Het vervangt de oude papieren inspectieformulieren en bevat ook alle andere informatie die bij het kunstwerk hoort. Handig! Ik breng alvast het digitaal paspoort van de brug in orde en maak hiervoor ook enkele foto's met de tablet.

### 11u30

Ik heb afgesproken met collega bruginspecteur Bart Verjans. Hij komt mij assisteren met de hoogwerker. Vandaag doe ik een inspectie aan de onderzijde van de brug:

het brugdek, de opleggingen, langliggers, pijlers etc. Tijdens een inspectie verwijderen we preventief losse stukken beton. We willen het risico niet nemen dat die op iemand of iets belanden. We maken een gedetailleerde inventaris van de schade, maken er foto's van en meten het nodige op. Alle info komt in het inspectieverslag. Op basis van dit verslag bepalen we de gepaste herstellmethoden. Daarna gaat het dossier naar EBS (Expertise Beton en Staal) voor advies.

### 12u30 KORTE LUNCHPAUZE.

Meestal eet ik in de wagen terwijl ik mails controleer en andere zaken afhandel. Bij beter weer lunch ik graag buiten met collega bruginspecteurs, want in coronatijd zien we elkaar minder dan vroeger. Geen zorgen, ik werk niet altijd alleen hoor (lucht). Ik kom eigenlijk met veel collega's van AWV in contact,

maar ook met andere diensten zoals Infrabel, De Vlaamse Waterweg, steden en gemeenten, aannemers, etc. Voor sommige werken hebben we assistentie nodig. In onze regio zijn we met 10 bruginspecteurs. Hoe gaan we te werk? Ieder van ons krijgt een lijst met de te inspecteren kunstwerken van het betreffende jaar. Dat wordt eerlijk verdeeld op basis van de afstand van de woonplaats, grootte van het kunstwerk, etc. Daarnaast is er ook een systeem ingevoerd dat ervoor zorgt dat bij iedere inspectiecyclus een andere inspecteur de inspectie uitvoert.

### 16u30

De te onderzoeken delen waarvoor een hoogwerker nodig is zijn afgerond. De overige delen boven en onder de brug staan op de planning voor morgen. Mijn dag zit erop. Nu snel naar huis voor de avondspits ten huize Tans. En die kan tellen met drie jongens in huis!



Bruginspecteur Werner Tans en werfcontroleur Chiel Genné



**Vlaanderen**  
is wegen en verkeer

## INTERESSE IN EEN JOB BIJ AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER?

[WEGENENVERKEER.BE/JOBS](https://www.wegenenverkeer.be/jobs)

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