

2004

Jaarboek

Administratie **Wegen en Verkeer**

I n



Terugblik van de directeur-generaal

5

houd

Projecten van de negen afdelingen
van de administratie Wegen en Verkeer

7

Wegenbeleid en Beheer

8

Verkeerskunde

12

Wegenbouwkunde

15

Personenvervoer en Luchthavens

18

Wegen en Verkeer Antwerpen

22

Wegen en Verkeer Limburg

26

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

29

Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

32

Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

35

De administratie Wegen en Verkeer in cijfers

38

Welk wegenpatrimonium beheert de administratie?

40

Evolutie van de bestede budgetten

41

Personeel

44

Colofon

46

Ter



u g b l i k

van de directeur-generaal

'Mobiliteit' in het algemeen en 'verkeersveiligheid' in het bijzonder zijn de laatste jaren druk besproken thema's. En dat heeft zo zijn redenen. De steeds toenemende mobiliteitsdruk en het al te sterke auto-matisch denken moesten vroeg of laat uitgroeien van een bekommernis onder specialisten tot een algemeen maatschappelijke noodkreet. Het is daarom bemoedigend om vast te stellen dat de structurele aanpak van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsprobleem ingebed werd in het beleid van de Vlaamse overheid, onder meer door het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Uitgangspunt van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is de notie van "duurzaamheid", die vertaald wordt in vijf uitdagingen voor de toekomst: personen en goederen moeten vlot op hun bestemming geraken (bereikbaarheid), wie zich wil verplaatsen moet dat ook kunnen (toegankelijkheid), in veilige omstandigheden (verkeersveiligheid) en zonder anderen last te berokkenen (verkeersleefbaarheid), de natuur en het milieu inbegrepen (milieukwaliteit). Het helpen realiseren van deze vijf strategische doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen is en blijft voor de administratie Wegen en Verkeer de komende jaren een enorme uitdaging.

Bij de projectmatige invulling van deze doelstellingen wordt gefocust op die projecten die als kritisch kunnen beschouwd worden voor de realisatie van deze doelstellingen. Alle doelstellingen binnen deze legislatuur realiseren is immers al te ambitieus en we zijn dus genoodzaakt tot het maken van keuzes. De verdere consequente realisatie van het project 'gevaarlijke punten' en het verhogen van de verkeersveiligheid in het algemeen, het gefaseerd aanpakken van de missing links en capaciteitsuitbreidingen en het verder realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken worden als de belangrijkste aandachtspunten voor het beleid van de komende jaren naar voren geschoven.

In de toekomst zal ook aandacht moeten besteed worden aan onder meer de volgende punten. Het personeelsbestand staat nog niet op punt en dat heeft gevolgen voor de overdracht van kennis, de opvolging van werken en de verbetering van de interne werking. Het opmaken en uitvoeren van projecten wordt immers steeds ingewikkelder en vraagt steeds meer voorbereiding. Ten tweede zijn nog vele financiële middelen nodig om alle projecten te kunnen realiseren en om onze wegen in zeer goede staat te brengen of te houden.

Uit dit jaarverslag blijkt alleszins hoe actief onze administratie is geweest in de loop van 2004. Alle beschikbaar gestelde middelen voor investeringen en onderhoud werden terug voor 100% vastgelegd en naast de meer routinematige projecten werden enkele zeer opmerkelijke projecten gerealiseerd. Dit alles was maar mogelijk dank zij de grote inzet en het enthousiasme van alle medewerkers.

Ik ben fier dat ik met zovelen voor de administratie Wegen en Verkeer heb mogen werken en dat ik het voorrecht had deze gedurende tien jaar te mogen leiden. Ik wil dan ook iedereen hartelijk bedanken die meehielp aan het behalen van die resultaten, elk jaar opnieuw.

ir. Johan Vanderheyden
directeur-generaal

Pro



jecten

van de negen afdelingen

van de administratie

Wegen en Verkeer

Wegenbeleid en Beheer

Verkeerskunde

Wegenbouwkunde

Personenvervoer en Luchthavens

Wegen en Verkeer Antwerpen

Wegen en Verkeer Limburg

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

Wegenbeleid en Beheer

Het project

Aanpakken van gevaarlijke punten
en wegvakken in Vlaanderen



De Vlaamse Regering stelde zich in haar Mobiliteitsplan Vlaanderen tot doel om haar achterstand op de Europese koplopers inzake verkeersslachtoffers tegen 2010 te halveren. Hiertoe plande de Vlaamse overheid een inhaalbeweging op het vlak van verbetering van de infrastructuur. Zo werd voorzien om vanaf 2003 -gespreid over vijf jaar- 800 gevaarlijke kruispunten en wegvakken aan te pakken. Hiervoor zal tijdens de looptijd van het programma elk jaar een bedrag van 100 miljoen euro vrijgemaakt worden.

De afdeling Wegenbeleid en Beheer - die het project coördineert- stelde het studie bureau TV 3V (Tijdelijke Vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen) aan om de administratie Wegen en Verkeer bij te staan in het uitwerken van dit ambitieus programma. Deze samenwerking waarbij TV 3V ook optreedt als gedelegeerd bouwheer is uniek. De provinciale afdelingen van de administratie Wegen en Verkeer sturen -als beheerder van de gewestwegen- het programma aan.

Er wordt veel aandacht besteed aan een goede samenwerking met de verschillende betrokken partners. Zo wordt elke voorgestelde oplossing besproken in één of meerdere commissies : de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) en/of de Provinciale Audit Commissie (PAC). Daarbij krijgen alle bevoegde instanties inspraak. Deze procedure vraagt tijd maar is belangrijk om tot een oplossing te komen die door alle betrokken partijen gedragen wordt.

Voor het gevaarlijk punt terug voor het verkeer wordt opengesteld, wordt een laatste audit uitgevoerd om na te gaan of de werken niet alleen technisch, maar ook op het vlak van de verkeersveiligheid maximaal in orde zijn. Van zodra ongevalcijfers bekend zijn, kan na de openstelling opgevolgd worden wat de reële effectiviteit van de uitgevoerde maatregel is.

Voor 2003 en 2004 werden 420 projecten opgestart. Zoals hierboven toegelicht, dient een weg afgelegd om een oplossing te ontwerpen en deze oplossing vervolgens via de bevoegde commissies goed te laten keuren voor uitvoering. Deze procedures vergen heel wat tijd. Op dit ogenblik zijn reeds 310 projecten goedgekeurd. Nadat het project goedgekeurd is, dient het aanbestedingsklaar gemaakt te worden. Heel wat projecten vergen onteigeningen. De projecten die gerealiseerd konden worden zonder onteigeningen werden reeds in 2004 aanbesteed. De afdeling Wegenbeleid en Beheer voorziet in de loop van 2005 aanbestedingen van nog eens een 240-tal projecten, verspreid over de vijf provincies. Tegelijkertijd worden 170 nieuwe projecten voor het jaarprogramma 2005 opgestart. Het is duidelijk dat eind 2004 de voorbereidende fase achter de rug was en het programma voor het wegwerken van de gevaarlijke punten nu op kruissnelheid draait.

Het project in cijfers

Aantal opgestarte, goedgekeurde en aanbestede projecten in 2004

Provincie	Opgestarte projecten	Goedgekeurde projecten	Aanbestede projecten
Antwerpen	96	79	18
Limburg	83	51	20
Oost-Vlaanderen	82	60	18
Vlaams-Brabant	82	67	13
West-Vlaanderen	77	53	17
Totaal	420	310	86

Het project

Kwaliteitslabels voor de snelwegparkings

De dienstzones langs de autosnelwegen bieden de weggebruiker 24 uur op 24, 7 dagen op 7 een 'rustpunt' om te tanken, te eten of te drinken, naar het toilet te gaan, ...zonder dat de weggebruiker daarvoor de autosnelweg moet verlaten. Voor de kwaliteitsbewaking van de infrastructuur en dienstverlening van deze dienstzones werd in 2004 een kwaliteitsonderzoek gedaan. Op basis van uitgebreide en herhaalde

enquêtes en plaatsbezoeken werd voor de eerste maal een kwaliteitslabel voor de dienstzones toegekend. Dit kwaliteitsonderzoek zal ook de komende jaren verder gezet worden en zelfs leiden tot een verdere diversificatie in het kwaliteitslabel onder de vorm van een 'sterrensysteem'. Daarbij krijgen dienstzones bovenop het kwaliteitslabel eventueel nog één of twee sterren toegewezen als blijk van

waardering voor de geboden kwaliteit en service.

Verder werden de nodige stappen ondernomen om een nieuw en toekomstgericht strategisch plan voor het volledige netwerk van dienstzones in Vlaanderen vast te leggen, evenals geactualiseerde concessievoorwaarden.

Het project in cijfers

In 2004 hebben de inspecteurs elke parking minstens vier keer bezocht. Daartoe behoorden ook een nachtelijke inspectie en een inspectie tijdens het weekend. Begin 2005 werden de snelwegparkings die goed hadden gescoord op de voorgaande inspecties nog een laatste maal gecontroleerd op de basisdienstverlening.

Als gevolg daarvan ontvingen de volgende 10 autosnelwegparkings het kwaliteitsmerk 2005:

- ▲ Autosnelwegparking E40 Mannekensvere, richting Veurne
- ▲ Autosnelwegparking E40 Mannekensvere, richting Brugge
- ▲ Autosnelwegparking E40 Jabbeke, richting Kust
- ▲ Autosnelwegparking E40 Jabbeke, richting Gent
- ▲ Autosnelwegparking E17 Kalken, richting Gent
- ▲ Autosnelwegparking E17 Kalken, richting Antwerpen
- ▲ Autosnelwegparking E19 Ruisbroek, richting Bergen
- ▲ Autosnelwegparking E19 Minderhout, richting Antwerpen
- ▲ Autosnelwegparking E313 Tessenderlo, richting Hasselt
- ▲ Autosnelwegparking E313 Tessenderlo, richting Antwerpen





Het project Kennisbeheer

Zowel het kanaliseren van reeds aanwezige kennis, als het invullen van kennishiaten is een belangrijke zorg voor de administratie Wegen en Verkeer. In dit kader werd in 2004 een projectleider 'kennismanagement' aangesteld die als taak heeft de rol van de eigen 'kennisbeheerders' verder uit te bouwen met het oog op een betere informatie-overdracht binnen de administratie. Het verder uitbouwen van het kennismanagement binnen de administratie is een must, rekening houdend met de

sterke vergrijzing en de ermee gepaard gaande uitstroom van ervaren personeelsleden. Het inventariseren, codificeren en ontsluiten van de aanwezige kennis vormt de komende jaren dan ook een belangrijk aandachtspunt.

Andere projecten die de aandacht voor kennisoverdracht binnen de administratie illustreren zijn het goed onthaalde project 'rotatie stagiairs' en het project 'jonge districtscheffs'. In het eerste project maken nieuwe

personeelsleden gedurende enkele weken ter plaatse kennis met de werking van de andere afdelingen. In het tweede project wordt aan jonge districtscheffs ondersteuning geboden op het vlak van kennisoverdracht, leidinggeven en interne communicatie binnen hun district. De huidige inspanningen richten zich in hoofdzaak op het niveau A, het is echter de bedoeling om de komende jaren ook de andere niveaus meer aan bod te laten komen.

Verkeerskunde

Het project

Aanpassen van verkeerslichten aan
beleidsopties en nieuwe regelgeving



De laatste jaren werden verschillende beleidsopties gemaakt of aanpassingen in de regelgeving doorgevoerd op het vlak van kruispunten uitgerust met een driekleurige signalisatie. Denk aan:

Verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer

Dit project werd opgestart in de loop van 1998 en heeft de laatste jaren geresulteerd in de uitvoering van ongeveer 800 installaties met beïnvloeding ten voordele van bus en/of tram. Ondertussen werden een aantal systemen geëvalueerd en op basis daarvan terug aangepast en verbeterd. Ook werd waar mogelijk een afzonderlijke busbaan of trambedding aangelegd. Al deze voorzieningen vonden een optimale toepassing bij de kusttram. Eind 2004 waren alle kruispunten waarvoor een verkeerslichtenbeïnvloeding werd gevraagd en waar De Lijn de noodzakelijke basisgegevens heeft verschaft, aangepast.



Bepaling van de minimum groentijd voor voetgangers

Met het Ministerieel Besluit van 27 november 2003 werd beslist dat het vaste groen licht voor de voetganger minimaal moet branden gedurende een periode die de voetganger in staat stelt over te steken met een snelheid van 1,2 meter per seconde. Dit hield in dat de afdeling Verkeerskunde voor de ongeveer 1500 driekleurige installaties moest controleren of de ingestelde tijden wel voldeden. Uiteindelijk moest ongeveer 1/3 van de installaties aangepast worden, hetgeen nagevoegd volledig gebeurde in 2004.



Gebruik van driekleurige pijllichten

Tot aan de herziening van het verkeersreglement op 17 oktober 2001 mocht op eenzelfde toerit tot een kruispunt niet gelijktijdig gebruik gemaakt worden van het systeem van gewone (volle) lichten en pijllichten. Dit wou dus zeggen dat wanneer de drie verkeersbewegingen (rechtdoor, rechtsaf, linksaf) afzonderlijk geregeld werden er 9 pijllichten nodig waren. De verplichting om al deze lichten ook rechts van de rijbaan te plaatsen betekende een praktische beperking voor de toepassing van dit systeem. De verschillende betekenissen die in de ons omringende landen gegeven worden aan de verschillende soorten pijllichten vormden eveneens een nadeel.

Volgens de aangepaste versie van 15 november 2001 van het verkeersreglement kan men nu een conflictvrije regeling linksaf maken door gebruik van een vol groen licht gecombineerd met een driekleurige pijl linksaf. De driekleurige pijl linksaf moet ook niet meer absoluut rechts van de rijbaan herhaald worden. Dit maakt de toepassingsmogelijkheid ervan in een bebouwde omgeving veel groter.

Om de herkenbaarheid van dit "derde systeem" (naast dat van enkel de volle lichten en enkel de pijllichten) ook voor de weggebruiker beter herkenbaar te maken, wordt een geëigende lay-out uitgewerkt in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester. Ondertussen werd dit systeem -evenwel zonder de nieuwe lay-out- reeds toegepast op een aantal kruispunten.



Het project in cijfers

Project 'verkeerslichtenbeïnvloeding'

- ▲ gestart in 1998
- ▲ Intussen werden ongeveer 800 installaties met beïnvloeding ten voordele van bus en/of tram uitgevoerd.

Project 'minimum groentijd voor voetgangers'

- ▲ gestart in 2003
- ▲ De circa 1500 driekleurige verkeerslichten werden gecontroleerd. 1/3 van de installaties moest aangepast worden en dat gebeurde nagenoeg volledig in 2004.

Project 'driekleurige pijllichten'

- ▲ van kracht sedert eind 2001
- ▲ Inmiddels is deze nieuwe regelgeving al op een aantal kruispunten toegepast.

Wegenbouwkunde

Het project

Bestekken op het internet



Eind 2000 werd een project opgestart om aanbestedingsdocumenten te publiceren op het internet. Na een periode van analyse, implementatie en testen was de applicatie 'Bestekken op Internet' eind 2003 klaar. Ze is terug te vinden op volgende webstek: <http://www.vlaanderen.be/bestekken/>

Begin 2004 werd de toepassing actief.

De applicatie biedt aan de verschillende afdelingen van de administratie de mogelijkheid om een publicatiebericht aan te maken, aanbestedingsdocumenten te koppelen aan de aankondiging en het geheel op het juiste moment (d.i. na de publicatie in het Bulletin der Aanbestedingen) te publiceren op de website. Eventuele verbeteringsberichten kunnen op dezelfde manier gepubliceerd worden.

Geïnteresseerde aannemers kunnen op eenvoudige manier een aankondiging opzoeken en de bijbehorende documenten gratis downloaden.

Aannemers die geïnteresseerd zijn in een bepaalde opdracht kunnen op eenvoudige manier de aankondiging opzoeken; er kan o.a. gezocht worden op provincie, erkenningsklasse, aanbestedingsdatum. Daarna kunnen ze de bijhorende documenten gratis downloaden.

Maar er wordt meer ondersteund dan enkel de "klassieke" openbare aanbesteding van werken. Ook andere opdrachten (leveringen en diensten) en gunningswijzen (openbaar, beperkt, prijsvraag, concessies) kunnen op deze manier aangekondigd worden.

De aanbestedingsdocumenten die op deze manier beschikbaar zijn, omvatten uiteraard het bestek maar ook andere documenten zijn mogelijk: offerteformulier, meetstaat, Veiligheids- en Gezondheidsplan, eventuele onderzoeksrapporten, plannen, ...

De documenten blijven tot een jaar na de aanbestedingsdatum beschikbaar op de website.



Het project in cijfers

Ondanks het feit dat deze applicatie pas begin 2004 online ging, werden in dat jaar toch al heel wat aanbestedingen via de website gepubliceerd.

In totaal ging dit eind 2004 al over 53 aanbestedingen.



Personenvervoer en Luchthavens

Het project

Voltooiing van de modernisering van de regelgeving inzake personenvervoer over de weg



In 2004 werd de modernisering van de Vlaamse regelgeving inzake het bezoldigd personenvervoer over de weg afgerond.

De basis van de nieuwe regelgeving, met name het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen werd al in 2001 door het Vlaamse Parlement goedgekeurd. In de daaropvolgende jaren werden de verschillende uitvoeringsbesluiten opgesteld en goedgekeurd. Het betreft de volgende besluiten:

- ▼ het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer;
- ▼ het besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest;
- ▼ het besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement;
- ▼ het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder;
- ▼ het besluit van de Vlaamse Regering van 12 september 2003 betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg;
- ▼ het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Het decreet zelf is beter bekend onder de naam 'decreet basismobiliteit' omdat het decreet voor het eerst een recht op mobiliteit garandeert voor iedere inwoner in Vlaanderen die in een woongebied woont. De Lijn is door de Vlaamse Regering belast met de invulling van de basismobiliteit in Vlaanderen. De beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn, die in oktober 2003 werd afgesloten, bevat naast verplichtingen voor De Lijn ook bepalingen waarvoor het Vlaams Gewest moet instaan, onder meer inzake doorstroming van het openbaar vervoer.

Met het decreet basismobiliteit, de uitvoeringsbesluiten en de beheersovereenkomst met De Lijn beschikt het Vlaams Gewest over een modern beleidskader voor het gemeenschappelijk vervoer over de weg.



Het project

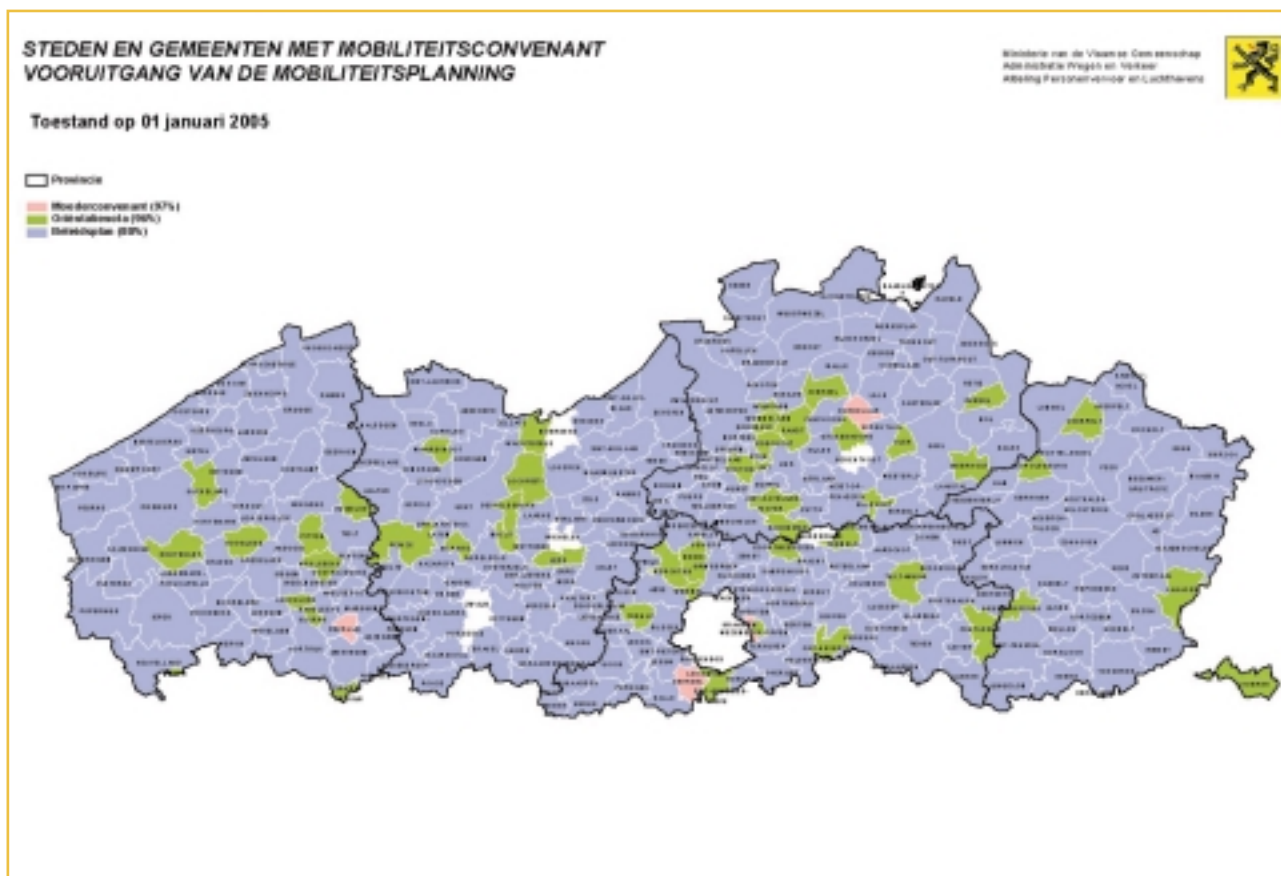
Mobiliteitsplanning in de Vlaamse steden en gemeenten

De mobiliteitsconvenants, die sinds 1996 werden gesloten tussen het Vlaams Gewest, de gemeenten, de provincies en de vervoersmaatschappij De Lijn hebben op vele plaatsen in Vlaanderen al geleid tot een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen. De lokale overheid verbindt zich er immers toe om na de ondertekening van een mobiliteitsconvenant een mobiliteitsplan op te stellen.

Het opstellen van een mobiliteitsplan verloopt in vier fasen: een oriëntatiefase, de opbouw van het mobiliteitsplan, het opstellen van het beleidsplan en een evaluatiefase. Op 1 januari 2005 hadden 80% van de Vlaamse steden en gemeenten een afgewerkt en conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan (zie bijgevoegde kaart).

Bijna alle resterende gemeenten zijn volop aan de slag om hun mobiliteits-

plan af te werken en conform te laten verklaren. Slechts een 10-tal Vlaamse gemeenten hebben de meerwaarde van het mobiliteitsconvenant nog niet ontdekt. Dit betekent dat 97% van de Vlaamse steden en gemeenten effectief in het systeem van het mobiliteitsconvenant zijn gestapt.



Het project

Nieuw subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen en -projecten

Op 1 januari 2005 trad het nieuwe "decreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten" in werking. Dit decreet heeft de bedoeling om een wettelijk kader uit te werken met duidelijke regels.

Met dit decreet wordt dus voor het eerst in Vlaanderen een kader uitgewerkt waarbij mobiliteitsverenigingen die zich inzetten voor de zachte weggebruiker of de openbaarvervoergebruiker op een structurele manier kunnen worden erkend.

Hierdoor kunnen zij gedurende vier jaar het recht op een basissubsidie verkrijgen, waardoor zij minder afhankelijk worden van projectmatige subsidies. Daarnaast zal ook de subsidiëring van allerhande projecten rond mobiliteit met dit decreet meer gestructureerd verlopen. Ook niet erkende verenigingen kunnen een project indienen. Zowel voor de erkenning als voor het toekennen van projectsubsidies zijn een aantal voorwaarden bepaald. Alle ingediende projecten worden aan de hand van vooraf bepaalde kwaliteitscriteria met elkaar vergeleken. Zo zal worden nagegaan of het ingediende pro-

ject een voldoende grote doelgroep in Vlaanderen kan bereiken. Infrastructuurprojecten kunnen met dit decreet niet worden gesubsidieerd.

Vanaf 2006 zullen voor het eerst subsidies volgens de nieuwe reglementering worden toegekend. De opvolging van het decreet gebeurt door de Afdeling Personenvervoer en Luchthavens van de administratie Wegen en Verkeer.

Het project in cijfers

Modernisering regelgeving personenvervoer over de weg

- ▲ Start met het 'decreet basismobiliteit': april 2001
- ▲ Beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn: oktober 2003
- ▲ Laatste uitvoeringsbesluit betreffende de exploitatie en tarieven van De Lijn: mei 2004

Mobiliteitsplanning in de Vlaamse steden en gemeenten

- ▲ Op 1 januari 2005 hadden 80% van de Vlaamse steden en gemeenten erkt en conform verklaard gemeentelijk mobiliteitsplan.
- ▲ Op 1 januari 2005 waren 97% van de Vlaamse steden en gemeenten het systeem van het mobiliteitsconvenant gestapt.

Nieuw subsidiedecreet voor mobiliteitsverenigingen en -projecten

- ▲ Nieuw decreet trad in werking op 1 januari 2005.
- ▲ Vanaf 1 januari 2006 worden de eerste subsidies toegekend op basis van dit decreet.



Wegen en Verkeer Antwerpen

Het project

Grote renovatiewerken op de
Antwerpen Ring in 2004



Na jarenlange voorbereiding zijn op 22 juni 2004 de werken voor de renovatie van de Antwerpse Ring begonnen. Er werd bij de opmaak van dit project zeer veel aandacht besteed aan thema's die traditioneel minder tot het takenpakket van een AWW-projectleider horen maar steeds meer als een evidentie worden aanzien voor de uitvoering van dergelijke werken. Volgende zaken trekken daarbij de aandacht :

- ▼ Van bij de start van de studie werd het beperken van de verkeershinder meegenomen als leidraad voor het ontwerp. Dit leidde o.a. tot volledige recyclage van de opbraak waardoor minder externe vervoersstromen nodig waren, tot de eis van afzonderlijke werfpistes voor werfvervoer en tot het houden van een offerteaanvraag met naast prijs, ook kwaliteit en tijdsduur van de werken als criteria.
- ▼ Binnen dat Minder Hinder-contactpunt werden bereikbaarheidsmanagers (of doelgroepmanagers) ingezet om de diverse doelgroepen te informeren en een dialoog met hen op te starten over mogelijke oplossingen voor verkeersproblemen. Communicatie met het bedrijfsleven en de horeca in de binnenstad werd met dit doel immers al jaren op voorhand opgestart.

Uitgaande van de grote vrees voor een enorme verkeerschaos werden zeer zware Minder Hindermaatregelen genomen om Antwerpen en zijn haven bereikbaar te houden.

- ▼ Uitgaande van de grote vrees voor een enorme verkeerschaos werden zeer zware Minder Hindermaatregelen genomen om Antwerpen en zijn haven bereikbaar te houden. Er werd een Minder Hinder-bureau met bijhorend Contactpunt opgezet om deze Minder Hindermaatregelen te ontwerpen, door te voeren en erover te communiceren.

Om te beletten dat de tijdsdruk al te zeer zou wegen op de kwaliteit van de uitvoering, is gewerkt met een 'projectkwaliteitsplan'.

- ▼ Om te beletten dat de tijdsdruk al te zeer zou wegen op de kwaliteit van de uitvoering, is gewerkt met een 'projectkwaliteitsplan'. Hierbij wordt de verantwoordelijkheid van de aannemer inzake de kwaliteit vereisten verhoogd. Gezien de omvang van het project en de zeer korte uitvoeringstermijn is bovendien beroep gedaan op een extern bureau dat samen met de administratie Wegen en Verkeer de kwaliteitscontrole verzorgde en de werfleiding op zich nam. Heel snel op de bal kunnen spelen was hier immers een noodzaak.



Zeer veel aandacht werd ook besteed aan de opmaak van een groots opgezet communicatieplan.

- ▼ Zeer veel aandacht werd ook besteed aan de opmaak en de uitvoering van een groots opgezet communicatieplan, waarbij alle relevante media-kanalen ingezet werden. Bedoeling was goed, juist en tijdig te informeren, gedragsveranderingen te bekomen en een draagvlak te creëren en te behouden voor de uitvoering van het project en de bijbehorende Minder Hinder-maatregelen.

Het project werd opgezet met een 'corridor-benadering'.

- ▼ Het project werd opgezet met een 'corridor-benadering'. Dit betekent dat alles wat op de corridor van de Ring aan infrastructuur aanwezig is, nagezien en hersteld of vervangen werd indien het in de eerstvolgende jaren problemen dreigde op te leveren. Deze redenering is uiteraard ook ingegeven vanuit de zorg om de verkeershinder op korte en lange termijn te beperken.

- ▼ Bovendien is de opbouw van de nieuwe weg zo opgevat dat er een onderhoudsarme weg zou worden gerealiseerd voor een periode van 30 à 40 jaar. Daarvoor is gebruik gemaakt van doorlopend gewapend uitgewassen beton. Spoorvorming wordt hiermee vermeden.
- ▼ Met de collega's van de wegendi-recties en verkeerscentra van Wallonië en de ons omringende landen zijn duidelijke afspraken gemaakt over scenario's voor verkeersomleidingen en de coördinatie van de werken. Dit overleg gebeurde ook met andere wegbeheerders in Vlaanderen.



De eerste hoofdfase van de werken -van einde juni 2004 tot einde oktober 2004- verliep vlot tot zeer vlot. De manier van werken werd als zeer positief ervaren bij de diverse doelgroepen. Met het oog op de tweede hoofdfase van de werken op de Antwerpse Ring in 2005, is er een uitgebreide evaluatie gebeurd. Die kan uiteindelijk uitmonden in een leidraad om werken met een zeer groot verkeersimpact zo efficiënt mogelijk te kunnen uitvoeren en begeleiden met Minder Hinder-maatregelen en gerichte communicatie-acties.

Het project in cijfers

Voorziene kosten werken R1: circa 100 miljoen euro.

Hierin zitten al een aantal Minder Hinder-maatregelen zoals de recyclage van bestaande verhardingen waardoor het werfverkeer vermindert, de aanleg van speciale werfwegen en werfbruggen en de zeer korte uitvoeringstermijn.

Werfcijfers:

▼ asfalt:	350.000 ton
▼ beton:	92.000 m3
▼ wegverharding:	100 ha
▼ definitieve markering:	280 km
▼ verfmarkering:	135 km
▼ opbreken asfalt en recycleren in fundering:	95.000 m3
▼ doorgaand gewapende betonverharding:	180.000 m2
▼ asfaltverharding in drie lagen:	200.000 m2
▼ stalen vangrails:	27,5 km
▼ verkeersborden:	3.000 stuks
▼ uitgraving:	130.000 m3
▼ op- en afritten die vernieuwd worden:	30 km
▼ riolering en drainage die geïnspecteerd, hersteld of vernieuwd wordt:	170 km
▼ inspectieputten voor riolering en drainage die aangepakt worden:	2500 stuks

Uitvoeringstermijn van de werkzaamheden:

- ▼ uitvoeringstermijn werkzaamheden Antwerpse ring: 140 kalenderdagen in 2004 en 150 kalenderdagen in 2005
- ▼ uitvoeringstermijn werkzaamheden Kennedytunnel : 1 maand in juli 2004 en in juli 2005

Wegen en Verkeer Limburg

Het project

Heraanleg doortocht Kinrooi
N73-N757-N762



Het doel was het creëren van een leefbare woonomgeving, met behoud van het lokale karakter van de gewestwegen en met eerherstel voor het dorpsplein.

Op 1 maart 2004 werden de werken gestart voor de herinrichting van de lokale gewestwegen die samenkomen op het kruispunt in het centrum van Kinrooi. Het doel was het creëren van een leefbare woonomgeving en een veilige doorstroming van het verkeer, met behoud van het lokale karakter van de gewestwegen, met vermindering van de ruimte ingenomen door het gemotoriseerd verkeer en met eerherstel voor het dorpsplein.

De herinrichting van de doortocht omvatte:

- ▼ een vernieuwing van de wegvakken binnen de bebouwde kom met versmalling van de rijbaan, aanleg van verkeersplateaus aan de grenzen van de bebouwde kom, poorteffecten, aanleg van aanliggende licht verhoogde fietspaden en voetpaden en heraanleg van parkeervakken en erftoegangen afgewisseld met plantvakken;
- ▼ omleggen (via Rozenstraat) en verkeersarm maken van de vijfde tak van het kruispunt (N757 Neeroeterssesteenweg);
- ▼ vereenvoudiging en ombouw van het centrale kruispunt naar een kleinschalige rotonde;

▼ aanleggen van een overrijdbare minirotonde op de aansluiting met de Rozenstraat;

▼ aanleg van een nieuw dorpsplein en van een erfgebied op de omgelegde Neeroeterssesteenweg, ingericht als multifunctionele ruimte met voetgangerszone, bushalte, parkeerplaatsen voor auto en fiets, infopunt, terrassen en aangepaste verlichting.

Alle verhardingen buiten de rijbaan zijn uitgevoerd met gekleurde kleinschalige materialen. De rijbaan van de rotonde en van andere kruispunten, oversteekplaatsen en verkeersplateaus werden uitgevoerd met een tweelaagse cementbetonverharding voorzien van een gekleurde sierslijtlaag, in harmonie met de kleuren van de bestrate randzones.



De uitvoering van de werken werd opgesplitst in 7 opeenvolgende fasen om de hinder te beperken en de bereikbaarheid van het centrum te garanderen.

De uitvoering van de werken, met een uitvoeringstermijn van 136 werkdagen, werd opgesplitst in 7 opeenvolgende fasen om de hinder binnen de perken te houden en de bereikbaarheid van het centrum te garanderen. Via de bereikbaarheidsmanager zorgde Unizo voor de communicatie met de plaatselijke handelaars. Tegen het bouwverlof was de

rotonde klaar, en met Kerstmis 2004 konden de bewoners hun nieuwe dorpsplein in gebruik nemen.

De planning, het ontwerp en de uitvoering van het project verliepen in nauwe samenwerking tussen de afdeling Wegen en Verkeer Limburg en de gemeente Kinrooi.

Het project in cijfers

Start van de werken : 1 maart 2004

Deel AWW : € 1,6 miljoen

Deel Kinrooi : € 1 miljoen

Einde van de werken : Kerstmis 2004



Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Het project

Een nieuwe verkeerswisselaar in Zelzate



De bouw van de nieuwe verkeerswisselaar kadert in de ombouw van de N49 tussen Antwerpen en Knokke tot autosnelweg E34. En gezien op een autosnelweg de kruisingen met andere wegen uitsluitend ongelijkvloers mogen gebeuren, werd het oorspronkelijke gelijkvloerse kruispunt vervangen door een verkeerswisselaar met enkel ongelijkvloerse dwarsingen. Naast een vlottere doorstroming van het verkeer, zorgt deze nieuwe verkeerswisselaar bovendien voor een grotere verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.

De werken zijn gestart op 5 augustus 2002. Het einde der werken was voorzien voor juli 2005 maar de verkeerswisselaar werd al opengesteld op 28 juni 2004, ruim één jaar vroeger.

De nieuwe verkeerswisselaar bestaat uit een klaverblad waarvan één van de vier lussen vervangen is door een tunnel. In de verkeerswisselaar komen volgende kunstwerken voor (zie ook figuur p.29):

▼ een brug met vier overspanningen van elk 25 meter en een breedte van 28,9 meter om de R4 over de N49 te leiden;

▼ een tunnel met een totale lengte van 950 meter, een breedte van 11,5 meter en een hoogte van 5,3 m voor het verkeer komende uit de richting Antwerpen en gaande in de richting Gent;

▼ een tunnel voor fietsers onder de N49 en een fietsbrug over de R4 om de fietsers volledig gescheiden van het autoverkeer te houden;

▼ een geluidswerend scherm en een geluidswerende berm om de geluidshinder te beperken.

De wegenwerken omvatten de aanleg van de drie lussen en de vier verbindingswegen van het klaverblad.



Het project in cijfers

Start van de werken : 5 augustus 2002

Einde van de werken : 28 juni 2004

De Vlaamse Overheid was opdrachtgever en investeerde 24.630.190 euro in dit project.

- ▼ Tunnel : lengte 950 m, hoogte 5,3 m, breedte 11,5 m, uitgraving 75.000 m³, beton 25.000 m³, wapeningsstaal 2.600 ton.
- ▼ Brug: overspanning van 100 m, breedte 28,9 m.
- ▼ Fietstunnel onder N49 : gesloten gedeelte 57 m, open gedeelte 43 m, breedte 4 m, hoogte 2,5 m, toegangshelling 6,42 %.
- ▼ Fietsbrug over R4-west : overspanning van 81 m, breedte 3,4 m.
- ▼ Geluidsscherm : lengte 680 m, hoogte 3,5 m.
- ▼ Wegverhardingen : 80.000 m² wegenisbeton



Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

Het project

Aanleg van een nieuwe brug en rotondes in Kampenhout-Sas



De brug, daterend van 1942, was aan herstel toe.

Reeds tientallen jaren was er sprake van een herinrichting van het betreffende complex in Kampenhout-Sas. De gewestwegen N26 (Leuven-Mechelen) en N21 (Brussel-Haacht) met respectievelijk 17.000 en 13.000 voertuigen per dag kruisen mekaar ter hoogte van het kanaal Leuven-Dijle in Kampenhout. Samen maken ze gebruik van dezelfde brug over het kanaal.

Deze brug, daterend van 1942, was aan herstel toe. Voor het verkeer waren er slechts 3 rijstroken beschikbaar, waarbij één rijstrook enkel diende voor afslaande bewegingen. Aan beide zijden was er een verhoogd fiets- en voetpad van ongeveer 1,2 m.

De samenvoeging van beide gewestwegen vóór en na de brug gebeurde door middel van verkeerslichten. De studie voor de vervanging van de verkeerslichten door rotondes was de start voor een multimodaal project dat in de verschillende richtingen uitdeinde tot wat het huidige project omvat.

Over het ganse project verloopt het verkeer van de zwakke weggebruikers totaal gescheiden van het autoverkeer.

De nieuwe brug omvat twee afzonderlijke brugdekken van elk 2 rijstroken. Parallel hieraan liggen links en rechts twee fiets- en voetgangersbruggen van elk vier meter breed. Door deze in vakwerk uit te voeren komt het brugdek ongeveer 1,5 m lager dan de rijwegbrug zodat de hellingen voor de fietsers beperkt worden.

De beide rotondes voor en na de brug zijn enkel voorbehouden voor het autoverkeer. Alle fiets- en voetgangersbewegingen gebeuren via een vijftal tunnels zodat over het ganse project het verkeer van de zwakke weggebruikers totaal gescheiden verloopt.

Alle autoverkeer op de vier toegangswegen verloopt over 2 x 1 rijstrook, gescheiden door een middenberm. Door de aanleg van een middenberm werden alle linksafbewegingen ongedaan gemaakt. Daarvoor werden rotondes aangelegd om de terugkeerbewegingen mogelijk te maken. Op de brughelling kant Leuven werd in samenwerking met De Lijn een busstation gebouwd dat voor de gebruikers bereikbaar is vanaf één van de fiets- en voetgangerstunnels. De tunnel geeft eveneens rechtstreeks verbinding met een P+ R- parking.

Omdat de aanleg een invloed op een ganse regio zou hebben, werd alles in het werk gesteld om de weggebruikers en omwonenden in te lichten.

Gezien de aanwezigheid van veel industrie en het feit dat de andere nabije bruggen op het kanaal een omleiding niet aankonden, werd een tijdelijke overbrugging aangelegd naast de bestaande brug. Deze had dezelfde capaciteit van de bestaande, maar werd bijkomend voorzien van vrijliggende fiets- en voetpaden, openbare verlichting en tijdelijke verkeerslichten.

Hierdoor kon de afbraak van de oude brug en de bouw van de nieuwe volledig buiten het verkeer gebeuren. Ook de bouw van de tunnels en de rotondes gebeurde op deze wijze. Tevens werd de termijn kort gehouden, namelijk 730 kalenderdagen.

Omdat de aanleg een invloed op een ganse regio zou hebben, werd alles in het werk gesteld om de weggebruikers en omwonenden in te lichten. Een infoblad met een oplage van 20.000ex. werd huis aan huis besteld. Op een speciale website kon de vordering van de werken gevolgd worden. In de werfkeet werd een infolokaal geopend waar een maquette van de werken werd tentoongesteld en waar alle nuttige inlichtingen konden verkregen worden.

Het project in cijfers

Start van de werken : 5 augustus 2002

Deel AWV :	€ 10.700.000
Deel Kampenhout :	€ 750.000
Deel De Lijn :	€ 175.000
Deel Zeekanaal :	€ 225.000

Einde van de werken : 4 augustus 2004



Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

Het project

Verbreiding van de autosnelweg E17
naar drie rijstroken op het vak
Kortrijk-Waregem



Eigenlijk kunnen we niet langer spreken van de loutere 'verbreding' van de E17, want de autosnelweg heeft een complete renovatie ondergaan.

Het bestaande wegdek werd over de ganse breedte voorzien van een nieuwe asfaltverharding. Hiervoor moesten – de nieuwe derde rijstrook inbegrepen – niet minder dan 160.000 ton asfalt verwerkt worden. Op piekdagen was dat 5.000 ton per dag. Voor de aanvoer alleen al moesten 60 vrachtwagens worden ingezet. Er werden ongeveer 5.500 vrachten aangevoerd. De slijtlaag bestaat uit een split-mastiek-asfalt-mengsel, met goede weerstand tegen spoorvorming en zeer geluidsvriendelijk. Er werd 380.000 vierkante meter nieuwe slijtlaag aangelegd, dit is 38 hectare. Hierop werden uiteraard nieuwe duurzame markeringen aangebracht maar ook alle signalisatieborden werden vernieuwd. De oude roestige stalen vangrails werden verwijderd en langs de middenberm vervangen door een betonnen stootband, die in tegenstelling tot stalen vangrails bijna geen onderhoud meer vergt.

De tien overbruggingen in het traject Kortrijk-Waregem werden aan een grondige controle en onderhoudsbeurt onderworpen. Wegvoegen, de waterdichte rok en uiteraard de wegverharding werden vernieuwd. Er kwamen ook nieuwe leuning en een nieuwe vangrailconstructie.

De nieuwe asfaltverharding werd in één keer over de volledige breedte van 16,5 meter aangelegd, waardoor er geen langsnaden in de wegverharding aanwezig zijn.

De nieuwe asfaltverharding op de 3 rijstroken en de pechstrook werd in één keer over de volledige breedte van 16,5 meter aangelegd, waardoor er geen langsnaden in de wegverharding aanwezig zijn. Dit verhoogt de duurzaamheid ervan aanzienlijk.

Niets werd ontzien om dit belangrijk wegvak tussen Kortrijk en Waregem van om en bij de 20 kilometer lengte in perfecte staat te brengen om op die manier voor vele jaren gespaard te blijven van nieuwe werken op deze zeer drukke verkeersas.

De verkeersafwikkeling verliep redelijk vlot. Dit was te danken aan een zorgvuldig bestudeerd omleidingsplan gebaseerd op nauwkeurige verkeersstellingen.

De verkeershinder ten gevolge van de werken viel al bij al goed mee. Dat was onder meer te danken aan de zeer korte tijdsduur waarbinnen de werkzaamheden werden uitgevoerd.

De aannemer heeft de ganse klus geklaard in amper 75 werkdagen, terwijl de contractuele uitvoeringstermijn 110 werkdagen bedroeg. Deze prestatie is slechts mogelijk geweest dankzij een minutieuze organisatie en een bijzondere inzet van materieel en manschappen. Op topdagen waren zowat 150 werkkrachten van het

aannemersbedrijf op de werf actief. Hierin zijn de mensen die ingezet werden bij de productie, de toelevering, de administratie en de algemene leiding niet meegeteld.

De verkeersafwikkeling zelf verliep, het zeer drukke verkeer op de E17 in acht genomen, redelijk vlot. Weliswaar waren er de onvermijdelijke vertragingen maar die bleven binnen de perken. Dit was te danken aan een zorgvuldig bestudeerd omleidingsplan gebaseerd op nauwkeurige verkeersstellingen, waarbij een gedeelte van het verkeer in een gepaste dosering werd afgeleid naar ondergeschikte tracés. De bestaande op- en afritten van de autosnelweg werden zoveel mogelijk opgehouden. De werfsignalisatie en de omleidingssignalisatie was ronduit voortreffelijk. Voor de eerste keer in West-Vlaanderen werd ook het elektronisch filewaarschuwingssysteem in stelling gebracht. We konden daarnaast rekenen op de permanente ondersteuning vanwege de politiediensten, die in dergelijke situaties onontbeerlijk is.

Het project in cijfers

Start van de werken : 1 september 2003

Einde van de werken : 13 mei 2004

- ▼ Voor de nieuwe asfaltverharding was 160.000 ton asfalt nodig. Voor de aanvoer daarvan moesten 60 vrachtwagens worden ingezet, die ongeveer 5.500 vrachten aanvoerden.
- ▼ Er werd 380.000 vierkante meter nieuwe slijtlaag aangelegd.
- ▼ De ganse klus werd geklaard in 75 werkdagen, terwijl de contractuele uitvoeringstermijn 110 werkdagen bedroeg.
- ▼ Kostprijs : 14 miljoen euro (inclusief btw en bonussen)



De administratie Wegen
en Verkeer

in



c i j f e r s

Welk wegenpatrimonium beheert de administratie?

Evolutie van de bestede budgetten

Personeel

Welk wegenpatrimonium beheert de administratie?

De volgende tabel geeft een overzicht van het aantal kilometer wegen dat beheerd wordt door de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer.

	autosnelwegen	ringwegen met statuut autosnelwegen	overige ringwegen	overige gewestwegen	op- en afritten autosnelwegen	TOTAAL
ANTWERPEN	202,3	27,9	54,3	907,9	134,9	1327,4
VLAAMS-BRABANT	145,0	51,7	42,5	559,2	110,6	908,9
WEST-VLAANDEREN	174,7	11,7	42,0	1242,1	97,9	1568,4
OOST-VLAANDEREN	164,7	81,8	26,9	976,3	104,4	1354,1
LIMBURG	102,2	0,0	14,3	1043,0	66,3	1225,8
VLAANDEREN	788,8	173,2	180,0	4728,5	514,1	6384,6



Evolutie bestede budgetten

Jaarlijks worden door de administratie Wegen en Verkeer twee programma's afgewerkt:

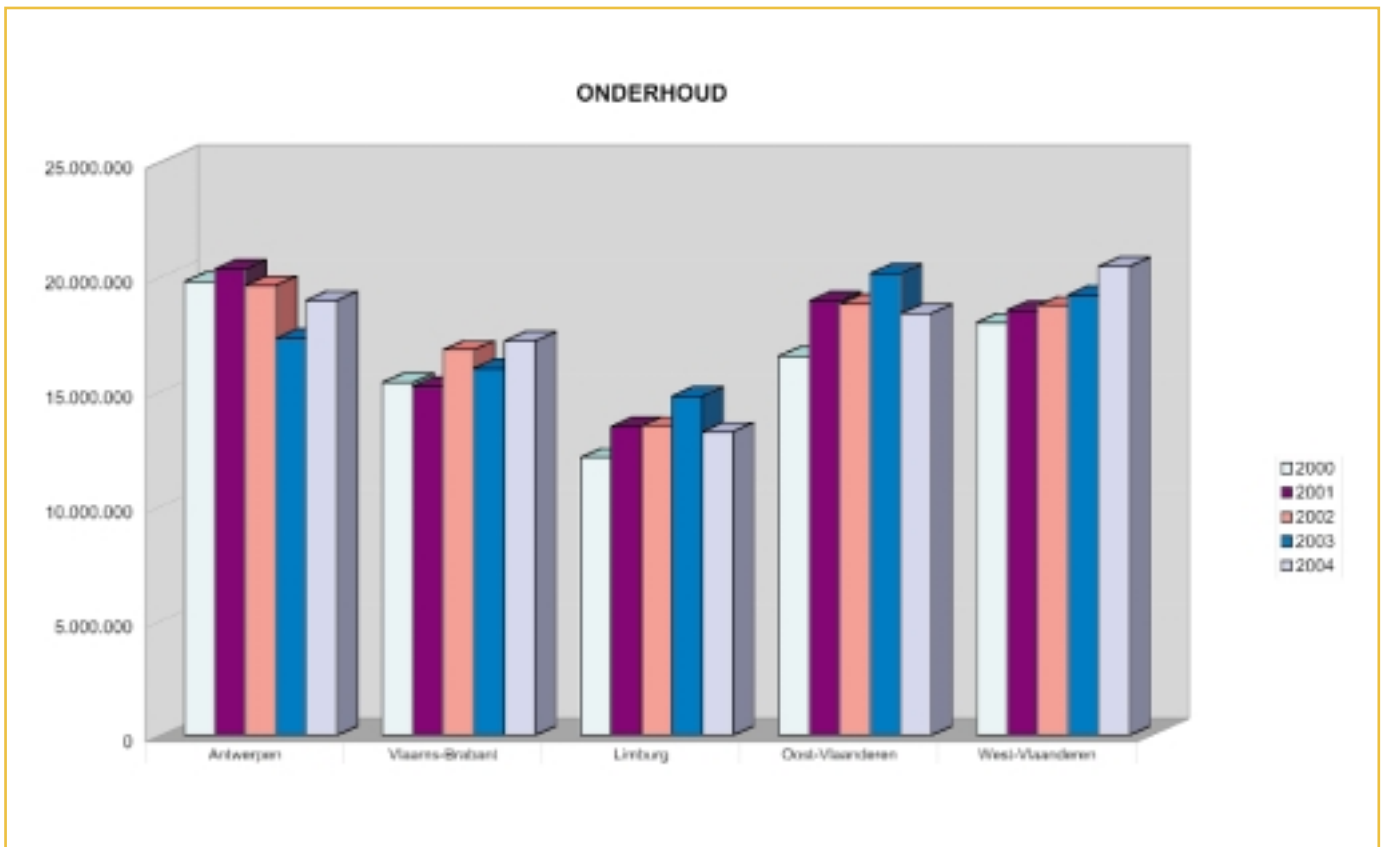
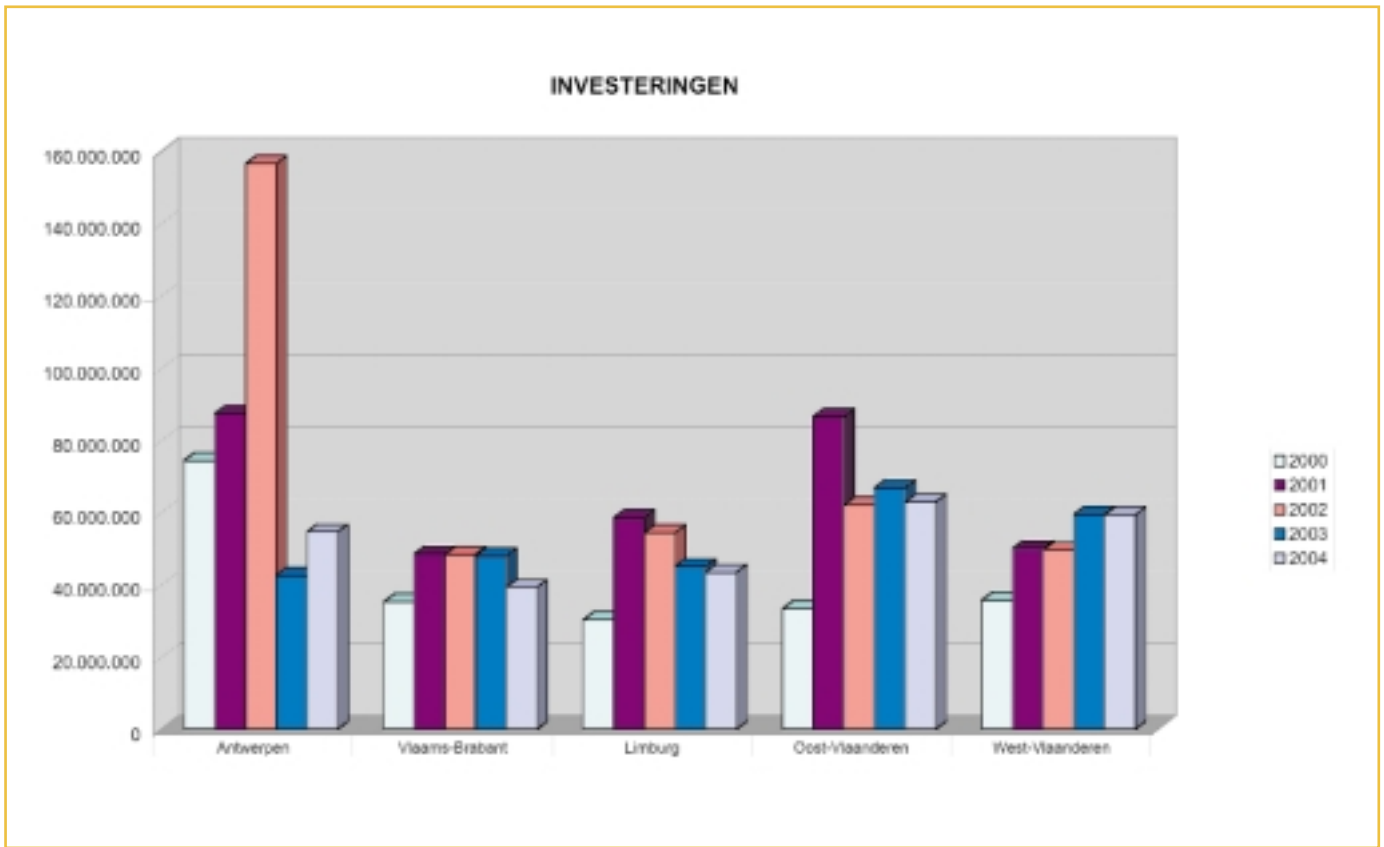
- ▼ het programma investeringen
- ▼ het programma onderhoud

Op de volgende bladzijden vindt u een overzicht van de evolutie in de bestede budgetten van 2000 tot en met 2004.

De piek die te zien is bij de investeringen van het jaar 2002, is het resultaat van het budget dat toen werd vrijgemaakt voor de heraanleg van de Antwerpse Ring (2004-2005).



DE ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER IN CIJFERS



DE ADMINISTRATIE WEGEN EN VERKEER IN CIJFERS

Investerings

	2000	2001	2002	2003	2004
Antwerpen	74.403.304	87.493.391	156.669.809	42.711.417	54.676.642
Vlaams-Brabant	35.304.888	48.513.488	48.379.291	48.048.542	39.351.150
Limburg	30.227.203	58.586.805	54.392.380	45.063.869	43.507.300
Oost-Vlaanderen	33.315.756	86.578.571	62.047.108	66.846.660	62.946.393
West-Vlaanderen	35.835.523	50.124.133	49.673.340	59.539.181	59.330.069
	209.086.673	331.296.387	371.161.928	262.209.669	259.811.554

Onderhoud

	2000	2001	2002	2003	2004
Antwerpen	19.758.351	20.310.712	19.598.445	17.286.663	18.947.674
Vlaams-Brabant	15.368.228	15.200.987	16.795.051	15.980.807	17.179.111
Limburg	12.100.432	13.451.104	13.488.092	14.778.584	13.231.150
Oost-Vlaanderen	16.509.549	18.924.439	18.786.492	20.129.194	18.380.458
West-Vlaanderen	17.985.313	18.524.226	18.715.361	19.194.240	20.424.152
	81.721.873	86.411.469	87.383.441	87.369.488	88.162.546

Personeel

In onderstaande tabel vindt u de verdeling van het aantal personeelsleden naar leeftijd en geslacht voor het jaar 2004. Deze worden uitgedrukt in VTE's, d.w.z. voltijdse equivalenten.

Jaren Geslacht	25-		25 - 30		31 - 40		41 - 50		51 - 59		59+	
	M	V	M	V	M	V	M	V	M	V	M	V
	49,50	19,00	122,00	51,30	170,30	60,80	249,60	79,00	600,60	115,70	80,00	7,00

Dit geeft een totaal van 1.604,80 voltijdse equivalenten.







**Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap**

Samenstelling

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Wegen en Verkeer
Directoraat-Generaal

Verantwoordelijke uitgever

ir. Tom Roelants
Afdelingshoofd Wegenbeleid en Beheer
Administratie Wegen en Verkeer
Koning Albert II-laan 20, bus 4
1000 Brussel

Auteur

Sofie Vanhout
communicatieverantwoordelijke
Administratie Wegen en Verkeer

Met dank aan

- De afdelingen van de administratie Wegen en Verkeer voor het aanleveren van tekst- en illustratiemateriaal.
- Jan Swinnen en Hans Keymeulen voor het aanleveren van extra foto's.
- Nadia De Braekeler voor de grafische vormgeving van het jaarboek.

Fotografie

- De afdelingen van de administratie Wegen en Verkeer.
- De afdeling Algemene Technische Ondersteuning van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten.

Grafische vormgeving

Nadia De Braekeler
Afdeling Logistiek - Digitale Drukkerij
Administratie Algemene Administratieve Diensten

Drukwerk

Afdeling Logistiek - Digitale Drukkerij

Depotnummer

D/2005/3241/021

Uitgave

April 2005