

2001 Jaarboek

Administratie **Wegen en Verkeer**



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

2001 Jaarboek

Administratie **Wegen en Verkeer**

In

Voorwoord

5

Situering en organogram

Situering binnen de Vlaamse Overheid

6

Organogram van de Administratie Wegen en Verkeer

6

7

Opdracht

Bevoegdhedenpakket AWV algemeen

9

Afdelingen

Beleidsafdelingen:

11

•• Wegenbeleid en -beheer

13

•• Verkeerskunde

13

•• Wegenbouwkunde

17

•• Personenvervoer en Luchthavens

21

25

Provinciale afdelingen:

•• Wegen en verkeer Antwerpen

29

•• Wegen en verkeer Limburg

30

•• Wegen en verkeer Vlaams-Brabant

32

•• Wegen en verkeer Oost-Vlaanderen

34

•• Wegen en verkeer West-Vlaanderen

36

38

Communicatie

Informereren

41

Sensibiliseren

42

44

Statistieken

1. Wat beheert AWV ?

49

Het wegenpatrimonium in cijfers

50

2. Evolutie budgetten

51

Programma onderhoud, programma investeringen

3. Administratief beheer

53

Aantal afgeleverde vergunningen en adviezen

4. Evolutie Verkeersveiligheid

54

Aantal verkeersongevallen en -slachtoffers

5. Evolutie personeelsbestand

56

Opgesplitst naar leeftijd en geslacht

6. Schadegevallen

60

Aantal schadegevallen per provinciale afdeling

Colofon

64

V0

Het Vlaamse wegennet wordt vaak geassocieerd met files, maar het is natuurlijk veel meer dan dat.

De termen 'mobiliteit' en 'verkeersveiligheid' zijn actueler dan ooit maar voor de administratie Wegen en Verkeer (AWV) zijn ze al jarenlang de inzet van een gedreven werking. AWV werkt structureel en projectmatig aan het verbeteren van de mobiliteit. Dit betreft onder meer het aanleggen en beheren van wegen, fietspaden en bermes, maar net zo goed de organisatie van het verkeer met het oog op een vlotte en veilige doorstroming voor alle verkeersdeelnemers. In dit jaarboek vindt u een reeks markante realisaties in dit kader. U vindt ook een aantal cijfergegevens die meer informatie verschaffen over de activiteiten van de administratie.

Het is echter een illusie om te denken dat we met infrastructuurwerken alle problemen kunnen oplossen. Het gedrag van de weggebruikers speelt ook een belangrijke rol. Daar probeert AWV op in te spelen door jaarlijks een aantal gerichte sensibiliseringscampagnes op te zetten. Deze kan u eveneens terugvinden in dit jaarverslag.

Maar omdat verkeershinder nu eenmaal onvermijdelijk is, kunnen we de weggebruiker er maar beter goed over informeren. Het Vlaams Verkeerscentrum neemt reeds een belangrijke plaats in voor wat het Vlaamse verkeersbeheer en de bijbehorende verkeersinformatie betreft. Maar ook binnen verschillende werkgroepen van AWV wordt blijvend gewerkt aan het optimaliseren van de informatiestromen naar de diverse weggebruikers.

Dit jaarboek AWV 2001 met een overzicht van de hele administratie Wegen en Verkeer is een eerste proef. Suggesties en bemerkingen zijn steeds welkom.

ir. Johan Vanderheyden
directeur-generaal

Vlaamse overheid

Departement Coördinatie

Departement Algemene Zaken en Financiën

Departement Onderwijs

Departement Wetenschap, Innovatie en Media

Departement Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur

Departement Economie, Werkgelegenheid,
Binnenlandse aangelegenheden en Landbouw

Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Administratie Algemene Administratieve Diensten

Administratie Waterwegen en Zeewezen

Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en
Waterbeheer

Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en
Monumenten & Landschappen

Administratie Ondersteunende Studies en
Opdrachten

Administratie Wegen en Verkeer

tuering & Organogram

Administratie Wegen en Verkeer

Directoraat-Generaal

Afdeling Wegenbeleid en -beheer

Afdeling Verkeerskunde

Afdeling Wegenbouwkunde

Afdeling Personenvervoer en Luchthavens

Afdeling Wegen en Verkeer
West-Vlaanderen

Afdeling Wegen en Verkeer
Oost-Vlaanderen

Afdeling Wegen en Verkeer
Vlaams-Brabant

Afdeling Wegen en Verkeer
Limburg

Afdeling Wegen en Verkeer
Antwerpen

Op

dracht

Bevoegdhedenpakket Administratie Wegen en Verkeer

Het bevoegdhedenpakket van de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer is samen te vatten in drie grote pijlers:

- ✦ Het aanleggen, onderhouden en beheren van de gewestwegen en autosnelwegen, zodat veiligheid en comfort verzekerd zijn en de verkeersafwikkeling zo optimaal mogelijk verloopt.
- ✦ De organisatie van het verkeer zodat de mobiliteit van alle verkeersdeelnemers gegarandeerd wordt en de verkeersleefbaarheid verbetert. Hierbij moet rekening gehouden worden met veiligheid, ruimtelijke ordening, economische en ecologische aspecten.
- ✦ De coördinatie van het geregeld vervoer en de regionale luchthavens, evenals het uitvoeren van infrastructuurwerken voor deze luchthavens.

Deze bevoegdheden worden onderverdeeld in vier centrale beleidsafdelingen en vijf buitenafdelingen in de Vlaamse provincies.

Beleidsafdelingen:

- ☆ Wegenbeleid en –beheer
- ☆ Verkeerskunde
- ☆ Wegenbouwkunde
- ☆ Personenvervoer en Luchthavens

Provinciale afdelingen:

- ☆ Wegen en Verkeer Antwerpen
- ☆ Wegen en Verkeer Limburg
- ☆ Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
- ☆ Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
- ☆ Wegen en Verkeer West-Vlaanderen



A f

delingen



Af



delingen

Beleids afdelingen

Wegenbeleid en -beheer

- ◆ Voert beleid binnen federale, Europese en internationale context zoals strategische planning, meerjarenprogramma, opvolging en evaluatie van investerings- en onderhoudsprogramma's en begroting.
- ◆ Maakt omgevings-, trend- en effecten-analyses met aandacht voor ruimtelijke en milieuaspecten en sociale en maatschappelijke evoluties.
- ◆ Beheert, onderhoudt en exploiteert mede het Vlaams patrimonium: bermbeheer, wegendatabank, winterdienst, grondoverschotten, gebouwen en installaties.
- ◆ Treedt normerend op.
- ◆ Communiceert met de weggebruikers en beroepsverenigingen.
- ◆ Adviseert, ondersteunt en begeleidt andere afdelingen en districten op het vlak van HRM, wervingen, vorming, juridisch advies, CAD, GIS en centrale aankopen.
- ◆ Stimuleert het veranderingsbeheer binnen de administratie: Natuur Technische Milieubouw, alternatieve financiering, ICT en economische boekhouding.
- ◆ Levert vergunningen af.

Enkele markante projecten uit 2001:

Algemene Databank AWV (ADA)

De administratie Wegen en Verkeer (AWV) beschikt over talrijke waardevolle databanken (wegendatabank, ongevallendatabank, ...). Voor een goed beheer van haar wegen dienen al deze afzonderlijke gegevens geraadpleegd en gecombineerd te worden. Welke plannen bestaan er van dit kruispunt? Is dit perceel al onteigend? Welke route moet gevolgd worden door de strooidienst? De moderne technische hulpmiddelen (GIS - Geografische Informatie Systemen en intranet/internet) laten ons toe deze gegevens in één oogopslag samen te brengen.

De Algemene Databank AWV (ADA) maakt een gebruiksvriendelijke en grafisch gebaseerde raadpleging van informatie gekoppeld aan onze infrastructuur mogelijk. In een eerste fase is het, vandaag al, mogelijk om via intranet een aantal grafische referentiebestanden te raadplegen zoals het stratenplan, het wegen-, spoorwegen en waterwegennet, de orthofoto's samen met typische weginformatie over bebouwde kommen, fietspaden, staat van de weg, verkeerstellingen en ongevallen. De mogelijkheden zullen snel worden uitgebreid met extra themalagen

(gewestplannen, habitat- en vogelrichtlijngebieden, kadaster), extra rapporten en schermen voor onze eigen thema's en mogelijkheden om de beheerde informatie via intranet ook daadwerkelijk op punt te houden.

Op termijn moet ADA uitgroeien tot het grafisch venster op onze gegevens, een dagdagelijks werkinstrument waarin we op een gemakkelijke en snelle manier al de informatie nodig voor ons werk kunnen terugvinden.





Ontsnipperingsprojecten

Naast de veiligheid van de weggebruiker wordt ook aandacht besteed aan de leefkwaliteit van flora en fauna in de natuurlijke omgeving van onze gewestwegen. Voor de voorbereiding van de 3 grote ontsnipperingsprojecten die in de komende jaren zullen worden uitgevoerd is een intense samenwerking tussen de wegenadministratie en administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal) noodzakelijk.

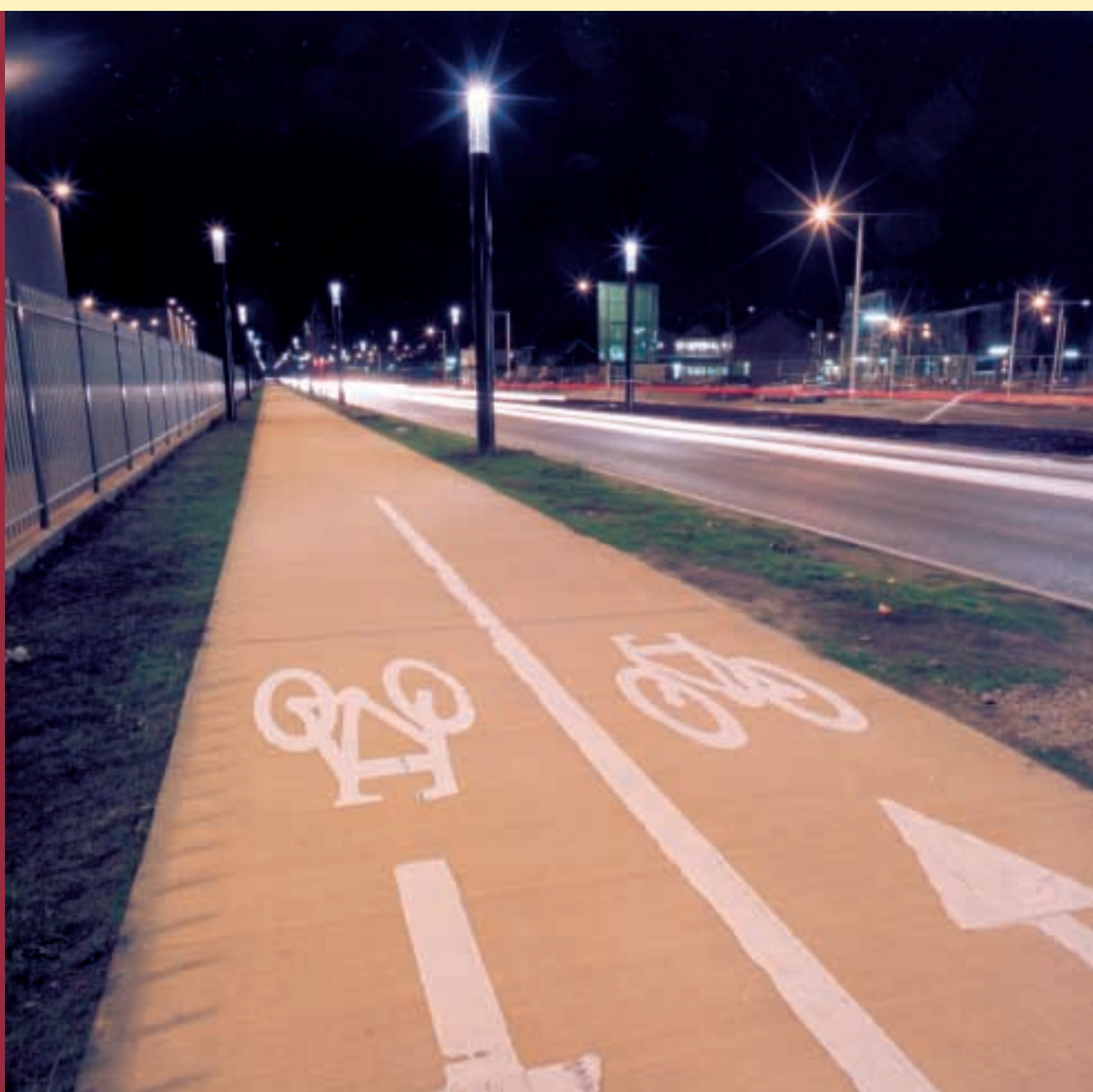
Er werd aanvang genomen met het onderdoorpersen van dassenkokers aan de E314 ter hoogte van de Mechelse Heide (tussen afrit Genk en Maasmechelen). In de volgende fase worden twee ecodeucten ontworpen.

Langs de N25 die het Meerdaalwoud in Vlaams-Brabant opdeelt, werd in eerste instantie reeds het ecoraster aangelegd. Dit raster deelt het bos tijdelijk nog meer op, maar het vermijdt verkeersslachtoffers bij de dieren. Een houten fietsers- en voetgangersbrug moet de bosbezoeker

veilig over de zeer drukke gewestweg helpen. Ook hier werd een aanvang genomen met het ontwerp voor twee ecodeucten. Deze, en tevens verschillende dassenkokers zullen worden aangelegd tegelijkertijd met de heraanleg van de weg.

Voor het derde grote ontsnipperingsproject aan de E19 ten noorden van Antwerpen en het parallel gelegen HSL-traject werd een overeenkomst gesloten tussen het Vlaams Gewest en de NMBS voor een gezamenlijke financiering. Ook hier wordt, naast verschillende ecokokers en ecodeucten, een ecodeuct gepland om de drastische opsplitsing van het landschap te milderen.

A f



delingen

Beleidsafdelingen

Verkeerskunde

- ◆ Verleent advies aan de beherende wegenafdelingen en stelt ontwerpen op omtrent verkeersafwikkeling, signalisatie (verkeersborden, bewegwijzering en wegmarkeringen, werfsignalisatie), herinrichting van kruispunten en andere voorzieningen voor de verkeersveiligheid.
- ◆ Staat in voor het ontwerp van de werkingscycli van nieuwe en aan te passen verkeerslichten.
- ◆ Heeft een belangrijke taak bij de uitbouw van het verkeersbeheer door telematica en de uitbouw en exploitatie van het Vlaams Verkeerscentrum.
- ◆ Staat in voor de opname van verkeersparameters zoals aantal voertuigen, rijsnelheid, indeling in voertuigsoorten, enz.
- ◆ Coördineert de verkeers- en vervoersmodellen.
- ◆ Coördineert het uitzonderlijk wegvervoer.
- ◆ Coördineert alle aspecten van verkeersreglementering en technische kenmerken van voertuigen.
- ◆ Beheert de internet-website met verkeersinformatie (<http://verkeersinfo.lin.vlaanderen.be>).

Enkele markante projecten uit 2001:

Vademecum Fietsvoorzieningen



De fiets is een functioneel vervoermiddel voor korte verplaatsingen en kan dan ook een grote rol spelen binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Om uniformiteit, veiligheid en comfort van fietsvoorzieningen centraal te stellen, heeft de administratie Wegen en Verkeer een werkgroep samengesteld met alle betrokken partijen, vanaf de ontwerpers en de wegenbouwers tot de onderhoudsdiensten en de gebruikers. De werkgroep heeft duidelijke visies, normen, richtlijnen en aanbevelingen voor de aanleg en het onderhoud van fietsvoorzieningen uitgewerkt. Deze werden gebundeld in het vademecum "Fietsvoorzieningen".

Met een volledige en duidelijke handleiding voor aanleg, onderhoud en gebruik van fietspaden wil het Vlaams Gewest het fietsgebruik stimuleren als alternatief voor het autogebruik. In de eerste plaats dient ervoor gezorgd te worden dat er degelijke en veilige fietspaden zijn die deel uitmaken van een netwerk. Zo weet de gebruiker dat hij zich over heel zijn reisweg op een veilige en comfortabele manier kan verplaatsen. Ten slotte moeten ook de nodige randvoorzieningen aanwezig zijn, zoals

overdekte en beveiligde fietsstallingen en specifieke parkeerplaatsen waar men zijn fiets slotvast kan achterlaten.

Dit vademecum wordt beschouwd als een norm voor gewestwegen en voor alle infrastructuurwerken die door het Vlaams Gewest worden gesubsidieerd in het kader van de mobiliteitsconvenanten. Voor de andere wegbeheerders (= provincies en gemeenten) die fietspaden op eigen initiatief aanleggen zijn dit aanbevelingen.

Het vademecum "Fietsvoorzieningen" is een losbladige uitgave en zal regelmatig geactualiseerd worden. Het verscheen in maart 2002 en werd gratis verspreid aan alle wegbeheerders (= Vlaamse Gewest, provincies en gemeenten), aan de verkeerspolitie van alle Vlaamse politiezones, aan alle Vlaamse openbare bibliotheken en aan de verschillende afdelingen van de Fietsersbond.



Carpoolparkings en P+R

Het bevorderen van het gemeenschappelijk vervoer door de aanleg van parkings voor carpooling en P+R (park & ride) én het optimaal uitrusten van deze parkings, remmen de toename van de files op het hoofdwegennet. Daarom wordt in Vlaanderen een groot aantal carpoolparkings aangelegd, vooral bij de toegangcomplexen van autosnelwegen.

Voor de veiligheid van het voertuig en de bestuurder worden vooral locaties uitgekozen met een goede zichtbaarheid in beide rijrichtingen en met veel sociale controle. Een degelijke omheining, een aangepaste beplanting, een openbare verlichting, een publieke telefoon, een overdekte fietsenstalling, een wachthuisje, eventueel een communicatiepaneel en een behoorlijk uitgeruste bushalte verhogen de veiligheid en het gebruikskomfort. Tevens wordt de verkeersveiligheid op de toegangen tot de parking verzekerd en wordt de parking kenbaar gemaakt aan de weggebruikers.

Momenteel zijn er in Vlaanderen reeds 54 carpoolparkings aangelegd met een totale capaciteit van ruim 3300 wagens. Acht hiervan werden in 2001 in gebruik genomen. De verdeling van de carpoolparkings volgens de provincies is als volgt : Antwerpen = 8, Limburg = 3, Oost-Vlaanderen = 11, Vlaams-Brabant = 25 en West-Vlaanderen = 7. In samenwerking met De Lijn en de NMBS worden ook een aantal P+R-parkings uitgebouwd voor carpooling en voor de overstap naar het openbaar vervoer.

A f



delingen

Beleidsafdelingen

Wegenbouwkunde

- ◆ Verstreckt advies over de structuren, materialen en elementen die gebruikt worden in de wegenbouw en voert proeven uit.
- ◆ Verricht voor het hele gewestwennet visuele inspecties. Men meet en interpreteert wegeigenschaften met betrekking tot veiligheid en evolutie van de wegstructuur (b.v. vlakheid, stroefheid, spoorvorming en draagvermogen).
- ◆ Bestudeert de invloed van het verkeer op de omgeving in verband met geluid en trillingen en stelt de meest geschikte maatregelen voor.

Enkele markante projecten uit 2001:



Asfaltproeven

De sectie 'materialen' voert proeven uit op wegebouwmaterialen zoals asfalt en geeft op basis daarvan advies aan de provinciale afdelingen, de aannemers en de leveranciers. Het beschikt hiervoor over een laboratorium met een uitgebreide reeks toestellen. Het labo is bijzonder goed uitgerust voor proeven op asfalt.

In 2001 werden ongeveer 10.000 proeven uitgevoerd door de sectie. Zo onderzoekt het laboratorium of een asfaltmengsel geschikt is voor een bepaald type weg. Op een drukke weg met een grote kans tot spoorvorming – bijvoorbeeld op de ringwegen rond Brussel of Antwerpen – wordt een stijver asfalt voorgesteld.

Een belangrijk werkinstrument hierbij is de 'verkeerssimulator'. Dit is een toestel waarin een asfaltplaat geplaatst wordt en waarover vervolgens een wiel 100.000 keer heen en weer rijdt. Er wordt dan na 10.000 of 50.000 keer gemeten hoeveel spoorvorming optreedt.

Als de aannemer de weg effectief heeft aangelegd, gaat de sectie 'materialen' ter plaatse monsters nemen om deze te analyseren. De samenstelling ervan wordt uiteengegafd en vergeleken met de voorgestelde samenstelling. Alle goedgekeurde asfaltmengsels worden tenslotte geregistreerd.

Kwaliteitsmeting van de wegen

In Vlaanderen ligt ongeveer 6.000 kilometer aan wegen, zowel gewestwegen (N-wegen) als autosnelwegen (E-wegen). De kwaliteit daarvan wordt jaarlijks gemeten door de sectie 'wegstructuren'. Hiervoor worden gespecialiseerde toestellen ingezet die een reeks parameters opmeten: spoorvorming, stroefheid, vlakheid en scheurvorming.

De resultaten van de jaarlijkse wegmetingen worden op het intranet geplaatst, zodat de provinciale afdelingen Wegen en Verkeer weten welke zones er het ergst aan toe zijn en het eerst aangepakt moeten worden.

Eén van de meetinstrumenten van de sectie 'wegstructuren' is het 'ARAN-meetsysteem'. Dit is een voertuig met allerlei meetapparatuur en een aantal boordcomputers voor het verzamelen van de meetgegevens.

Daarnaast zijn er ook in het kantoor twee consoles met computers voor de verwerking van de meetgegevens en de beelden. Het meetvoertuig is in staat verschillende wegparameters tegelijk op te nemen en zorgt tevens voor de simultane registratie van de videobeelden met behulp van drie camera's. Met ARAN kan op grote snelheid een inspectie van de wegen uitgevoerd worden. De registratie kan gebeuren in het snelheidsgebied 30 km/h tot 80 km/h. Hierdoor is de verkeersverstoring minimaal.



A f



delingen

Beleidsafdelingen

Personenvervoer en Luchthavens

- ◆ Staat in voor het administratief toezicht op de Vlaamse Vervoersmaatschappij 'De Lijn'.
- ◆ Coördineert het bezoldigd personenvervoer, reglementeert het taxivervoer en de verhuring van voertuigen met chauffeur.
- ◆ Coördineert het programma inzake mobiliteitsconvenants en begeleidt initiatieven ten gunste van de zwakke weggebruiker.
- ◆ Staat in voor het commercieel beheer en de werking van de regionale luchthavens Deurne en Oostende, stelt het investeringsprogramma op en coördineert de uitvoering ervan.
- ◆ Onderhoudt contacten met de federale overheid en de andere gewesten.

Enkele markante projecten uit 2001:

Mobiliteitsconvenants 2001

Focus op de kwaliteitszorg

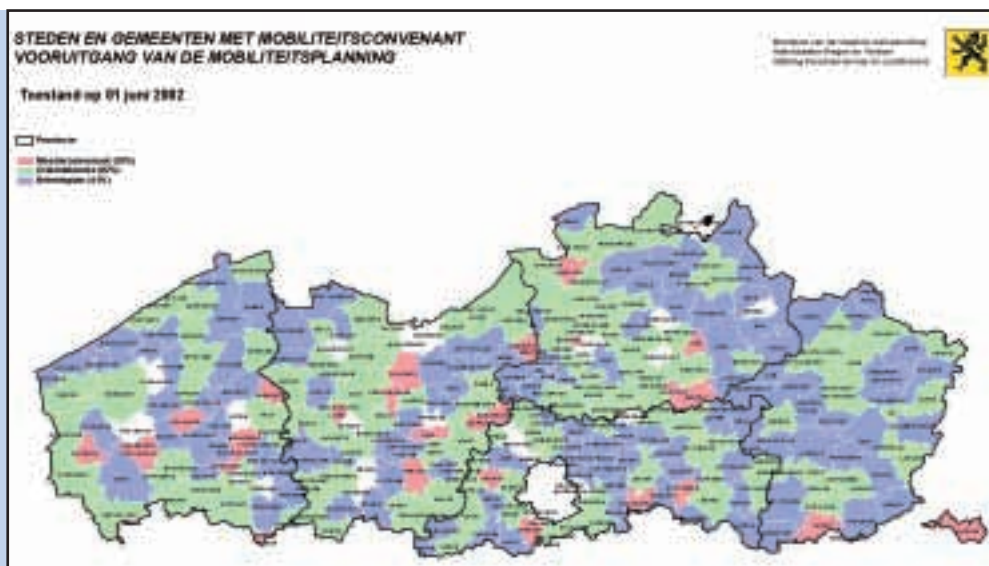
In 2001 was het mobiliteitsconvenant aan zijn zesde werkingsjaar toe. Dit beleidsinstrument verbindt het Vlaamse Gewest, De Lijn en de gemeenten er toe de plaatselijke mobiliteitsproblemen planmatig aan te pakken.

2001 is een belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van het mobiliteitsconvenant geworden dankzij de invoering van het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20 april 2001. Een eerste gevolg hiervan was dat alle officiële teksten via een ministerieel besluit zowel inhoudelijk, juridisch als tekstueel aangepast werden. Op 13 juli werd tevens een uit

gebreide evaluatie en bijsturing van het convenant door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Hierdoor werden opnieuw tal van administratieve procedures vereenvoudigd, het begrip kwaliteitszorg geïntroduceerd en een nieuwe subsidiemodule rond flankerende maatregelen ingevoerd. Ook aan de praktische werking van het convenant werd gesleuteld door o.a. een aantal principes van projectmanagement via de werking met start- en projectnota's te introduceren.

De meest ingrijpende maatregel voor alle deelnemende partijen aan het convenant is de invoering van de

jaarlijkse en vijfjaarlijkse voortgangsrapportering en evaluatiemethodiek voor de gemeentelijke mobiliteitsplanning. Hierdoor wordt het convenant immers voorzien van een continue instroom aan vernieuwing en kwaliteitsbewaking. Dit zal voor 2002 zeker een aantal impulsen met zich meebrengen.



Vlaamse regionale luchthavens

Luchthaven Antwerpen

Het aantal passagiers bereikte in 2001 een record van 273.208, tegenover 261.576 in 2000. De groei deed zich voor zowel bij het aantal passagiers op lijnvluchten, chartervluchten en trainingsvluchten. Op het einde van het jaar begon de luchthaven de negatieve effecten te ondervinden van de turbulente ontwikkelingen in de luchtvaart in 2001, gekoppeld aan de verzwakking van de economische groei. Ook het faillissement van de nationale luchtvaartmaatschappij SABENA had negatieve gevolgen voor de luchthaven. Er was een lichte toename van het aantal bewegingen tot 69.515.

Luchthaven Oostende

De luchthaven Oostende had in 2001 een minder goed jaar. De vracht liep terug van 93.471 ton tot 88.778 ton. Vooral in de laatste maanden was er een daling, die in de eerste plaats was toe te schrijven aan de algemene crisis in de vrachtluchtvaart. Het passagiersverkeer kende slechts een lichte teruggang, van 123.984 passagiers in 2000 tot 117.775 in 2001. Afgezien van het passagiersverkeer in het kader van Euro 2000 bleef het aantal charterpassagiers op de luchthaven constant. In 2001 werd de renovatie van het passagiersgebouw voltooid, en werd een aanvang gemaakt met de vernieuwing van de

verkeerstoren. De luchthavengebonden bedrijfzone werd verder afgewerkt. Belangrijk was de geringere impact van de luchthavenactiviteit op de leefbaarheid van de omgeving, vooral door de daling van het aantal nachtvluchten en de terugloop van het totaal aantal vliegtuigbewegingen van 44.060 tot 39.306.



A f



d e l i n g e n

Provinciale afdelingen

De vijf provinciale afdelingen zijn, met betrekking tot de Vlaamse gewestwegen en autosnelwegen in hun ambtsgebied, verantwoordelijk voor:

- ◆ De programmavoorbereiding.
- ◆ Concept, ontwerp, aanleg en verbetering van wegen en bruggen.
- ◆ De uitvoering van het beleid inzake mobiliteit.
- ◆ Organisatie van het verkeer: signalisatie, verkeersreglementering en verkeersveiligheid.
- ◆ Het beheer van de infrastructuur: permanente inspectie, onderhoud en herstellingen.
- ◆ Milieuvriendelijk beheer van de bermen.
- ◆ Het verzorgen van de winterdienst.
- ◆ Afleveren van adviezen en vergunningen aan nutsmaatschappijen en aangelanden.
- ◆ De wegentelefoon (0800-122 66)

Enkele markante projecten uit 2001:

Antwerpen

Vervanging van twee bruggen op de E313



De onderbruggen van de E313 werden in de jaren zestig gebouwd en waren dringend aan vervanging toe. Het sterk toegenomen wegverkeer noodzaakte de toepassing van een uitvoeringsmethode die de hinder op deze belangrijke nationale en internationale autosnelweg tot een minimum beperkte.

De voorgestelde methode bestond erin om voor de bestaande bruggen twee betonelementen in portaalvorm te bouwen en deze dan op hun plaats te brengen met een verrijdoperatie. Deze methode dreef de kostprijs de hoogte in maar dit woog niet op tegen de maatschappelijke kosten die zouden voortvloeien uit de "traditionele" vervanging van deze bruggen. Door de nieuwe werkwijze werd de autosnelweg opnieuw rij klaar gemaakt binnen een tijdspanne van 82 uur.

Het ultieme Paasweekend. Vrijdag 13 april om 19.00u werd gestart met de afsluiting van de Boudewijnsnelweg. De beide bruggen werden tegelijkertijd afgebroken. Er werd groot materieel ingezet. Aan de Ruggefeldlaan werden niet minder dan 4 grote betonscharen ingezet. Omstreeks 22u15 donderde het laatste stuk naar beneden. Het breken van de grote brokstukken en het ruimen van het

puin kon beginnen. De afbraak en de opruiming van beide bruggen waren sneller achter de rug dan voorzien. Na het vrijmaken van de nieuwe fundering werd er een bed met een rijk zandcement mengsel aangebracht waarop de nieuwe brug zou worden geplaatst.

Zaterdag omstreeks 13.00u werd dan gestart met het "inrijden" van de brug over de Ruggefeldlaan. De moeilijkheid van deze brug was dat ze niet in het verlengde stond van de plaats waar ze moest komen. Het inrijden van de eerste moot onder vond kleine hinder van een te smalle voorlopige rijbaan waarover de brug werd verplaatst. Dit werd echter snel opgelost door het aanbrengen van metalen platen. Omstreeks 17.00u werd de tweede moot op zijn plaats gereden. De klus was geklaard rond 18.00u.

Het inrijden van de brugdelen over de Ternesselei werd gestart om 14.00u. Omstreeks 17.30u stonden de twee moten op hun plaats. Hier verliep alles zonder problemen. Onmiddellijk na het plaatsen van het eerste deel werd gestart met het aanvoeren van gestabiliseerd zand om de ruimte tussen de bestaande autosnelweg en de nieuwe brug op te vullen. Zondag omstreeks 12.00u liep het aanvullen op zijn einde. In de loop

van zondagnamiddag werd dan gestart met het aanbrengen van de onderfundering en de fundering.

Maandag 16 april werden het wegdek in asfalt en de wegmarkeringen aangebracht. De autosnelweg kon vroeger dan voorzien opnieuw geopend worden maar er werd geopteerd om de asfalten langer te laten uitharden zonder dat er al zwaar verkeer zou over denderen. Dinsdagochtend omstreeks 05.15u werd de E313 – E34 terug opengesteld voor het verkeer.

Heraanleg "Stenenbrug" tussen de Singel en de Lippenslaan

Dit project had tot doel de veiligheid voor de fietsers te verhogen. Concreet hield dit in dat de fietspaden die oorspronkelijk net naast de rijbaan lagen, in de nieuwe toestand volledig gescheiden van de rijbaan zouden liggen. Ze kregen hun plaats namelijk achter de parkeerstroken.

Een tweede aspect dat de veiligheid van de fietsers moest bevorderen, was het creëren van een niveauverschil tussen het fietspad en de rijweg. Aanvankelijk reden de fietsers op gelijk niveau met het autoverkeer. Door gebruik te maken van opstaande boordstenen was het mogelijk de fietsers op een hoger en veiliger niveau te laten rijden. Dit niveauverschil werd ook behouden ter hoogte van zijstraten.

Ter hoogte van de kruispunten werden eilandjes voorzien om de fietsers in fasen te laten oversteken. Vroeger moesten de fietsers in één keer oversteken, een situatie die niet voor iedere fietser even evident was.

Een laatste veiligheidsaspect betreft de kleur van het fietspad. Het oorspronkelijke fietspad was uitgevoerd in klassiek beton, terwijl voor het nieuwe fietspad rode betonstraatstenen werden gekozen. Doorsteken werden eveneens in het rood gemarkeerd.



Limburg

Hasselt - N80, herinrichtingen kruispunten met R71, N722 en complex van de A13/E313



Over een lengte van 800 meter stelde zich een complex probleem. De N80 (St-Truidersteenweg) verzamelt er het verkeer van St-Truiden en Hasselt dat zich naar de autosnelweg A13/E313 begeeft. Bovendien is de primaire weg een zeer belangrijke invalsweg naar de Stad Hasselt. Tenslotte is er nog de aansluiting van deze drukke N80 met de N722, Oude St-Truidersteenweg.

Inrichten kruispunten

- Conflictvrij verkeer: ter hoogte van de kruispunten van de N80 met de Grote Ring (R71) en de op- en afritten van de autosnelweg E313 zijn conflictvrije verkeerslichten voorzien.
- Ronde: ter hoogte van het kruispunt van de N80 met de N722 werd een rotonde van twee rijstroken in beton aangelegd.

Fietsers

Bijzondere aandacht werd besteed aan het fietsverkeer. Er is een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde van de N80 aangelegd. Hierdoor zijn de conflictsituaties van de fietsers met het autoverkeer van en naar de autosnelweg meteen weggewerkt. Om het fietsverkeer nog vlotter en veiliger te laten verlopen werden bijkomend 4 fiets- en voetgangerstunnels aangelegd. Twee onder de Grote Ring, en twee ter hoogte van de nieuwe rotonde. Zo kan, bijvoorbeeld, een fietser uit St-Lambrechts-Herk naar de Stad Hasselt fietsen via 3 tunnels en heeft hij geen enkel conflict meer met het autoverkeer.

Keermuren

Bijzonder zijn ook de keermuren (tot 4 meter hoog) die opgebouwd zijn uit betonblokken (zonder stalen wapening). Deze keermuren ogen esthetisch mooier en kosten tot 1/3 minder dan de klassieke keermuren in gewapend beton.

Verkeershinder

Door te opteren voor een geschikte voorlopige weg rond de aan te leggen rotonde en door optimaal gebruik te maken van de langswegen van de Grote Ring werden de werken uitgevoerd met zeer weinig verkeershinder.

Herinrichting centrum Bolderberg (Heusden - Zolder)

Uit onderzoek was gebleken dat de N729 ter hoogte van het centrum van Bolderberg op diverse plaatsen verkeersonveilig was. De inrichting van de gewestweg en het gedrag van de weggebruiker waren de hoofdoorzaken.

Als belangrijkste doelstelling werd dan ook de verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling naar voren geschoven. Het nieuwe project beoogde eveneens de verhoging van de leefbaarheid van het centrumgebied. De snelheidsmatiging werd afgedwongen door de aanleg van 2 "poorten" aan het begin en het einde van het centrum en de aanleg van een rotonde ter hoogte van het Galgeneinde en de Vrunstraat.

De oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruiker werd verbeterd en er werd een oplossing gevonden voor de parkeerproblemen bij de handelszaken. Voor het openbaar vervoer werden ruime halteplaatsen voorzien. De kwaliteitsvolle inrichting werd bekomen door een aangepaste materiaalkeuze in combinatie met een fraaie nieuwe beplanting en dito verlichting.

De Vlaamse overheid investeerde voor de wegenwerken en de rioleringswerken voor hemelwaterafvoer. De gemeente Heusden-Zolder engageerde zich voor de studiekosten, de riolering, de aanleg van voetpaden, pleinen, groenaanleg, straatmeubilair en een nieuwe aangepaste verlichting.

Voor deze werken was de opgelegde uitvoeringstermijn van 150 werkdagen opgedeeld in 6 fazen.



Vlaams-Brabant

De A12 in doorgaand gewapend beton

Op de A12 te Meise werd in beide rijrichtingen de circa 40 jaar oude verharding in betonplaten door een geluidsarme doorgaand gewapende betonverharding vervangen.

Teneinde de hinder voor het verkeer te beperken gebeurde de uitvoering van de werken in fasen waarbij één rijrichting volledig verkeersvrij werd gemaakt. De andere rijrichting werd zodanig heringericht dat in totaal vier (versmalde) rijstroken beschikbaar waren. Het verkeer werd via twee doorsteken door de middenberm naar de andere rijrichting geleid. Tussen de beide verkeersstromen werd een fysieke afscheiding aangebracht.

In een op de werf geïnstalleerde breker werden de oude betonplaten verwerkt tot granulaten voor de nieuwe fundering. Hierop werd een sandwichlaag van 4 cm in asfalt aangebracht. Daarop werden vervolgens de wapeningsnetten en de doorgaand gewapende betonverharding met een dikte van 22 cm aangebracht. Het beton werd aangebracht in een éénlaagsysteem waarvan de maximale nominale afmetingen van de granulaten beperkt werden tot 20 mm, wat noodzakelijk was voor het "geluidsarm" effect. Het beton werd op de werf zelf vervaardigd in een mobiele betoncentrale. Tegen de middenberm werd ter vervanging van enkelvoudige stalen vangrails een ter

plaatsse gebetonneerde New Jersey stootband gegoten.

De werken startten op 21 april 2001. Na 200 kalenderdagen, namelijk op 7 november 2001, werden de werken beëindigd.



N212 Zichem – Scherpenheuvel: mo- dernisering met aanleg van vrijliggende fietspaden

De modernisering van de gewestweg N212 tussen Zichem en Scherpenheuvel met aanleg van vrijliggende fietspaden was niet alleen nodig om de rijweg te verbeteren, maar vooral om het drukke fietsverkeer naar het bedevaartsoord Scherpenheuvel op een veilige manier te laten plaatsvinden.

De werken werden, in samenwerking met de stad Scherpenheuvel – Zichem uitgevoerd. De stad nam de rioleringswerken, de huisaansluitingen en de voetpaden voor haar rekening.

De vrijliggende fietspaden hebben een breedte van 1,75m en zijn uitgevoerd in rode cementbetonverharding.

Verder werd de rijweg volledig vernieuwd en aangelegd in bitumineuze verharding.

Op het kruispunt van de N212 met de weg naar Messelbroek werd een kleine rotonde aangelegd, met een buitenstraal van 12,50m en een wegbreedte van 6m.



Oost-Vlaanderen

Herinrichting aansluitingscomplex te Merelbeke

Het hoofddoel van het herinrichten van het aansluitingscomplex was het verkeer met lokaal karakter volledig te scheiden van het doorgaand autosnelwegverkeer in de verbinding R4-B403-E40, ter bevordering van de verkeersafwikkeling voor het hoofdwegennet en de veiligheid van de zwakke weggebruiker.

Voor het lokaal verkeer diende een nieuwe lokale verbinding te worden voorzien tussen de Heidestraat aan de noordzijde van de E40 en de Salisburylaan aan de zuidzijde ervan. Als eerste fase werd daartoe een brug gebouwd over de E40. Het is een klassieke brug met 4 overspanningen gerealiseerd met geprefabriceerde spanbetonliggers, schuin

over de E40. Ze werd voltooid in mei 1998.

Na aanleg van de brug, kon worden aangevat met de eigenlijk herinrichting van de wegenis. Het project omvatte de wegenis aansluitend op de nieuwe brug en op de bestaande lokale wegen en het herinrichten van de in- en uitritten van de E40. Hierbij werd de inrit richting Oostende verschoven tot onder de zijoverspanning van de nieuwe brug. Op deze en de overige takken werd ook de verharding vernieuwd en werden nieuwe beveiligingsconstructies aangebracht. De aansluiting aan de noordzijde van de nieuwe brug vereiste de aanleg van een keermuur in gewapend beton. De aansluiting met de bestaande lokale wegen aan de zuid-

zijde gebeurt nu via een rotonde waarop ook de ingang naar de campus Diergeneeskunde aansluit. Voor de zwakke weggebruiker werd de lokale wegenis en de brug aan beide zijden uitgerust met een vrijliggend fietspad van 1,75m breedte.

De werken werden in verschillende fasen uitgevoerd teneinde de hinder voor het verkeer minimaal te houden, zowel voor de verbindingen tussen E40, B403 en R4 als voor de toegang naar de eigendommen langs de Heidestraat en Salisburylaan en in het bijzonder de campus Diergeneeskunde en de ziekenhuizen Caritas en Josephine-Charlotte.

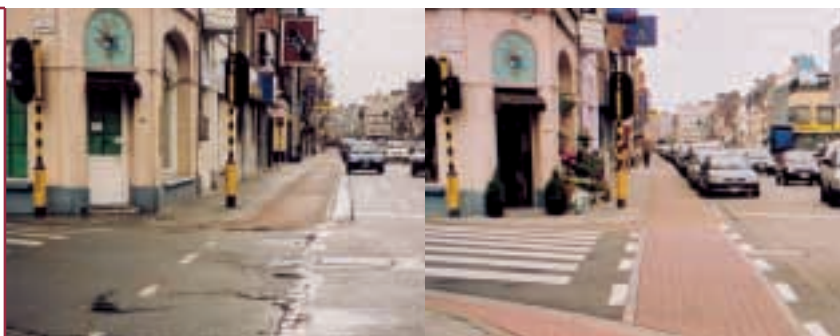
De herinrichtingswerken werden voltooid op 28 november 2001. Het was van groot verkeerstechnisch en verkeersveilig belang het autosnelwegverkeer en het lokaal verkeer te scheiden, hetgeen door de realisatie van de nieuwe brug en het aansluitingscomplex tot stand werd gebracht. De verkeersafwikkeling verloopt nu vlotter en veiliger tussen de R4 en de E40. Voor het lokaal verkeer is de veiligheid in belangrijke mate toegenomen, zeker voor de zwakke weggebruiker.



Onderhoudswerken aan fietspaden in het district Gent

In 2001 kende Vlaams Minister van Verkeer Steve Stevaert de provinciehoofdsteden Gent en Antwerpen kredieten toe ter waarde van ongeveer 1,25 miljoen euro, bestemd voor het onderhoud van de fietspaden gelegen langsheen de gewestwegen.

Dit initiatief maakte het mogelijk dat het district Gent extra aandacht kon besteden aan de fietspadeninfrastructuur in en rond de Gentse regio. Er werd een knelpuntennota opgesteld door de fietsersbond en in gemeenschappelijk overleg met de mobiliteitsdiensten van steden en gemeenten werden keuzes gemaakt en prioriteiten vastgelegd om het beschikbare bedrag op de meest efficiënte en zinvolle manier te besteden.



In dit kader werden reeds in 2001 de volgende werkzaamheden gerealiseerd :

- talrijke asfalt- en betonherstellingen langsheen de Binnenring (R4) en de Buitenring (R4a)
- herasfalteren langsheen de Drongensesteenweg (N466)
- betonherstellingen langsheen de Assenedesteenweg (N436) te Zelzate
- herstellingen ter hoogte van elke zijstraat langs de Brusselsesteenweg (N9) te Ledeborg en Gentbrugge
- vervangen van betontegelverhardingen door verhardingen in betonstraatstenen langsheen de Brusselsesteenweg te Melle
- herasfalteren van de Antwerpsesteenweg (N70) in St.Amandsberg
- aanbrengen van nieuwe markeringen op de Gasmeterlaan (R40)
- verder werden nog tal van lokale herstellingen aangebracht, ingrepen die noodzakelijk waren om de veiligheid van de fietsgebruikers te kunnen garanderen.

West-Vlaanderen



**Herinrichten kruispunt
N31/N371 Blauwe Toren
te Brugge**

De eerste fase werd uitgevoerd in 1999 en behelsde volgende ingrepen: het rechtstreeks aansluiten van de N371 komende van Blankenberge in de richting van de Expresweg en het recht trekken van de gevaarlijke bocht in de N31.

Op het kruispunt kon de capaciteit van het verkeer uit de richting Zeebrugge aanzienlijk worden verhoogd door twee rijstroken recht door te laten rijden in de richting van de Expresweg. Bijgevolg kon ook een langere groenfase voorzien worden aan het links afslaand verkeer komende uit de richting van de Expresweg naar Blankenberge.

In 2000 en 2001 werd de tweede fase voltooid. Vooreerst was er de bouw van de brug met opritten langs de huidige N371 Brugge – Blankenberge. Daarbij diende het nieuwe traject van de N371 verder afgewerkt te worden. Er kwam een nieuwe rotonde kant Blankenberge. Tevens diende het kruispunt met de Vagevuurwijk te worden heringericht. Bovendien moest het bedrijf Gardijn een uitweg krijgen. Tot slot werd een dubbel fietspad aangelegd tot de verbindingsweg N571 met N31. Het verkeer naar Blankenberge kan nu gebruik maken van het nieuw traject. Ook de fietsers van en naar Zeebrugge kunnen nu dit traject volgen.

Tijdens de derde fase werd de autosnelweg gerealiseerd vanaf de spoorwegbrug tot de aansluiting op de bochtverbeteringen. De afrit Blankenberge werd afgewerkt en aangesloten op de nieuwe rotonde kant Blankenberge.

In het najaar van 2001 werd de rotonde kant Brugge aangelegd.

Deze indrukwekkende werken, gespreid over verschillende fasen, waren én van economisch én van toeristisch oogpunt bekeken uiterst belangrijk.

Herinrichting van de doortocht van de gewestweg N370c in het centrum van Lichtervelde

De gewestweg N370c in het centrum van Lichtervelde werd volledig heringericht volgens de principes van leefbare doortochten. Hiervoor werd module 3 en 4 aan het mobiliteitsconvenant onderschreven. De noodzakelijke snelheidsremmende maatregelen werden doorgevoerd (rijwegversmalling, asverschuivingen ...) met accentuering van de kruispunten. De zone 30 werd ingevoerd.

De meest opmerkelijke ingreep is de herwaardering van de Markt als centraal plein in de dorpskom, dat niet langer middendoor gesneden wordt door de gewestweg. Deze laatste wordt nu rondom het vernieuwde marktplein geleid (zie foto).

De voetpaden in de doortocht werden verbreed en vernieuwd. Een moderne openbare verlichting en

meer groen zorgen voor een aangename sfeer. Er werd tevens een veilige en comfortabele busaccommodatie voorzien. Er kwam ook een volledig gescheiden rioolstelsel voor regenwater en afvalwater.

De werken zijn gestart in april 2001 en hebben precies één jaar in beslag genomen.



Co

mmuniceren



Informeren

Om de omvangrijke administratie Wegen en Verkeer naar buiten uit een gezicht te geven, is het belangrijk om een éénvormige externe communicatie te voeren voor de administratie en al haar afdelingen. Dit betekent dat er naar vorm en inhoud op een gelijkaardige manier gewerkt moet worden.

In overeenstemming met de EFQM-doelstellingen van AWW, waren in 2001 twee werkgroepen actief om de communicatie rond wegenwerken te standaardiseren.



VORM

In de werkgroep **‘Waardering door de samenleving’** werd een info-brochure uitgewerkt om omwonenden te informeren rond kleine en middelgrote wegenprojecten.

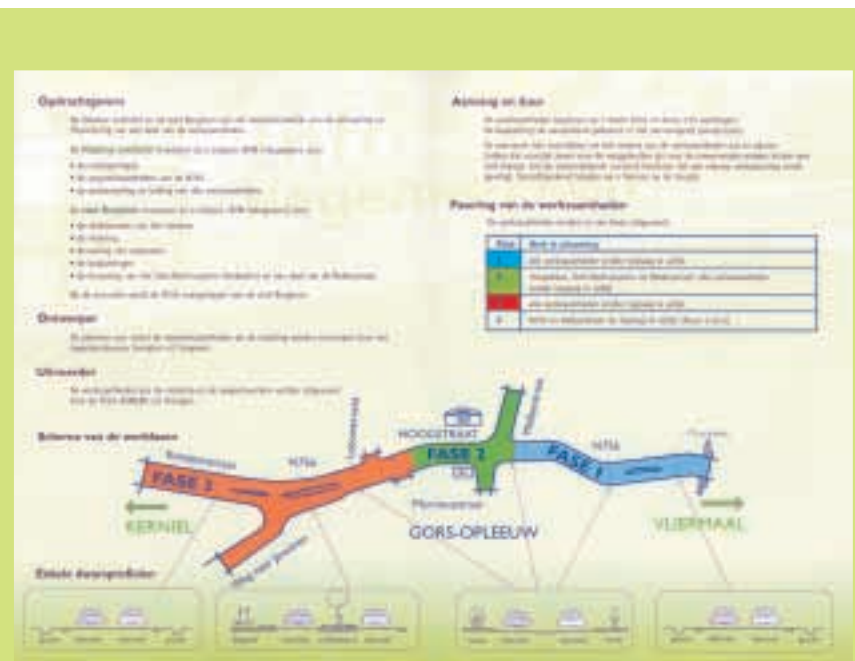
Er werd een uniform lay-outstramien ontwikkeld en een leidraad voor de inhoudelijke invulling van de brochure.

INHOUD

In de werkgroep **‘Verkeersinfo’** lag de nadruk op de inhoud van de verstrekte verkeersinformatie en het meest geschikte moment om die informatie te verspreiden. Dit alles is immers afhankelijk van de aard, de duur en de impact van de wegenwerken.

Er werden tijdschema's uitgewerkt voor de verspreiding van verkeersinformatie, de verwachtingen naar de aannemer werden scherpgesteld, er werden systemen uitgetekend om de informatie over wegenwerken permanent te actualiseren, de persberichten werden aan een kritische analyse onderworpen, ...

In de loop van het jaar werd de werkgroep **‘Externe communicatie AWW’** opgericht om de opvolging van beide werkgroepen te verzekeren.



WEBSITE

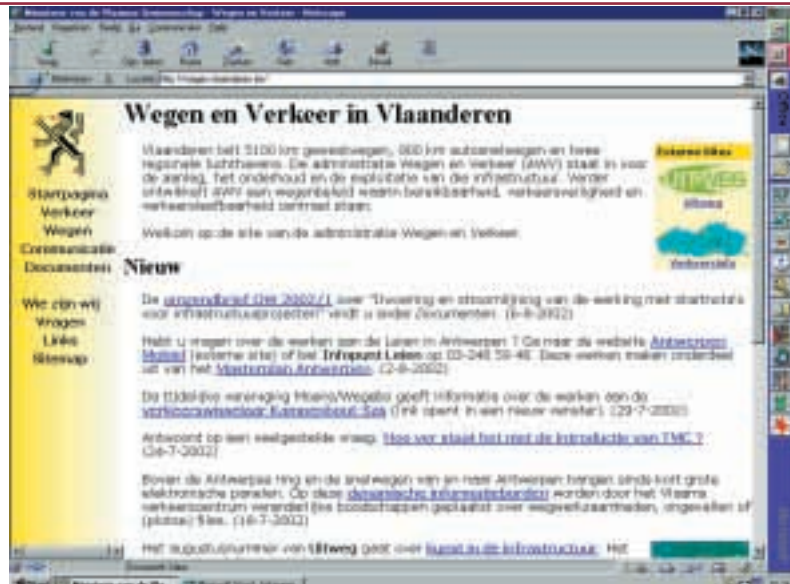
De administratie Wegen en Verkeer heeft ook een website. Deze bestaat uit vier grote delen: wegen, verkeer, communicatie en documenten.

Onder het luikje 'wegen' vindt u alles wat hoort bij wegeninfrastructuur, bermen, projecten, ... Informatie over wat er op die wegen gebeurt, vindt u onder 'verkeer': verkeers-tellingen, carpoolparkings, winterdienst, ... De verschillende communicatiekanalen van de administratie zijn ondergebracht bij 'communicatie': affichecampagnes, het magazine Uitweg, de wegentelefoon, ...

Specifieke doelgroepen als aannemers en studiebureau's vinden technische en administratieve documenten terug onder de rubriek 'documenten'.

Daarnaast zijn er nog de klassieke pagina's met links, veel gestelde vragen, een organogram en een sitemap.

Het adres is <http://wegen.vlaanderen.be>



Sensibiliseren

"Een andere mobiliteit, ... da's een kwestie van mentaliteit"

MOBILITEITSCAMPAGNES 2001

Minister Stevaert zei in een interview dat de Vlaming volgens hem niet alleen een baksteen in de maag heeft maar ook een auto in de kop. Met andere woorden: Het mobiliteitsprobleem zal niet alleen opgelost kunnen worden door aanpassingen aan de wegeninfrastructuur. Werken aan een mentaliteitswijziging is minstens even belangrijk.

De administratie Wegen en Verkeer voert dan ook al jaren grote media-campagnes die de weggebruiker willen aanzetten tot een bewuster mobiliteitsgedrag. De automobilititeit mag immers niet steeds een evidente keuze zijn.

Ook het afgelopen jaar werden vier grote mobiliteitscampagnes op poten gezet. De behandelde thema's waren **"woon-werkverkeer"** (april), **"verkeersleefbaarheid"** (juni), **"recreatief verkeer"** (augustus) en **"alternatief vervoer"** (september). Elke campagne legde dus een ander accent met betrekking tot het mobiliteitsgebeuren. Toch was er één duidelijke rode draad, met name de link tussen slechte eetgewoonten en slechte verkeersgewoonten. Net zoals eenzijdige voeding ongezond is, heeft het telkens weer terugvallen op de auto-mobiliteit nare gevolgen (economisch, ecologisch en sociaal).

Elke campagne bestond uit een affiche langs de autosnelwegen en gewestwegen en een daarop voortbordurende radiospot. Ook 'Uitweg, het blad voor een betere mobiliteit' werd steeds gekoppeld aan deze thema's.

Deze vier campagnes werden onderworpen aan een effectenstudie. Wij wilden immers graag weten welke concrete impact ervan was op de Vlaamse bevolking. Uit het onderzoek blijkt dat 8 % van de mensen die de affiches gezien of de radiospots gehoord hebben, effectief iets gewijzigd hebben aan hun





mobilitéitsgedrag. Dit cijfer is zeker niet slecht als het doorgetrokken zou kunnen worden naar de hele Vlaamse bevolking. Een mentaliteitsverandering teweeg brengen is immers geen makkelijke opdracht. Het was wel een teleurstelling om vast te stellen dat 65% van de bevroagden met niemand over deze campagnes had gepraat. Ook al beogen wij een gedragsverandering, erover praten is een begin. Een massale mentaliteitswijziging vraagt immers dat het thema 'leeft' bij de bevolking. Mede daarom willen wij in 2002 overstappen naar een iets confronterende aanpak.

Nog een grote campagne handelde over "**energiebesparend rijden**" (november). Deze campagne toonde aan dat zuinig rijden niet alleen goed is voor de portemonnee maar ook de verkeersveiligheid ten goede komt. De affichecampagne werd ditmaal gelinkt aan een televisiespot en een brochure met tips en weetjes over zuinig en veilig rijden. De brochure werd uitgegeven in samenwerking met de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie van de administratie Economie.



UITWEG

Uitweg is een tweemaandelijks gratis blad dat uitgegeven wordt door de administratie Wegen en Verkeer. In 2001 ging de vijfde jaargang van start.

De administratie wil met het blad een zo ruim mogelijk publiek bereiken, om zoveel mogelijk mensen bewust te maken van het mobiliteitsprobleem. Uitweg richt zich zeker niet enkel tot automobilisten. Iedereen - ook tweewielers, voetgangers en gebruikers van het openbaar vervoer - is immers betrokken partij bij het mobiliteitsprobleem.

Uitweg biedt geen kant-en-klare oplossingen maar wel een brede waaier aan alternatieven met de bedoeling mensen aan te zetten tot reflectie. Het mag immers niet voor

iedereen vanzelfsprekend zijn om altijd weer de oplossing "auto" te kiezen. Een mentaliteitswijziging dringt zich op... al is dat geen makkelijke opgave!

Het losse binnenkatern van Uitweg richt zich wel specifiek naar automobilisten. Het bevat een lijst van de werkzaamheden op alle A- en E-wegen (autosnelwegen), de belangrijkste R-wegen (ringwegen) en de belangrijkste N-wegen (gewestwegen), met voorspelbare hinder. Wegwerkzaamheden die afhankelijk zijn van weersomstandigheden, dringende onderhoudswerken en werken met mobiele werven zijn onvoorspelbaar en worden dus niet opgenomen.

Het blad is gratis te vinden in openbare bibliotheken, gemeentehuizen, de 15 grootste Vlaamse treinstations, de Lijnwinkels en de benzinestations langs de snelwegen. Een gratis abonnement is ook mogelijk. Dan krijgt men om de twee maanden Uitweg gratis thuisgestuurd. Ook een aantal grote bedrijven zitten in ons abonnementenbestand. Zij verspreiden het blad aan hun personeelsleden.





S t

atistieken



Het wegenpatrimonium in cijfers

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

	Autosnelwegen	Op- en afritten	Gewestwegen	TOTAAL
Antwerpen	230 km	98 km	947 km	1275 km
Vlaams-Brabant	194 km	104 km	606 km	904 km
West-Vlaanderen	187 km	94 km	1275 km	1556 km
Oost-Vlaanderen	203 km	80 km	1040 km	1323 km
Limburg	102 km	44 km	1066 km	1212 km
VLAANDEREN	916 km	420 km	4934 km	6270 km

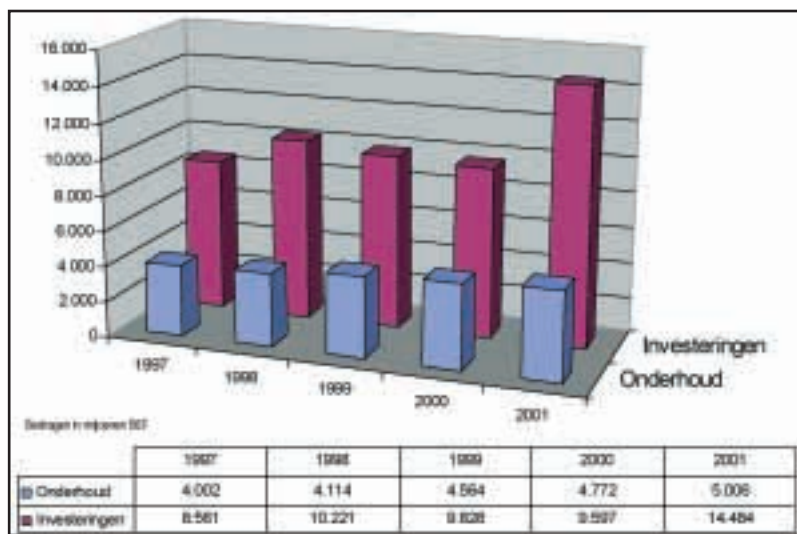
Een aantal andere wegelementen in beheer van de administratie:

	Fietspaden	Geluidswerende schermen	Beveiligingsconstructies (vangrails, e.d.)
Antwerpen	1249 km	18 km	839 km
Vlaams-Brabant	825 km	32 km	802 km
West-Vlaanderen	1574 km	8 km	719 km
Oost-Vlaanderen	1591 km	19 km	984 km
Limburg	1427 km	5 km	452 km
VLAANDEREN	6666 km	82 km	3796 km

Gegevens maart 2002

Evolutie bestede budgetten

Jaarlijks worden door de administratie Wegen en Verkeer twee programma's uitgevoerd: een programma investeringen en een programma onderhoud. Hieronder vindt u een evolutie van de bestede budgetten over de laatste vijf jaar (in BEF).

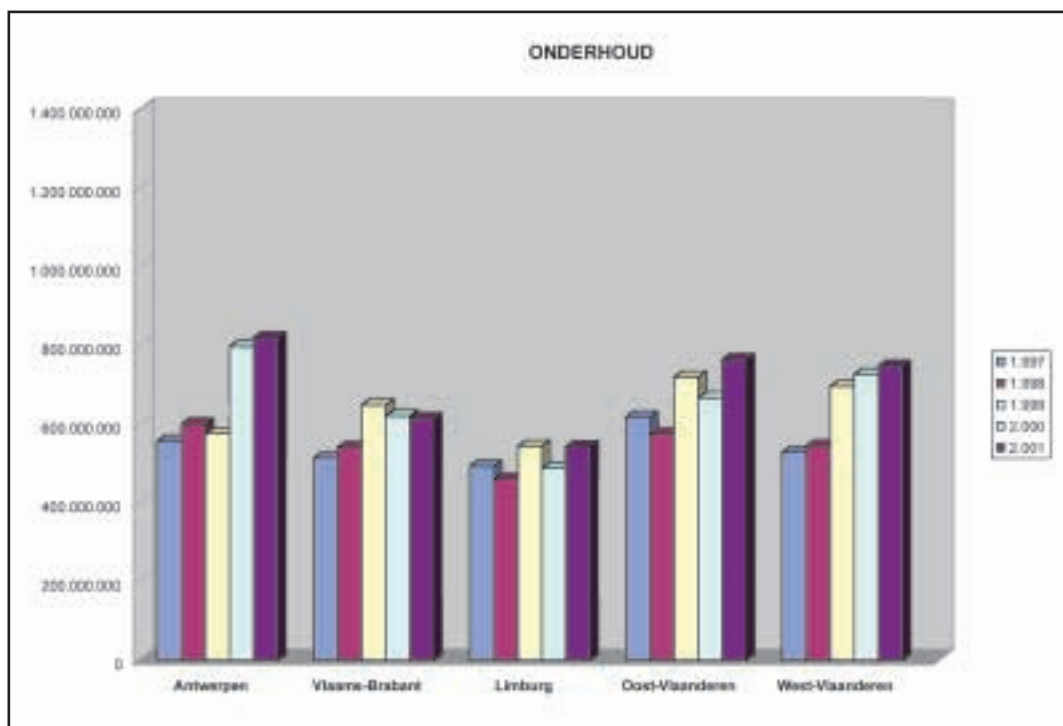
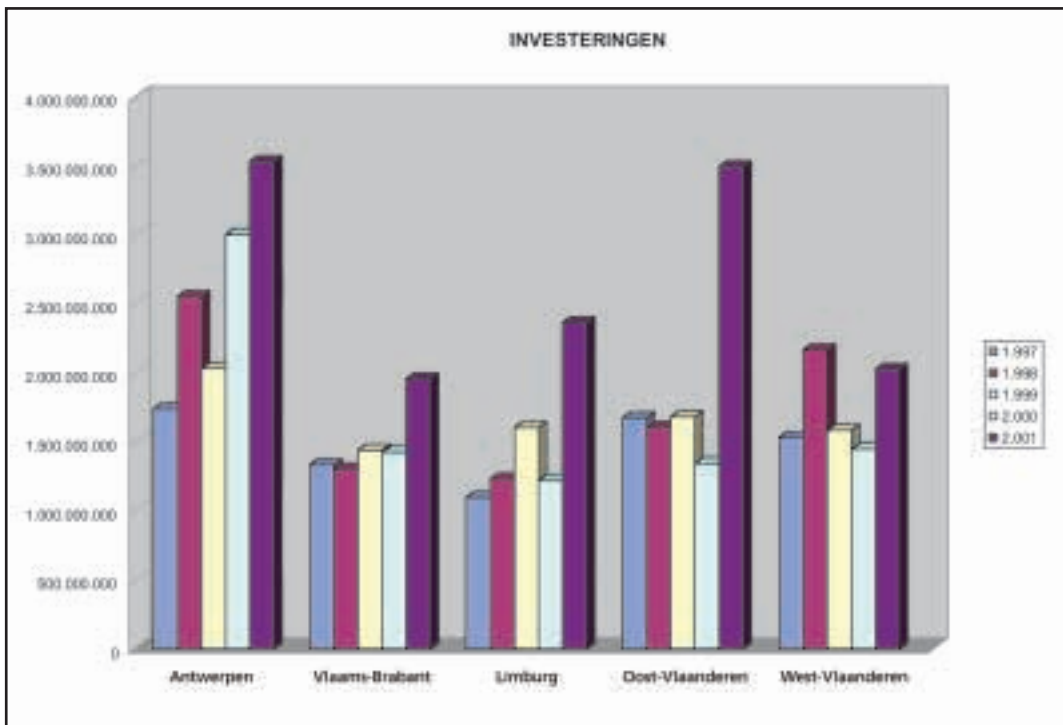


Bedragen afdeling Electriciteit en Mechanica inbegrepen

Investerings (in BEF)	1997	1998	1999	2000	2001
Antwerpen	1.737.205.192	2.550.602.995	2.032.023.091	3.001.421.854	3.529.474.631
Vlaams-Brabant	1.332.185.644	1.301.609.743	1.437.718.698	1.424.195.632	1.957.029.238
Limburg	1.096.078.562	1.229.562.968	1.602.318.836	1.219.362.329	2.363.385.862
Oost-Vlaanderen	1.671.787.659	1.604.034.043	1.680.325.233	1.343.954.262	3.492.570.889
West-Vlaanderen	1.528.892.729	2.164.708.940	1.583.990.292	1.445.601.411	2.022.002.518
	7.366.151.783	8.850.520.687	8.336.378.149	8.434.537.488	13.364.465.139

Onderhoud (in BEF)	1997	1998	1999	2000	2001
Antwerpen	556.462.541	599.315.156	575.567.087	797.049.906	819.332.089
Vlaams-Brabant	513.492.986	540.002.714	648.114.273	619.952.776	613.206.306
Limburg	492.390.006	459.668.966	543.360.251	488.130.212	542.616.201
Oost-Vlaanderen	617.124.359	574.373.792	718.232.892	665.993.536	763.409.961
West-Vlaanderen	527.527.326	544.705.957	695.249.019	725.525.740	747.265.444
	2.706.999.215	2.718.068.583	3.180.525.521	3.296.654.170	3.485.832.002

STATISTIEKEN



Administratief beheer: vergunningen en adviezen

Naast het technisch beheer en onderhoud van de gewestwegen heeft A.W.V. ook een zeer belangrijke taak van administratief beheer te vervullen.

Dit beheer vertaalt zich voornamelijk in het afleveren van adviezen en vergunningen en wordt integraal uitgevoerd via het programma ANALINDA.

Onderstaande tabel geeft een overzicht per materie en per buitenafdeling van het aantal afgewerkte dossiers in 2001.

	Antwerpen	Limburg	Oost-Vl.	Vl-Brabant	West-Vl.	Totaal
Adviezen voor stedenbouwkundige vergunningen	2.120	1.694	2.402	1.274	2.422	9.912
Publiciteit	690	324	593	326	892	2.825
Bezetting domein	265	190	310	72	264	1.101
Werken door nutsbedrijven	990	897	1.347	771	1.243	5.248
TOTAAL	4.065	3.105	4.652	2.443	4.821	19.086

Evolutie verkeers -ongevallen en -slachtoffers

Hieronder worden een aantal belangrijke cijfers aangehaald in de evolutie van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers tijdens de laatste vijf jaar. De recentste officiële cijfers gaan tot en met het jaar 2000 (Bron: Nationaal Instituut voor de Statistiek).

TABEL 1. Het aantal verkeersongevallen in België 1996-2000

	Aantal ongevallen	Evolutie t.o.v. vorig jaar	Evolutie in %
1996	48 750	-1 994	-4
1997	50 078	+1 328	+3
1998	51 167	+1 089	+2
1999	51 601	+434	+1
2000	49 065	-2 536	-5

TABEL 2. Het aantal verkeersslachtoffers in België 1996-2000

	Gedood	Evolutie in %	Dodelijk gewond	Evolutie in %	Ernstig gewond	Evolutie in %	Licht gewond	Evolutie in %
1996	1 238	-7	118	+6	11 221	-12	55 682	-3
1997	1 257	+2	107	-9	11 432	+2	58 111	+4
1998	1 373	+9	127	+19	10 909	-5	59 851	+3
1999	1 269	-8	128	+1	10 421	-4	60 725	+1
2000	1 364	+7	106	-17	9 847	-6	58 114	-4

TABEL 3. Het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen 1996-2000

	Gedood	Dodelijk gewond	Ernstig gewond	Licht gewond	TOTAAL
1996	728	59	7 204	35 691	43 682
1997	699	52	7 358	38 367	46 476
1998	790	65	6 838	39 446	47 139
1999	743	63	6 714	40 296	47 816
2000	814	57	6 334	39 086	46 291

TABEL 4. Het aantal verkeersslachtoffers per Vlaamse provincie 1996-2000

	1996	1997	1998	1999	2000
Antwerpen	10 999	11 566	11 429	11 939	11 058
Limburg	6 640	7 120	7 768	7 627	7 562
O-Vlaanderen	10 443	10 941	10 969	10 883	10 512
VI-Brabant	6 546	7 051	7 095	7 401	7 205
W-Vlaanderen	9054	9 798	9 878	9 966	9 954
Vlaams Gewest	43 682	46 476	47 139	47 816	46 291

TABEL 5. Het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen volgens de aard van de weg 1996-2000

	Autosnelweg	Rijksweg of Provincieweg	Niet-genummerde weg	TOTAAL
1996	3 931	21 614	18 131	43 676
1997	4 591	22 697	19 188	46 476
1998	4 458	23 350	19 328	47 136
1999	4 774	24 011	19 031	47 816
2000	5 035	23 440	17 816	46 291

Evolutie Personeelsbestand

Hieronder krijgt u een overzicht van het aantal personeelsleden van de administratie Wegen en Verkeer over de laatste vijf jaar.

Verdeling volgens geslacht

1997

	Totaal	M	V
Directoraat-Generaal	13	7	6
Afdeling Antwerpen	271	217	54
Afdeling Vlaams-Brabant	238	203	35
Afdeling Limburg	223	192	31
Afdeling Oost-Vlaanderen	305	237	68
Afdeling West-Vlaanderen	283	237	46
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	189	163	26
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	44	23	21
Afdeling Verkeerskunde	50	40	10
Afdeling Wegenbouwkunde	49	41	8
TOTAAL	1665	1360	305

1998

	Totaal	M	V
Directoraat-Generaal	13	8	5
Afdeling Antwerpen	271	218	53
Afdeling Vlaams-Brabant	244	210	34
Afdeling Limburg	223	192	31
Afdeling Oost-Vlaanderen	308	239	69
Afdeling West-Vlaanderen	286	238	48
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	201	173	28
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	42	22	20
Afdeling Verkeerskunde	48	42	6
Afdeling Wegenbouwkunde	49	41	8
TOTAAL	1685	1383	302

STATISTIEKEN

1999

	Totaal	M	V
Directoraat-Generaal	15	9	6
Afdeling Antwerpen	273	218	55
Afdeling Vlaams-Brabant	240	205	35
Afdeling Limburg	223	187	36
Afdeling Oost-Vlaanderen	298	227	71
Afdeling West-Vlaanderen	278	229	49
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	198	163	35
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	43	22	21
Afdeling Verkeerskunde	47	41	6
Afdeling Wegenbouwkunde	49	41	8
TOTAAL	1664	1342	322

2000

	Totaal	M	V
Directoraat-Generaal	16	9	7
Afdeling Antwerpen	271	217	54
Afdeling Vlaams-Brabant	241	205	36
Afdeling Limburg	228	190	38
Afdeling Oost-Vlaanderen	295	227	68
Afdeling West-Vlaanderen	289	239	50
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	200	164	36
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	38	20	18
Afdeling Verkeerskunde	48	41	7
Afdeling Wegenbouwkunde	49	41	8
TOTAAL	1675	1353	322

2001

	Totaal	M	V
Directoraat-Generaal	18	10	8
Afdeling Antwerpen	320*	261	59
Afdeling Vlaams-Brabant	243	205	38
Afdeling Limburg	236	197	39
Afdeling Oost-Vlaanderen	301	231	70
Afdeling West-Vlaanderen	289	237	52
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	207	166	41
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	44	25	19
Afdeling Verkeerskunde	49	41	8
Afdeling Wegenbouwkunde	49	42	7
TOTAAL	1756	1415	341

* inclusief de personeelsleden van de voormalige IMALSO (Intercommunale Maatschappij van de Linker Schelde-Oever)

Verdeling volgens leeftijd

1997

	25-35	36-45	46-55	55+
Directoraat-Generaal	1	4	7	1
Afdeling Antwerpen	8	57	171	35
Afdeling Vlaams-Brabant	12	31	172	23
Afdeling Limburg	9	43	134	37
Afdeling Oost-Vlaanderen	13	70	180	42
Afdeling West-Vlaanderen	9	56	184	34
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	37	54	76	22
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	7	5	23	9
Afdeling Verkeerskunde	4	9	32	5
Afdeling Wegenbouwkunde	1	4	40	4
TOTAAL	101	333	1019	212

1998

	25-35	36-45	46-55	55+
Directoraat-Generaal	1	4	6	2
Afdeling Antwerpen	14	49	169	39
Afdeling Vlaams-Brabant	16	27	172	29
Afdeling Limburg	10	40	135	38
Afdeling Oost-Vlaanderen	19	60	183	46
Afdeling West-Vlaanderen	15	45	182	44
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	47	57	75	22
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	6	5	24	7
Afdeling Verkeerskunde	4	8	30	6
Afdeling Wegenbouwkunde	1	4	40	4
TOTAAL	133	299	1016	237

STATISTIEKEN

1999

	25-35	36-45	46-55	55+
Directoraat-Generaal	2	5	6	2
Afdeling Antwerpen	24	45	153	51
Afdeling Vlaams-Brabant	17	16	176	31
Afdeling Limburg	15	38	133	37
Afdeling Oost-Vlaanderen	22	48	176	52
Afdeling West-Vlaanderen	14	44	161	59
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	42	60	71	25
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	9	5	21	8
Afdeling Verkeerskunde	2	10	27	8
Afdeling Wegbouwkunde	1	3	36	9
TOTAAL	148	274	960	282

2000 = 2001

	25-35	36-45	46-55	55+
Directoraat-Generaal	2	5	7	2
Afdeling Antwerpen	26	36	149	60
Afdeling Vlaams-Brabant	21	15	166	39
Afdeling Limburg	25	34	129	40
Afdeling Oost-Vlaanderen	25	43	170	57
Afdeling West-Vlaanderen	23	42	154	70
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens	39	65	70	26
Afdeling Wegenbeleid en -beheer	6	3	20	9
Afdeling Verkeerskunde	3	12	26	7
Afdeling Wegbouwkunde	1	3	36	9
TOTAAL	171	258	927	319

Schadegevallen

Onderstaande statistieken vermelden het aantal schadedossiers met bijbehorende uitgaven per provinciale afdeling voor 2001. Deze schadegevallen betreffen schade die door derden toegebracht werd aan het gewestdomein beheerd door de afdelingen.

Afdeling Antwerpen

Districten	Aantal schadedossiers	Bekende	Onbekende	Uitgaven in €	Ongevallen eigen wagens
Antwerpen	1240	749	491	835.077,82	-
Brecht	362	262	100	286.389,04	1
Geel	445	163	282	166.411,95	1
Grobbendonk	465	328	137	289.135,99	1
Ruisbroek	658	311	347	462.180,06	-
Vosselaar	202	158	44	129.256,52	1
Totaal	3372	1971	1401	2.168.451,38	4

STATISTIEKEN

Afdeling Limburg

Districten	Aantal schadedossiers	Bekende	Onbekende	Uitgaven in €	Ongevallen eigen wagens
St.-Truiden	392	138	254	207.807,60	3
Hasselt	547	310	237	496.583,86	3
Neerpelt	206	158	48	176.748,35	2
Tongeren	198	101	97	136.657,98	0
Maaseik	276	173	103	193.760,19	2
Genk	501	310	191	661.669,04	5
Totaal	2120	1190	930	1.873.227,02	15

Afdeling Vlaams-Brabant

Districten	Aantal schadedossiers	Bekende	Onbekende	Uitgaven in €	Ongevallen eigen wagens
Halle	428	207	221	298.400,47	2
Vilvoorde	1302	710	592	1.119.527,36	7
Herent	277	102	175	187.297,92	1
Bertem	354	192	162	342.200,79	1
Aarschot	596	306	290	315.879,03	-
Totaal	2957	1517	1440	2.263.305,57	11

STATISTIEKEN

Afdeling Oost-Vlaanderen

Districten	Aantal schadedossiers	Bekende	Onbekende	Uitgaven in €	Ongevallen eigen wagens
Gent	478	225	253	248.682	4
Wetteren	277	208	69	106.823	-
Eeklo	273	148	125	157.337	-
Sint-Niklaas	430	222	208	189.070	1
Aalst	317	185	132	80.816	-
Gentbrugge (autosnelwegen)	1001	608	393	569.926	2
Totaal	2776	1596	1180	1.352.654	7

Afdeling West-Vlaanderen

Districten	Aantal schadedossiers	Bekende	Onbekende	Uitgaven in €	Ongevallen eigen wagens
Brugge	478	192	286	203.636,18	3
Kortrijk	450	214	235	284.963,99	2
Ieper	250	133	117	95.466,42	-
Diksmuide	377	135	242	188.026,00	2
Oostende	455	125	330	259.245,04	1
Pittem	288	101	187	163.176,31	1
Autosnelwegen Jabbeke	302	155	147	286.040,64	1
Autosnelwegen Kortrijk	495	304	191	365.621,83	4
Totaal	3095	1359	1736	1.846.176,41	14



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

Samenstelling

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

Verantwoordelijke uitgever

ir. Johan Vanderheyden
directeur-generaal
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 voor het leveren van teksten, cijfers en illustraties.
- Jan Swinnen voor het bijkomende fotomateriaal.
- Jenny Leemans voor haar bijdrage aan de eindredactie.
- Nadia De Braekeler voor de grafische vormgeving.

Fotografie

De afdelingen van de Administratie Wegen en Verkeer.
Jan Swinnen, Administratie Ondersteunde Studies en Opdrachten.

Grafische vormgeving

Nadia De Braekeler
Digitale drukkerij LIN

Drukwerk

Joh. Enschedé/Van Muyswinkel

Depotnummer D/2002/3241/329

Uitgave oktober 2002

