

ACTIVITEITEN VERSLAG 2023, UITGAVE 2024



Vlaanderen
is wegen en verkeer

- 5** Onze hoofdfocus? Die ligt meer dan ooit op verkeersveiligheid.
- 6** Assetmanagement: nieuwe aanpak voor het beheer van onze kunstwerken
- 11** Participatie in studie: cocreëren voor beter verkeer
- 14** Omgeving Leuvens knooppunt krijgt ledverlichting
- 16** Ecoveloduct leidt ook vleermuizen veilig over de snelweg
- 20** Winterdienst schakelt versnelling hoger voor fietsers
- 23** Nieuwe missie en visie

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Reorganiseren voor betere resultaten op het terrein

Administrateur-generaal Kathy Vandenmeersschaut blikt terug en kijkt vooruit

VOORWOORD - 2023 was een jaar van verandering. Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) kreeg een nieuwe missie en visie, en sleutelde aan zijn structuur en interne organisatie. Reden? De krachten zo goed mogelijk bundelen om de uitdagingen rond verkeersveiligheid, onderhoudsachterstand en duurzaamheid aan te pakken. Kathy Vandenmeersschaut, administrateur-generaal bij AWV vertelt hoe zij 2023 beleefde en wat 2024 met zich meebrengt.

AWV ziet verkeersveiligheid als topprioriteit. Hoe vertaalde zich dat in de projecten op het terrein?

Kathy Vandenmeersschaut: "We hebben hard gewerkt, in alle afdelingen en in alle districten. Enkel al op gewestwegen werkten we op meer dan 1.000 locaties, altijd met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Veiligheid van fietsers kreeg veel aandacht met meer dan 200 fietswerven sinds 2022. De afgelopen jaren verbeterden we enkel al met relancemiddelen zo'n 380 km fietspad, een cijfer waar we trots op kunnen zijn. We werkten aan 207 schoolroutes en 92 gevaarlijke punten. Ook konden we 5 gevaarlijke punten schrappen van de historische lijst. Op 125 kruispunten namen we ook conflicten weg tussen overstekende fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer."

"De focus op verkeersveiligheid vertaalde zich ook in onze gesprekken met belangrijke partners als de Fietsersbond, Ouders van Verongelukte Kinderen, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Kind en Samenleving en de vzw Licht en Liefde. Maar we zagen ook lokale besturen, provinciegouverneurs en verkeersveiligheidsexperts. Deze gesprekken gaven ons extra energie om te blijven inzetten op het verhogen van de verkeersveiligheid. We organiseerden ook nieuwe opleidingen waarbij we heel sterk de nadruk hebben gelegd op het verster-

ken van de verkeersveiligheid. Ik denk spontaan aan de Copenhagenize-opleidingen samen met Fietsberaad."

Gaat AWV op dat elan verder in 2024?

Vandenmeersschaut: "Verkeersveiligheid blijft inderdaad bovenaan onze lijst staan. Tegelijk hebben we enorme uitdagingen om de onderhoudsachterstand van onze wegen en kunstwerken weg te werken. We hebben een ambitieus Masterplan Tunnels, waarbij we de komende jaren uitstippelen welke investeringen er nodig zijn om onze tunnels naar hedendaagse standaard te brengen. Ook starten we samen met De Vlaamse Waterweg in 2024 met een ongezien publiek-private samenwerking voor de renovatie van 49 bruggen - waarvan 39 bij ons agentschap. Dat gebeurt boven op de renovaties en herstellingen aan 125 bruggen die sinds 2020 zijn gestart."

AWV wil ook duurzamer worden. Kan je dat concreet maken?

Vandenmeersschaut: "We moeten onze voetafdruk en impact op de natuurlijke omgeving verder verkleinen. Er is de grote verledingsoperatie op autosnelwegen en gewestwegen en we kijken naar hoe hernieuwbare energie onze installaties kan voeden. Ook is er een belangrijk proefproject rond zonnepanelen op onze restgronden. We werken verder aan heel wat ontsnipperingsprojecten samen met het Departement Omgeving en

het Agentschap Natuur en Bos (ANB) om leefgebieden van dieren rond onze wegen opnieuw te verbinden. Waar mogelijk zetten we ook in op een ecologisch beheer van onze bermen met positieve gevolgen voor de natuur. Daarnaast kijken we nu ook systematisch naar ontharding en een betere waterinfiltratie."

"Ook gebruiken we samen met onze aannemers zoveel mogelijk duurzame technieken en circulaire materialen; we schrijven die doelstellingen ook in in onze aanbestedingen. En uiteraard zetten we volop in op de modal shift met bijvoorbeeld de uitrol van Hoppinpunten en het verbeteren van onze fietspaden."

En hoe sluit de nieuwe organisatiestructuur aan op die ambitie?

Vandenmeersschaut: "Ik denk dat onze nieuwe missie de koers van ons agentschap nog scherper uitzet. Onze 1.252 medewerkers werken elke dag aan zeer uiteenlopende opdrachten. Alles wat we doen - van grote infrastructuurprojecten tot het regelen van het verkeer en het aanpassen van verkeerssituaties - heeft een directe impact op het leven van mensen. Dat maakt dat we een grote verantwoordelijkheid dragen."

"Veranderen om te veranderen is nooit goed. Onze reorganisatie is een zeer bewuste keuze om onze werking af te stemmen op de grootste noden op het vlak van mobiliteit. Concreet



"De gesprekken met verkeersveiligheidspartners geven extra energie om verkeersveiligheid verder prioritair aan te pakken."

Administrateur-generaal Kathy Vandenmeersschaut

versterken we onze territoriale afdelingen - dat zijn onze uitvoerende afdelingen in de verschillende provincies - met goed georganiseerde strategische en ondersteunende diensten. Zo focussen we op de efficiënte realisatie van projecten en verkorten we zoveel mogelijk de doorlooptijd."

Tot slot, zien we in 2024 eindelijk de zelfrijdende auto op onze Vlaamse wegen?

Vandenmeersschaut: *(lacht)* "Wel... ik ben geen autobouwer, maar ik weet wel dat onze infrastructuur en onze wetgeving zich klaar maken om die zelfrijdende wagens te ontvangen. We kijken meer en meer naar onze infrastructuur als 1 ecosysteem, geconnecteerd met elkaar en in de toekomst ook meer en meer met de weggebru-

ker. De digitalisering is ook een absolute voorwaarde voor een goed assetmanagement."

"Innovatie is er niet enkel voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor fietsers. Ik denk spontaan aan het werk dat we doen met de intelligente verkeerslichten met Mobilidata. Fietsers 'ontzorgen' door hen makkelijker groen te geven bijvoorbeeld, of door hen ononderbroken als groep te laten oversteken, is een van de vele mooie toepassingen."

Op naar een jaar met veel groene lichten! Dank, Kathy.

DE
6 VAN
2024

ONZE PRIORITEITEN VOOR DIT JAAR.



Ingrepen
fietspaden



Uitrol
basisbereikbaarheid



Onderhoudsingrepen
verhogen



Energie besparen
en opwekken



Tunnels



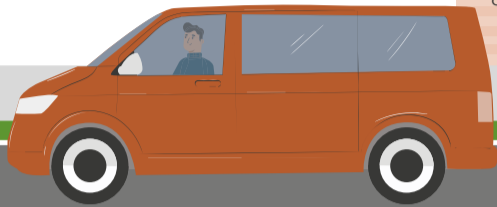
Implementeren
nieuwe structuur

AWV in 2023

INFRASTRUCTUUR

WEGEN EN FIETSPADEN

7.131 km wegen
5.687 gewestwegen
1.444 autosnelwegen



GELUID

178 km geluidsschermen
11 locaties met geluidsmilderende maatregelen (schermen, gronddam & stillere wegverharding)



VERKEERSLICHTEN

1.739 lichtengeregelde punten waarvan **877** kruispunten maximaal conflictvrij
90 Intelligente lichten



DYNAMISCHE ZONE 30
 → **959** borden

7.711 km fietspaden
13% aanliggend verhoogd



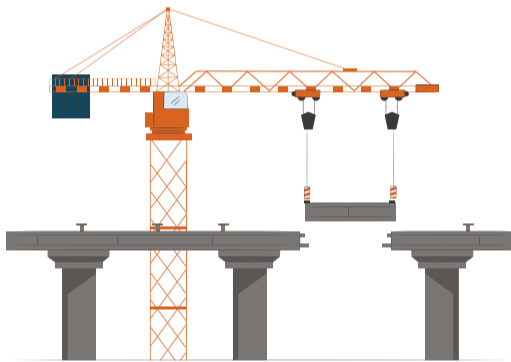
30% aanliggend
57% vrijliggend

MEET- EN OBSERVATIESYSTEMEN

83 locaties met fietstellussen **1.755** verkeerscamera's **5.141** locaties met dubbele meetlussen Meten-in-Vlaanderen

KUNSTWERKEN

2.048 kunstwerken
1.756 bruggen
267 kokers waarvan **25** grote tunnels
6 ecodeucten
2 ecovalleien



GLASVEZEL

2.855 km kabelnetwerk

BERMEN

5.800 ha



DIENSTENZONES & HOPPIN

72 dienstenzones
91 carpoolparkings & park-and-rides
156 Hoppinpunten



VERLICHTING & WEGUITRUSTING

175.000 verlichtingstoestellen waarvan **27%** led
4.196 km vangrails & afschermingen
456.361 verkeersborden
842 verlichte borden



DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

663 seinbruggen dynamische rijstrooksignalisatie
8 spitsstroken
1.781 borden rijstrooksignalisatie (RSS)
186 digitale tekstborden (RIVMS)



HANDHAVING

314 trajectcontroles
1.220 flitspalen
1 mobiele trajectcontrole*
39 vaste aslastwegers

*in eigen beheer

14 installaties voor controle op:

- tussenafstanden
- inhaalverbod bij regenweer
- oneigenlijk gebruik van de pechstrook

9 installaties voor controle op:

- overlading (weigh-in-motion)



BUDGET

INVESTERINGEN & STRUCTUREEL ONDERHOUD

Reguliere investeringen **620,03 M€**

Combimobiliteitsfonds **10,3 M€**

Verkeersveiligheidsfonds **34,08 M€**



Beschikbaarheidsvergoedingen **106,70 M€**

ONDERHOUD **179,96 M€**



ACTIVITEITEN

PROJECTEN

Autosnelwegen: **25** grote werven
 Gewestwegen: **99** grote werven
22 participatietrajecten
59 nieuwe fietswerven



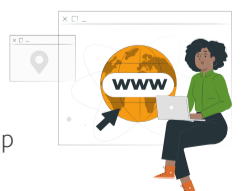
VERKEERSVEILIGHEID

207 schoolroutes **125** maximaal conflictvrije kruispunten
33 MIA-punten **92** gevaarlijke punten
59 fietswerven



MONITORING & AFWIKKELING VERKEER

13.184 incidenten met verkeershinder
1.742 omleidingen
211 calamiteitenroutes
213 keer uitzonderlijk spitsstrook opengesteld
20.646 keer technische hulp



INTERACTIE & DIENSTVERLENING

30.338 meldingen van burgers via Meldpunt Wegen
18.323 adviezen
5.842 vergunningen inname openbaar domein
2.428 aanvragen voor evenementen
8.617 aanvragen voor nutsleidingen



912.000 bezoekers wegenenverkeer.be
3.617.000 bezoekers verkeerscentrum.be

Mobilidata in actie: gepersonaliseerde waarschuwingen voor spookrijders



INNOVATIE - Vlaanderen kreeg als eerste regio wereldwijd een realtimedetectiesysteem voor spookrijders. Zowel spookrijders als bestuurders in hun directe omgeving krijgen waarschuwingen via navigatie-apps aangesloten op Mobilidata.

De federale politie telt elk jaar gemiddeld 350 tot 400 spookrijders op onze autosnelwegen. En die spookrijders kunnen ernstige ongevallen veroorzaken: bijna 1 op 5 ongevallen met spookrijders kent een dodelijke afloop. Om die ongevallen terug te dringen, zijn 2 elementen cruciaal: een snelle detectie van spookrijders en een gerichte waarschuwing aan andere bestuurders in de buurt.

Mobilidata ging in zee met het Duitse technologiebedrijf Bosch om beide elementen te verwerken in de apps die geconnecteerd zijn met Mobilidata. Vlaanderen is wereldwijd ook de eerste overheid die de digitale waarschuwingen over spookrijders integreert in haar verkeersinformatiekanalen.

Extra bron om spookrijders snel te detecteren en uit het verkeer te krijgen

Het Vlaams Verkeerscentrum is verantwoordelijk om verkeersinformatie te verdelen, inclusief waarschuwingen voor spookrijders. Met deze nieuwe technologie komt daar een extra bron bij, die meer focus legt op de exacte locatie van een bestuurder. **RESULTAAT:** alleen spookrijders en mensen in de onmiddellijke omgeving krijgen een waarschuwing via hun smartphone-app. Zo vermijden we dat andere bestuurders die niet in de buurt zijn, nodeloos afgeleid worden.

Op de plekken waar spookrijders de snelweg oprijden, laten we verkeersveiligheidsinspecties uitvoeren en voeren we aanpassingen uit om spookrijden in de toekomst te vermijden.

Sfeeropname persmoment



Lees meer op mobilidata.be



Leer hoe detectie werkt



Wat is Mobilidata?

In het Mobilidata-programma werken overheden, bedrijven en onderzoekers samen rond 31 vernieuwende technologische verkeersoplossingen. AWV is een belangrijke Mobilidata-partner. We zorgen bijvoorbeeld voor de uitrol van intelligente lichten. Eind 2023 zijn 90 intelligente lichten actief in heel Vlaanderen. We voeden Mobilidata ook met heel wat verkeersdata. Zo krijgen weggebruikers waarschuwingen en meldingen op hun verkeersapps of navigatiesystemen over bijvoorbeeld dynamische snelheidsbeperkingen, traag rijdende dienstvoertuigen zoals strooiwagens, staarten van files en wegenwerken.

Analyse van de verkeersonveiligheid nog voor een ongeval gebeurt

INNOVATIE - Ook in 2023 zetten we drones in om het verkeer op verkeerswisselaars en kruispunten te analyseren. De luchtbeelden helpen ons om gevaarlijke situaties op te sporen.

Om te bepalen waar we moeten werken om de verkeersveiligheid te verhogen, gebruiken we verkeersdata. We monitoren het wegennet ook proactief om gevaarlijke situaties te detecteren nog voor een ongeval gebeurt. Met herkomst- en bestemmingsonderzoek, telslangen op het wegdek, camera's en menselijke observatoren screenen we kruispunten op mogelijke pijnpunten.

Ook drones helpen ons om kruispunten te analyseren. Hun inzet is niet nieuw: eerder waren er al dronevluchten in Stabroek, Hasselt, Deurne en Kortrijk. In 2023 kwamen daar 2 locaties bij: het complex De Vlecht in Waregem en het kruispunt van de Tiensepoort in Leuven, waar we de nieuwe lichtenregeling vierkant groen onderzochten.

Sneller en objectiever oplossingen vinden

Drones helpen ons wanneer we complexe of grotere locaties willen onderzoeken. We kunnen ze makkelijk en veilig inzetten opdat we de openbare weg niet hoeven in te nemen. Ze leveren een overzichtsbild waarop we het volledige gebied in 1 oogopslag zien.

De analyses op basis van luchtbeelden zijn objectiever dan de vaststellingen van een menselijke observator. Met behulp van AI-software kunnen de trajecten van de weggebruikers uit de beelden worden afgeleid. Dit soort data kan een mens nu eenmaal niet verzamelen: denk aan snelheid, acceleratie, weefbewegingen, *time-to-collision* en heatmaps. Ook om patronen te herkennen, bieden ze een oplossing. De objectieve informatie van de drones helpt ons om sneller beslissingen te nemen in discussies over wat het probleem is en welke ingreep het meest geschikt is.

Extra aandacht voor voetgangers en fietsers

Dankzij nieuwe AI-beeldherkenningssoftware kunnen uit de beelden van drones ook de bewegingen van fietsers en voetgangers worden afgeleid op een kruispunt. Daarmee kunnen we bijvoorbeeld ook bijna-ongevallen in kaart brengen.

Met een droneopname ben je wel beperkt in de tijd. Wanneer je alleen geïnteresseerd bent in de spitsuren, is dat minder een probleem. Ook de wetgeving rond drones zorgt soms voor beperkingen (no-flyzones, maximale hoogte) en op de opnamedag mag het weer niet te slecht zijn.

Menselijke inspecties blijven wel nodig om gevaar te analyseren. Elke situatie is maatwerk. Dronebeelden kunnen helpen bij de analyse, maar een verkeersveiligheidsexpert zal de resultaten moeten interpreteren en uiteindelijk een oplossing moeten voorstellen.



"Menselijke inspecties blijven nodig en elke situatie is maatwerk. Dronebeelden kunnen ondersteunen bij de analyse, maar een verkeersveiligheidsexpert zal uiteindelijk een oplossing moeten voorstellen."

Complex De Vlecht in Waregem

Onze hoofdfocus? Die ligt meer dan ooit op verkeersveiligheid

VERKEERSVEILIGHEID - We maken stap voor stap werk van veiliger verkeer in Vlaanderen. Elke collega van ons agentschap komt met verkeersveiligheid in aanraking, maar voor sommigen is het de orde van de dag. 2 van die hardwerkende collega's zijn Liessa Illiaens, die in 2023 aan het hoofd stond van het team Veiligheid en Ontwerp, en Tom Viaene van het team Verkeer en Signalisatie in West-Vlaanderen. Vandaag staan Liessa en Tom aan het hoofd van 2 van de 5 nieuwe pijlers Verkeersveiligheid en Weguitrusting.



Liessa Illiaens:
"De kunst is om gevaarlijke locaties in de context van de hele omgeving te bekijken."

Tom en Liessa, verkeersveiligheid staat sinds een jaar expliciet in de nieuwe missie van AWV. Wat betekende dat voor jullie werk in 2023?

Liessa Illiaens: "Voor het team Veiligheid en Ontwerp maakte die shift een groot verschil. Je voelt dat verkeersveiligheid vandaag een prioriteit is in de hele organisatie, en dat we echt grenzen mogen verleggen op dat vlak. We voelen ons gesteund tot helemaal boven in het management."

Tom Viaene: "Een van de kerntaken van de provinciale teams Verkeer en Signalisatie is de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. Die commissie bespreekt gevaarlijke punten en schoolroutes, en zoekt naar maatregelen voor die plekken. In West-Vlaanderen hebben we in 2023 de verkeersveiligheid aangepakt op locaties die op onze eigen prioriteitenlijst stonden, of waarvan een lokaal bestuur signaleerde dat er een ingreep nodig was."

Vroeger hoorde je wel eens dat ingrepen voor meer verkeersveiligheid ten koste gaan van de doorstroming. Is dat nog steeds zo?

Illiaens: "Die tegenstelling tussen verkeersveiligheid en doorstroming

is in de praktijk helemaal niet zo zwart-wit. Je merkt dat vooral aan verkeerslichten. Als we daar conflicten oplossen met een aangepaste lichtenregeling, moeten we uitkijken dat we niet te ver gaan. Want dan zie je iets verderop dat er een zodanige fileopbouw komt dat daar weer nieuwe problemen en onveiligheid ontstaan. Terwijl de lichtenregeling maar 1 van de instrumenten is die we hebben om een situatie verkeersveiliger te maken. Hoe zit het met de circulatie in de omgeving? Kunnen we het verkeer anders organiseren om zo het evenwicht te bewaren? De kunst is om gevaarlijke locaties in de context van de hele omgeving te bekijken."

Viaene: "In het Vlaamse actieplan voor verkeerslichten zie je dat spanningsveld ook. De lichtenregeling heeft een invloed op de omliggende wegen, en die zijn vaak bij lokale besturen in beheer. Daarom is het van cruciaal belang dat we een goede verstandhouding hebben met lokale overheden en politiezones."

Kunnen we in die samenwerking nog winst boeken op het vlak van verkeersveiligheid?

Viaene: "Zeker wel. We mogen als agentschap nog meer naar buiten

komen met onze expertise en duidelijk maken dat we ten dienste staan van lokale partners. Want als wij verkeersveiligheid op de kaart zetten, kan dat ook inspirerend werken voor het lokale wegennet."

Illiaens: "We moeten ook inzetten op een sterke samenwerking tussen de provinciale afdelingen en ons centrale Expertisecentrum. Niet alleen om kennis te delen voordat we ergens investeren of aan onderhoud doen, ook om projecten achteraf te evalueren en die input weer te gebruiken voor de volgende keer. Onze nieuwe organisatiestructuur moedigt die samenwerking tussen het Expertisecentrum en de pijlers Verkeersveiligheid en Weguitrusting aan."

Viaene: "Die nieuwe structuur heeft nog een groot pluspunt: we kunnen nu efficiënter werken bij kleine ingrepen. Dat zijn ingrepen die we kunnen uitvoeren zonder grote investeringen en zonder dat er bijvoorbeeld onteigeningen of omgevingsvergunningen nodig zijn. De procedure daarvoor zal volledig binnen dezelfde pijler verlopen, en dat kan dus veel sneller dan vroeger. In een jaar tijd willen we nu een dossier opstarten, uitwerken en uitvoeren."

Waar kijken jullie naar uit in 2024?

Illiaens: "Het team Veiligheid en Ontwerp start dit jaar onder andere met de vernieuwing van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen. Dat wordt een inspirerend document voor iedereen die met openbare ruimte en voetgangers werkt. We zeggen wel eens: 'Voetgangers zijn de nieuwe fietsers'. De voorbije jaren hebben we sterk geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, maar we moeten opletten dat die niet ten koste gaat van de infrastructuur voor voetgangers. Het nieuwe vademecum geeft voetgangers de aandacht die ze verdienen. En uiteraard kijk ik uit naar mijn

nieuwe rol in Vlaams-Brabant. Ik geloof echt dat we met onze nieuwe pijler Verkeersveiligheid en Weguitrusting nog meer het verschil kunnen maken op het terrein. Ik vermoed dat Tom er net zoveel zin heeft als ik." (lacht)

Viaene: "Klopt, ik kijk net als Liessa erg uit naar mijn nieuwe rol in West-Vlaanderen. De provinciale teams Verkeer en Signalisatie maken voortaan deel uit van de nieuwe pijlers. De uitdaging in 2024 wordt om die omslag goed te maken, en er tegelijk voor te zorgen dat onze dienstverlening met dezelfde kwaliteit doorloopt."

Tom Viaene: "We mogen als agentschap nog meer naar buiten komen met onze expertise en duidelijk maken dat we ten dienste staan van lokale partners."



Knelpunt of probleem opgemerkt op de weg? ZEKER MELDEN!



Liessa Illiaens: "Ik doe graag een warme oproep aan iedereen die dit leest: merk je een probleem op de weg? Laat het weten aan het Meldpunt Wegen."

burgerprofiel.be



Maak je melding via

of

meldpuntwegen.be



Assetmanagement: nieuwe aanpak voor het beheer van kunstwerken

KUNSTWERKEN - Jan Van Rensbergen is programmamanager bij het Agentschap Wegen en Verkeer. Als vroegere CEO van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, het huidige Lantis, heeft hij een brede ervaring met de leiding van grote projecten. Die komt hem nu goed van pas bij de uitwerking van assetmanagement bij ons agentschap. Vooral het wegwerken van de onderhoudsachterstand op onze kunstwerken vormt een hele uitdaging.

Jan Van Rensbergen: "In 2023 zagen we de eerste vruchten van ons masterplan; de lijst prioritaire kunstwerken, de kritieke bruggen in zeer slechte toestand, werd korter."



Assetmanagement, wat is dat precies?

Jan Van Rensbergen: "Als beheerder van de Vlaamse weginfrastructuur heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een groot aantal 'assets' on-

der zijn hoede. Daaronder verstaan we alle wegen, bruggen en tunnels in ons patrimonium. Assetmanagement is een internationale 'best practice' voor organisaties zoals de onze. We bekijken de assets conse-

quent over hun volledige levenscyclus, van ontwerp tot afbraak, en analyseren de prestaties, kosten en risico's ervan. De conclusie? Er is voor onze hele assetportefeuille een grote inhaalbeweging nodig om de kwaliteit ervan op peil te krijgen."

Hoe kan assetmanagement daarbij helpen?

Van Rensbergen: "Assetmanagement helpt ons om de beperkte middelen in te zetten waar deze het meeste nodig zijn, en leidt tot een betere besluitvorming voor onderhoud en investeren. We bekijken ons patrimonium als een geheel en kunnen oordeelkundig de prioriteiten bepalen. En dat hebben we in 2023 gedaan door focus te leggen op onze bruggen en tunnels. Aan de wegen is er ook nog werk, maar bij de bruggen en tunnels is de onderhoudsachterstand sterk opgelopen en zijn de risico's het grootst. Het zijn cruciale schakels in ons wagenet. Stel je voor dat we de Kennedytunnel in Antwerpen plots moeten sluiten omdat hij niet meer veilig is: dat zou dramatisch zijn."

Wat staat er in die masterplannen?

Van Rensbergen: "We willen op een termijn van 10 jaar orde op zaken

stellen. Het masterplan van de bruggen haakt in op de aanpak die begin deze legislatuur was uitgerold. In 2023 zien we al de eerste vruchten: voor het eerst is de Lijst Prioritaire Kunstwerken, dit zijn kritieke bruggen in zeer slechte toestand, korter geworden. En met de publiek-private samenwerking kunstwerken OverBruggen versnelen we de vervanging van bruggen in slechte toestand. We zetten extra in op inspecties en werken aan onderhoudsplannen om de bruggen in goede staat te houden.

Bij de tunnels gaat het niet enkel over de bouwkundige constructies, maar ook over de installaties in de tunnels, de bewaking en bediening ervan, en alle aspecten van tunnelveiligheid die als een rode draad door alle maatregelen loopt. De inhaaloperatie is veelzijdig, complex en uitdagend. Het masterplan tunnels geeft ons houvast en structuur. Zo weten we nu in welke volgorde we de tunnels gaan aanpakken in de komende 10 jaar. Zo starten we in 2024 met de renovatie van de Beverentunnel. We hebben onze prioriteiten goed afgebakend: de tunnels waar het risico op problemen in de nabije toekomst groot is, en de maatschappelijke impact van falen eveneens hoog is, staan

bovenaan de lijst. Voor tunnels die lager op de lijst staan, is het nu al duidelijk wanneer ze aan bod komen."

Waar kijk je naar uit in 2024?

Van Rensbergen: "Voor de bruggen en tunnels zou ik graag een systematiek uitwerken voor het onderhoud over de volledige levensduur en hieruit een onderhoudsplanning bepalen voor de komende 10 jaar. Voor de bruggen die we vernieuwen in de publiek-private samenwerking OverBruggen hebben we samen met de Vlaamse Bouwmeester een kwaliteitshandboek opgesteld. Het zou goed zijn indien we dit handboek ook als richtsnoer gebruiken voor andere bruggen van ons agentschap. Want ook voor de vormgeving van infrastructuur is een minimaal kwaliteitsniveau nodig. Niet zomaar omdat wegen, bruggen of tunnels er mooi moeten uitzien, maar omdat we weten dat een rustgevend wegbeeld een bevezelen effect heeft op de verkeersveiligheid."

"De collega's van het Agentschap Wegen en Verkeer wens ik dit jaar veel passie en gedrevenheid toe. Wat we doen is belangrijk en zinvol werk. We hebben de positiviteit die ik voel in de organisatie absoluut nodig."

Robots op onderzoek in onze bruggen

WEGENBOUWKUNDE - Een goede analyse van de staat van onze kunstwerken is dé voorwaarde voor een slim investeringsplan waarbij we de veiligheid van onze bruggen vooropstellen. Drones en robots helpen sinds dit jaar onze bruginspecteurs bij het in kaart brengen van de staat van onze bruggen. Thomas Plumet, coördinator bruginspecties in onze nieuwe afdeling Assetinformatie & Inspecties Weginfrastructuur (AIW) vertelt hoe het werkt.

Thomas, wat doen robots beter dan mensen?

Thomas Plumet: (lacht) "Wel ... veel dingen, maar als het over het inspecteren van bruggen gaat, verminderen ze vooral de veiligheidsrisico's voor onze mensen. De inspectie van een brug is geen sinecure. Inspecteurs moeten vaak lange, smalle besloten ruimtes inklimmen via kleine mangaten onderaan de brug, die ze alleen kunnen bereiken met een hoogwerker van 4 meter of hoger. Via het gat klimmen ze een betonnen of stalen brugkoker in waar ze op handen en voeten, vaak in het donker, de inspectie moeten uitvoeren."

"De veiligheidsrisico's die dat met zich meebrengt, waren de belangrijkste redenen om op zoek te gaan naar technologische alternatieven. Zo kwamen we uit bij drones en later bij robots of crawlers."

Wat inspecteren de drones en robots precies?

Plumet: "De robot of crawler rijdt de koker in en registreert alles. We

kijken live mee met de robot en maken meteen het bouwkundige inspectieverslag op. Slimme software helpt ons daarbij. Zo sparen we nadien tijd om een verslag te schrijven op kantoor en hebben we meer tijd om inspecties uit te voeren op het terrein."

"We zien dankzij de robots echt alle gebreken: van problemen met de waterafvoer tot loszittend beton of blootliggende wapening en watervoerende scheuren. Hol klinkend beton, vochtigheden en het verschil tussen scheuren en spinnenwebben blijven voor robots wel heel moeilijk waar te nemen. Daarvoor hebben we manuele inspecties nodig."

"We werkten trouwens ook al met drones die we door de koker laten vliegen. Maar door de beperkte batterijduur en het stof dat opwaait, blijken drones bij betonnen bruggen toch een stuk minder interessant."

AWV heeft zo'n 2.000 bruggen in beheer. Hoe bepalen jullie

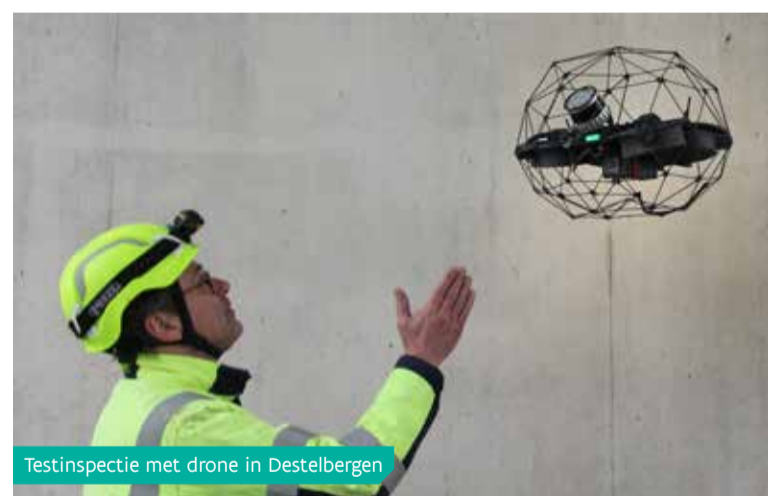
welke bruggen prioriteit krijgen?

Plumet: "We hebben een enorm patrimonium in ons beheer. Heel divers ook, van grote viaducten tot kleinere fietsbruggen. Een goede monitoring en analyse van al die kunstwerken is superbelangrijk. Zo bepaalt ons agentschap waar de prioriteiten liggen voor renovaties en herstellingen."

"We inspecteren elk kunstwerk met een overspanning van 5 meter of meer sowieso om de 3 à 5 jaar, afhankelijk van de toestand en het type van de brug. Ook na de oplevering van een nieuwe brug of na een grondige renovatie voeren we inspecties uit. En ook na een zware aanrijding van een brug gaat ons team ter plaatse."

Overall in Vlaanderen pakken we bruggen versneld aan, niet alleen de bruggen op de lijst prioritaire kunstwerken (LPK). Waar ligt jullie focus in 2024?

Plumet: "De komende 5 jaar willen



Testinspectie met drone in Destelbergen

we al de bruggen met kokers in ons beheer geïnspecteerd hebben. De technologie van robots en drones zal ons daarbij helpen. Veel werk dus op de plank, waar we met veel ambitie onze schouders onder zetten. Persoonlijk kijk ik uit naar de resultaten van de drone-inspectie van de Myllebrug in Brugge, en naar heel wat inspecties van bruggen over onder andere de E17. Er zijn ook werken gepland aan de slinger-viaducten in Zwijnaarde die we in-

specteren en er is de drone-inspectie van de stalen brug aan de Henneaulaan in Zaventem."

Succes, Thomas.

Bekijk een test in Destelbergen: Test drone-inspectie brug E17



Nieuwe geluidskaat maakt geluidsdruk in Vlaanderen zichtbaar

WEGENBOUWKUNDE - In het team Geluid en Trillingen hebben Barbara Vanhooreweder en Ann Buytaert de afgelopen jaren meegewerkt aan de opmaak van een nieuwe geluidskaat voor Vlaanderen. Die kaart toont hoe hoog de geluidslast is rond het Vlaamse wegennet.

Barbara en Ann, proficiat met jullie titanenwerk. Hoelang zijn jullie met deze geluidskaat bezig geweest?

Vanhooreweder: "We maken om de 5 jaar zo'n geluidskaat, en daar werken we toch telkens een jaar of 2 aan. We zijn dus blij dat het weer achter de rug is. *(lacht)* We verzamelen eerst alle beschikbare data, zoals de verkeersdruk op de wegen in ons beheer, het rolgeluid, het type wegverharding en de aanwezigheid van gebouwen of geluidswerende constructies. Al die informatie bezorgen we aan een studiebureau dat een computermodel in 3D maakt. Daarop zie je voor heel Vlaanderen de belangrijke wegen, het reliëf, de gebouwen errond enzovoort. Dan berekenen we voor elk punt op de kaart het geluidsniveau en geven dat een kleurcode. Het resultaat is een ingekleurde kaart die iedereen kan bekijken op Geopunt.be."

Waarvoor wordt zo'n geluidskaat dan gebruikt?

Vanhooreweder: "De geluidskaat geeft input voor ons geluidsactieplan. Daarin beschrijven we alle acties die we de komende 5 jaar gaan ondernemen om geluidshinder te beperken. Soms zijn dat praktische ingrepen. Op die plekken adviseren we bijvoorbeeld om geluidsscher-

men te plaatsen, de snelheid te beperken of de wegverharding aan te passen. Maar het gaat ook over onderzoek en innovatie."

Buytaert: "Op basis van de geluidskaat stellen we bijvoorbeeld ook een knelpuntenlijst op met grotere, zwaarbelaste zones. Dat zijn zones die blootgesteld worden aan een geluidsniveau boven 70 decibel, bijvoorbeeld gewestwegen. In die knelpuntenlijst zie je heel duidelijk met welke uitdagingen Vlaanderen kampt op het vlak van geluid: een dichte bebouwingsgraad en veel lintbebouwing."

De geluidskaat is voor iedereen toegankelijk. Wat zijn de voordelen daarvan?

Buytaert: "Iedereen kan de kaart bekijken op Geopunt. Op die manier willen we burgers informeren over de geluidsdruk in hun omgeving. Dat is belangrijke info voor mensen die bijvoorbeeld op zoek zijn naar een nieuwe woning. Die kunnen op de geluidskaat hun eigen straat opzoeken en bekijken hoe het er met het geluid gesteld is."

Vanhooreweder: "Wel een belangrijke kanttekening: bij de opmaak van de nieuwe geluidskaat hebben we voor het eerst de rekenmethode CNOSSOS gebruikt. Die is uniform



Ann Buytaert en Barbara Vanhooreweder

voor heel Europa. Het nadeel is dat de resultaten niet goed vergelijkbaar zijn met die van vorige geluidskarten. Het zou dus kunnen dat je volgens de nieuwe kaart op een plek woont met een hoger berekend geluidsniveau, zonder dat er

iets aan het geluid in je omgeving is veranderd."

Bekijk de geluidskaat via de QR-code hiernaast.

Geluidskaat



HOE WE GELUID VAN WEGVERKEER VERMINDEREN

Agentschap Wegen en Verkeer vermindert geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer. Sinds 2020 werden meer dan 900 akoestische gevelbelastingmetingen uitgevoerd, 40 kilometer geluidsmuur vernieuwd of gebouwd en 16 kilometer stillere wegverharding aangelegd. Op 2 locaties verminderden we ook het rolgeluid van voertuigbanden via de NGCS-techniek (kort voor Next Generation Concrete Surface).

Vaarwel gasontladingslampen, welkom led: op naar 35% minder energieverbruik

VERLEDDING - Met de ombouw van onze wegverlichting naar led besparen we energie, verkleinen we onze ecologische voetafdruk en maken we onze installaties klaar om te verlichten volgens de realtime weers- en verkeerssituatie. Eind 2023 was ongeveer 27% van onze verlichting omgezet naar led.



"Met led hoeven we ook niet langer te kiezen tussen 'aan' of 'uit', maar kunnen we ook dimmen. Zo kunnen we tijdens de minder drukke uren de verlichting wat minder hard laten branden."

Ledverlichting Artoisplein in Leuven

Waar het kan voor de verkeersveiligheid, doven we onze lichten. Zo beperken we de lichthinder en ons energieverbruik maximaal. Toch heeft ongeveer 65% van onze autosnelwegen permanente of dynamische (tijdelijke) verlichting nodig om de verkeersveiligheid te garanderen. Ook gewestwegen moeten vaak verlicht worden om bijvoorbeeld te zorgen dat voetgangers en fietsers zichtbaar genoeg zijn.

Slimmer verlichten afhankelijk van de omstandigheden op de weg en op het fietspad

Met de ombouw van onze oude gasontladingslampen naar led besparen we op ons verbruik en maken we tegelijk onze lichten slimmer. We mikken op een energiebesparing van minstens 35% op het totale verbruik van ons agentschap.

Op autosnelwegen is dat goed voor een besparing van ongeveer 4 GWh op jaarbasis, vergelijkbaar met het jaarlijkse energieverbruik van 1.150 gezinnen. Op gewestwegen is er na de ombouw een besparing van ongeveer 17,5 GWh op jaarbasis, vergelijkbaar met het jaarlijkse energieverbruik van 5.000 gezinnen.

Bij de vervanging krijgen alle nieuwe verlichtingstoestellen ook een afstandsbevakings- en sturingsmodule. Bij wegenwerken, incidenten, spitsstroken of slecht weer (de)activeren we de lichten op afstand. Met led hoeven we ook niet langer te kiezen tussen 'aan' of 'uit', maar kunnen we ook dimmen. Zo kunnen we tijdens de minder drukke uren, bijvoorbeeld in het midden van de nacht, de verlichting wat minder hard laten branden.

Ombouw verloopt sneller dan gepland

Eind 2023 was zo goed als het volledige patrimonium van de circa 18.000 verlichtingstoestellen met natriumlagedruk (NaLP) op de autosnelwegen omgebouwd naar led. We startten ook met de ombouw van de circa 22.000 verlichtingstoestellen met natriumhogedruk (NaHP). Tegen 2027 zijn alle lampen langs de snelwegen led, 3 jaar eerder dan bepaald in het Vlaamse regeerakkoord. In totaal gaat het om een investering in autosnelwegen van 32 miljoen euro, waarvan een groot stuk gefinancierd wordt vanuit het RepowerEU-programma van de Europese Unie.

Ook de verledning van de 78.000 verlichtingstoestellen op gewestwegen – gestart in 2021 – draait op volle toeren. Eind 2023 was 22% van de verlichting omgevormd. Eind 2024 is de operatie afgerond. In totaal gaat het om een investering in gewestwegen van 84,5 miljoen euro als onderdeel van het relanceplan Vlaamse Veerkracht.

School in Paal krijgt veiliger kruispunt

DE VLAAMSE VEERKRACHT

Het Spectrumcollege in Paal ligt aan de drukke Diestersesteenweg die Diest met Beringen verbindt. Om ervoor te zorgen dat de leerlingen veiliger te voet, met de fiets en het openbaar vervoer naar school en terug naar huis kunnen, hebben we het kruispunt aan de school heringericht. Dat deden we op basis van MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken). Experts van het Instituut voor Mobiliteit van UHasselt (IMOB) bekeken met drones en speciale software hoe we de omgeving er veiliger konden maken.

Brede en verlichte oversteekplaats

Het zebrapad schoven we enkele meters op naar de Wijerstraat, tot voor de ingang van de school. Tegelijk maakten we er een oversteekplaats voor fietsers van. Om ervoor te zorgen dat de fietsers en voetgangers ook in het donker opvallen, rustten we de oversteekplaats uit met punctuele verlichting: 2 ledlampen die via armen boven de oversteekplaats hangen. De geel-zwarte palen doen de verlichting en oversteekzone extra opvallen voor bestuurders.

Veilige bushaltes

Ook de bushalte richting Beringen verplaatsten we enkele meters om te zorgen dat de bussen niet meer vlak bij de school stoppen. Beide

bushaltes – ook de halte in de richting van Diest – kregen een verhoogd perron. Zo kunnen mensen met een rolstoel of een kinderwagen makkelijker de bus op- en afstappen. Ook de fietspaden aan de bushaltes vernieuwden we.

Auto niet meer koning

Om te voorkomen dat auto's de voet- en fietspaden op- en afrijden om te wildparkeren of om te keren, plaatsten we voor en naast de school omegabeugels en antiparkeerpalen. Die beugels ontmoedigen actieve weggebruikers ook om eender waar het kruispunt over te steken. Zo kunnen fietsers en voetgangers in alle veiligheid de schoolomgeving naderen. Het kruispunt met de Wijerstraat tegenover

de school werkten we weg door de straat met paaltjes af te sluiten. Zo is er geen afslaand verkeer meer. Dat maakt de schoolomgeving zeker voor fietsers en voetgangers extra veilig. Het hele kruispunt kreeg ook een nieuwe asfaltlaag.

Samenwerking met stad Beringen

Ook de stad Beringen deed inspanningen om de schoolomgeving veiliger te maken. Op de Schaffensesteenweg naast de school legden ze een breed voet- en fietspad aan, een nieuwe oversteekplaats voor fietsers en voetgangers, en een nieuw voetpad aan de parking tegenover de school. De stadsdiensten richtten de hele schoolomgeving ook in als fietszone.



NGCS op Antwerpse ring

Nieuwe spitsstroken en 'fluis-terstil' beton op E313 tussen Lummen en Ham

Van maart tot november 2023 vormden we de pechstroken op de E313 tussen Beringen en Ham in beide richtingen om tot spitsstroken. We legden ook nieuwe pechhavens aan en vernieuwden de op- en afrittencomplexen van Beringen en Tessenderlo. Met Next Generation Concrete Surface (NGCS) maakten we in 3 zones tussen Lummen en Ham in beide richtingen het volledige wegdek geluidsarmer.

Minder files en sluisverkeer

In 2020 namen we al de spitsstroken tussen de verkeerswisselaar van de E313 en de E314 in Lummen en het op- en afrittencomplex in Beringen in gebruik. Met de aanleg van 7 kilometer extra spitsstroken tussen Beringen en Ham zorgden we dat het verkeer nog beter kan doorstromen en dat de files en het sluisverkeer op de secundaire wegen in de omgeving van de E313 afnamen. Om die spitsstroken optimaal te laten werken, plaatsten we 13 portieken met dynamische infoborden over de snelweg. Die worden aangestuurd door tientallen camera's boven de snelweg en 73 meetlussen in het wegdek.

14 pechhavens en nieuwe op- en afritten

Om de 500 meter legden we in elke richting pechhavens van 100 meter lang en 4 meter breed aan, 14 in totaal. Om dat mogelijk te maken, verplaatsten we de bestaande geluidsschermen 4 meter naar achteren. Aan het op- en afrittencomplex Tessenderlo richting Antwerpen vernieuwden we de afrit en legden we een nieuwe, vlottere oprit komende van de N73 aan voor een betere doorstroming. Het verkeer dat van het tankstation komt, kreeg een eigen oprit naar de snelweg. In de richting van Lummen legden we de op- en de afrit heraan. Aan het complex in Beringen vernieuwden we richting Lummen de oprit en richting Antwerpen zowel de oprit als de afrit.

NGCS: geluidsreducerende techniek

Om het wegdek van de E313 tussen Lummen en Ham geluidsarmer te maken, kozen we voor NGCS (Next Generation Concrete Surface). Met die techniek brachten we in 3 zones over een afstand van 8,25 kilometer in beide richtingen langsgroeven van 1 tot 4 millimeter diep aan in het doorlopende gewapend beton. Die ingreep vermindert het rolgeluid tussen banden en het weggoppervlak met 3 dB(A) aan de bron. Het is dus een maatregel die een effect heeft voor alle omwonenden, terwijl het effect van geluidsschermen lokaal is en afneemt naarmate de afstand tot het scherm groter wordt. We kozen voor NGCS omdat die techniek toegepast kan worden op een degelijk betonnen ondergrond en duurzamer is dan AGT's (Asfalt Geluidsarme Toplagen) die om de 8 jaar vervangen moeten worden. Deze geluidsmilderende ingreep was hier bovendien economisch het meest interessant én de groeven hebben geen impact op de verkeersveiligheid.

MIA Quick Scan

Met MIA gebruiken we innovatieve technologieën om op gevaarlijke punten op gewestwegen de verkeerssituatie te analyseren. Met kleine infrastructuurwerken maken we die punten daarna veiliger.

Een MIA Quick Scan gaat nog een stap verder. Een team van experts zoals een verkeersexpert, een verkeerspsycholoog, een vertegenwoordiger van de politie en een wegbeheerder gaat na een zwaar verkeersongeval ter plaatse om te kijken met welke verbeteringen we een onveilige verkeerssituatie veiliger kunnen maken. Ze kijken behalve naar de verkeersinfrastructuur ook naar het gedrag van de weggebruikers en de handhaving van de verkeersregels door de politie.



Diestersesteenweg in Paal

Tongeren autoluw en fietsvriendelijk

Om het doorgaande en zware verkeer weg te houden uit het centrum van Tongeren, de ring rond Tongeren (R72) en de stationsomgeving, zijn we in 2022 gestart met ingrijpende en verbindende wegenwerken. We vernieuwen de Maastrichtersteenweg, zijn gestart met de voorbereidingen voor 2 nieuwe omleidingswegen, bouwden al een fietstunnel onder de Bilzersteenweg en realiseerden een nieuwe rijweg met veilige fietspaden op een deel van de Baversstraat.



Nieuwe omleidingswegen

Ten vroegste vanaf 2024 leggen we 2 nieuwe omleidingswegen aan met 1 rijstrook in elke richting en een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur voor de zuidoostelijke omleidingsweg. Zo krijgen fietsers, voetgangers en groen meer ruimte, verhogen we de leefbaarheid in de omliggende straten en wijken, en ontlasten we de dorpskernen van Berg en Henis.

Noordoostelijke omleidingsweg

Wanneer alle procedures rond geraken, starten we met de aanleg van het tweede deel van de noordooste-

lijke omleidingsweg. Dat loopt van de Baversstraat tot aan de Maastrichtersteenweg. Fietsers die van Berg naar Tongeren willen, kunnen via een fietsbrug in de Bergerstraat veilig de omleidingsweg over. Het AZ Vesalius krijgt een nieuwe toegangsweg die het gemotoriseerde verkeer van en naar het ziekenhuis uit de smalle Baversstraat en Hazelereik weghoudt.

Zuidoostelijke omleidingsweg

De nieuwe zuidoostelijke omleidingsweg verbindt de Maastrichtersteenweg met de stationsomgeving en via industrieterrein Overhaem

met de Luikersteenweg. Een nieuwe tunnel ter hoogte van de Sportpleinstraat leidt het gemotoriseerde verkeer onder de spoorweg door. Alleen fietsers en voetgangers zullen de oude spoorwegtunnel aan het station dan nog gebruiken.

Maastrichtersteenweg in het nieuw

De Maastrichtersteenweg (N79) is de link tussen de 2 omleidingswegen. In de herfst van 2022 zijn we gestart met de heraanleg van de steenweg over een afstand van 2 kilometer. De werken zullen tot de herfst van 2024 duren. De vernieuw-

de steenweg krijgt in de bebouwde kom nieuwe voetpaden, brede en verhoogde fietspaden en nieuwe parkeerplaatsen. Buiten de bebouwde kom komen er vrijliggende fietspaden en verhoogde bushaltes. Waar het kan, leggen we bomen en groene bermen aan. Ook de fietspaden op het verlengde van de steenweg, richting snelwegcomplex 32 Tongeren, worden opgewaarderd.

geren) een fietstunnel met ledverlichting. Zo kunnen fietsers de steenweg veilig kruisen. We maakten van de werken gebruik om over een afstand van 200 meter op de Bilzersteenweg de rijweg te herafalteren, het kruispunt met de Driekruisenweg te vernieuwen en nieuwe fietspaden en verhoogde bushaltes met schuilhuisjes aan te leggen.

Bekijk hoe de fietstunnel wordt ingeschoven:

Fietstunnel



Fietstunnel voor fietssnelweg F79

Onder de Bilzersteenweg (N730) bouwden we op het Fruitspoor (de fietssnelweg F79 Sint-Truiden-Ton-

De werken in 3D

Omdat de werken in en rond Tongeren zo ingrijpend zijn, ontwikkelden we de Project Atlas. Een interactieve kaart waarop je kunt zien hoe alle wegenprojecten eruit zullen zien zodra ze aangelegd zijn. Je kunt inzoomen op de details van elk project en de beelden voor en na de aanleg vanuit de lucht en vanaf de grond in 360° met elkaar vergelijken.



Bekijk de interactieve kaart



Nieuwe fietsbrug verbindt 2 delen Nationaal Park Hoge Kempen

De Boslaan (N75) in Dilsen-Stokkem snijdt het Nationaal Park Hoge Kempen in 2. Daarom zijn we ter hoogte van recreatiedomein Sparrendal gestart met de aanleg van een fietsbrug over de Boslaan. In de loop van 2024 komt er naast de fietsbrug ook een ecoduct van 60 meter breed voor dieren, ruiters en wandelaars.

Veilige overstek

Fietsers en voetgangers moeten de Boslaan nu oversteken om van het ene deel van het Nationaal Park Hoge Kempen naar het andere te geraken. Omdat de Boslaan een 2 x 2-rijbaan is, is dat heel gevaarlijk. Met de aanleg van de fietsbrug kunnen fietsers dat vanaf de lente van 2024 veilig doen zonder het drukke verkeer te hoeven kruisen. De brug past ook in de fietsplannen van Dilsen-Stokkem.

Verbinding tussen natuurgebieden

Dankzij de talrijke wandel- en fietspaden is het Nationaal Park Hoge Kempen enorm populair bij wandelaars en fietsfanaten. De Boslaan verbindt Hasselt en Genk met Dilsen-Stokkem en snijdt vanaf de E314 het park in 2. Zo vormt ze een verharde barrière tussen de 2 delen en versnipperd ze het natuurgebied

voor dieren. Vanuit het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO) zetten we met ecoduct Dilserbos in op ecologische ontsnippering en krijgen dieren opnieuw meer leefruimte, toegang tot voedsel en schuilplaatsen, en vinden ze makkelijker een geschikte partner, wat essentieel is voor hun voortbestaan.

Fietsbrug

De brug is 245 meter lang – 34 meter daarvan loopt boven de Boslaan – en 5 meter breed en krijgt een breed fietspad van 3 meter. Ze loopt 6 meter boven de Boslaan. Aan beide kanten is de brug uitgerust met een zachte aanloophelling die zorgt dat fietsers het hoogteverschil van 6 meter makkelijk en comfortabel kunnen overbruggen. Aan de kant van Terhills Resort loopt de helling

parallel met de Hoeweg, aan de kant van recreatiedomein Sparrendal sluit de helling met een lus aan op de toegang/ontmoetingsplaats van Dilserbos.

Centrale spil in fietsverbinding

De nieuwe brug is een cruciale schakel in het fietsplan van Dilsen-Stokkem. Het gemeentebestuur wil zo het Center Parcs Terhills Resort via een veilige, verharde fietsverbinding verbinden met jeugdbivak De Kalei, woonzorgcentrum Huize Lieve Moenssens en het centrum van de gemeente. Verder komt er nog een pontonbrug tussen de terrils die de fietsverbinding door het Nationaal Park richting Maasmechelen ontsluit.



Bekijk hoe we de fietsbrug bouwden



Nieuwe fietsbrug in Dilsen-Stokkem

Veiliger fietsen en oversteken op kruispunt Liersesteenweg in Sint-Katelijne-Waver

Maar 1 oversteekplaats voor voetgangers, verouderde asfaltering, smalle fietspaden,... Het kruispunt van de Liersesteenweg (N14) met de Albertstraat en Hogevelde in Sint-Katelijne-Waver had zijn beste tijd gehad. Daarom namen we het in 2023 onder handen om het veiliger te maken. Vandaag krijgen fietsers er 'vierkant groen', hebben omwonenden makkelijker toegang tot het openbaar vervoer en liggen er vaste parkeerzones op de steenweg.



Als belangrijke verbinding tussen Duffel en Mechelen rijden dagelijks duizenden weggebruikers over de Liersesteenweg (N14) in Sint-Katelijne-Waver. Tot vorig jaar was op die weg vooral de autobestuurder koning. Voor fietsers en voetgangers was het uitkijken geblazen. Zij konden aan slechts 1 zebraapad met verkeerslichten oversteken. Ook de nauwe fietspaden leidden regelmatig tot gevaarlijke verkeerssituaties. Daarom vernieuwden we het kruispunt tussen huisnummers 154 en 231.

Betere fietsinfrastructuur en toegankelijke bushaltes

Bij de vernieuwing van het kruispunt lag de topprioriteit bij kwetsbare weggebruikers. Daarom installeerden we met verkeerslichten veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. De nieuwe lichtregeling op het kruispunt is bovendien conflictvrij: fietsers krijgen 'vierkant groen' en steken zo in alle richtingen veilig en in 1 keer over.

In de directe omgeving van het kruispunt liggen vandaag ook bredere fietspaden en toegankelijker bushaltes. Tot slot zorgen vergroende en strategisch geplaatste parkeerstroken voor voldoende parkeermogelijkheden in de buurt met aandacht voor ontharding.

Samen met een aannemer werkten we in 3 fases:

- > Tussen augustus en september kreeg de infrastructuur richting Mechelen een make-over.
- > Van oktober tot december werd de andere kant, richting Duffel, afgewerkt.
- > In de laatste fase sloten we de Liersesteenweg volledig af om de onder- en topasfaltlaag aan te brengen.

"Bij de vernieuwing van het kruispunt lag de topprioriteit bij kwetsbare weggebruikers."

Renovatie verlengt levensduur brug 5 in Voorheide in Arendonk met 50 jaar

Met zijn 35 bruggen staat het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten bekend als een veelgebruikte route voor zowel weggebruikers als waterverkeer. Door de frequente belasting en slijtage zijn vervangingen of herstelwerkzaamheden aan de bruggen noodzakelijk. Ook bij brug 5 in Voorheide (N139) was dat het geval. Zowel de onderkant als bovenkant van de brug was aan vervanging toe.

In 2015 installeerden we 2 fietsbruggen aan de zijkanalen van brug 5 in Voorheide (N139) in Arendonk. Die fietsbruggen maakten vooral de oversteek van en naar Nederland voor fietsers en voetgangers veiliger. 8 jaar later bleek na een inspectie dat ook de wegbrug aan renovatie toe was. De verhoudingen van de oorspronkelijke brug zouden daarbij behouden blijven: 87,85 meter lang, 12 meter breed en 6,20 meter hoog.

Februari 2023: start van de werken

In het voorjaar van 2023 startten de werken. Allereerst verwijderde een grote telescoopkraan 250 ton dekplaat tussen de brugliggers. Omdat de brug niet breed genoeg was, werd een omleiding voorzien via de E34 en de toegangswegen tot het voormalige douanecomplex in Mol-Postel. De fietsersbruggen bleven wel toegankelijk.

In april haalde de aannemer de bovenste delen beton van de brugliggers weg met 'hydrodemolition', een techniek waarbij water onder hoge druk wordt geïnjecteerd in het beton. Zo splijt en barst het

kwalitatieve beton, zodat de wapening bewaard blijft en de brug stabiel. Die hydrodemolitionwerken gebeurden via een dambordpatroon, zodat de wapening op verschillende plaatsen omsloten blijft door beton en zich niet kan verplaatsen.

In een half jaar tijd werkten we voornamelijk aan de bovenkant van de brug. Daar kwamen nieuwe brugdekvoegen, nieuwe leuning en een nieuwe waterdichte rok om betonrot te voorkomen. Op en naast de brug werd ook een nieuwe toplaag asfalt gelegd, zodat het rijcomfort voor weggebruikers aanzienlijk hoger is. Omdat de brug werd afgesloten, vernieuwden we tot slot ook het fietspad aan het kruispunt Voorheide - Poederstraat.

Brug 5 in voorjaar af

Sinds oktober 2023 rijdt er opnieuw verkeer over de brug. De werken lopen stilaan op hun einde. Tijdens het voorjaar van 2024 sluiten we de bruggen nog 2 weekends af om de definitieve rolpleggingen en steunpunten te plaatsen. Zo verlengen we de levensduur van de brug met minstens 50 jaar.



Kijk hoe de renovatie eraan toeging

Renovatie



Participatie in studie: cocreëren voor beter verkeer

Binnen ons agentschap starten we regelmatig studieprojecten op waarbij burgers meedenken en meedoen aan het verkeer van morgen. In dit artikel belichten we 3 interessante participatieprojecten: de Turnhoutsebaan Transformeert, de A12 als multimodale corridor en de Ontknoping van Mechelen.

De Turnhoutsebaan Transformeert

Met 231 lichtgewonden, 16 zwaargewonden en 2 dodelijke slachtoffers tussen 2015 en 2019 heeft de Turnhoutsebaan (N12) in Borgerhout een beruchte reputatie. Fietsers moeten tussen het auto- en vrachtwagenverkeer rijden, auto's rijden te snel en dubbelparkeren is dagelijkse kost. Daardoor daalt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van omwonenden.

In 2022 werd een deel van de Turnhoutsebaan ingericht als fietsstraat. Toch is dat maar een kortetermijnoplossing, en blijft de verkeersproblematiek voor bewoners, handelaars en weggebruikers bestaan.

Daarom startten we in maart 2023, in samenwerking Water-Link en Aquafin, een studietraject met cocreatie om de Turnhoutsebaan opnieuw in te richten. De Lijn, stad Antwerpen en het district Borgerhout zijn belangrijke partners in dat verhaal. Alvorens de plannen

concreet uitgewerkt worden, willen we dus beter begrijpen wat er leeft bij de bewoners en gebruikers van de straat. Om tot een sterk en gedragen ontwerp te komen, betrekken we dus alle belanghebbenden via een participatietraject tijdens het ontwerpproces.

We willen de baan van gevel tot gevel aanpakken. Concreet gaat het over het gedeelte van de Turnhoutsebaan (ca. 1,2 km) binnen de Singel, tussen de kruispunten met de Kerkstraat en de Noordersingel (R10). Er moet voldoende ruimte zijn voor voetgangers en fietsers. Meer ruimte voor mensen, groen en recreatie zorgt voor een hogere leefbaarheid. Zo wordt de Turnhoutsebaan niet enkel een belangrijke verkeersas, maar ook een echte ontmoetingsplek.

We gaan regelmatig in dialoog met alle betrokken stakeholders over de studie en mogelijke ontwerpvoorstellen. Het doel? In 2025 een concreet voorontwerp op tafel leggen en er in 2026 mee aan de slag gaan.



”Om tot een sterk en gedragen ontwerp voor de Turnhoutsebaan te komen, betrekken we alle belanghebbenden via een participatietraject tijdens het ontwerpproces.”

Feedbacksessies rond de Ontknoping in Mechelen

Buurt maakt van A12 een multimodale corridor

Veiliger, toegankelijker en groener: de plannen voor de A12, een van de belangrijkste verbindingswegen tussen Brussel en Antwerpen, krijgen stilaan vorm. Samen met omwonenden, weggebruikers en handelaars uit de buurt willen we die verbindingsweg veiliger en efficiënter organiseren.

Dat doen we in 7 deelprojecten:

- 1 het op- en afrittencomplex in Wolvertem (Meise) herinrichten
- 2 de fietssnelweg (F28) tussen Londerzeel en Meise aanleggen
- 3 het ecoduct Neromhof over de A12 in Meise bouwen
- 4 Londerzeel-Zuid heraanleggen met voorzieningen voor een sneltram tussen Willebroek en Brussel, en een voetgangers- en fietsbrug
- 5 de A12, het op- en afrittencomplex en het kruispunt aan brouwerij Duvel Moortgat in Willebroek en Puurs-Sint-Amands opnieuw inrichten
- 6 5 drukke en gevaarlijke kruispunten in Aartselaar en Wilrijk-Zuid herinrichten
- 7 de A12 in Aartselaar uitrusten met een fiets- en voetgangersbrug.

Al deze projecten zullen van de A12 een veilige, multimodale corridor maken waar alle weggebruikers uit de buurt aan meewerken.

Wil je weten in welke fase elk project zit? Volg alles op de voet via wegenverkeer.be/a12

A12



De E19 door de bril van de burger: de Ontknoping van Mechelen

Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid zijn erg drukke knooppunten die de grote verkeersstromen steeds moeilijker kunnen slikken. Dat veroorzaakt vooral in de spits verkeershindering, zowel op de E19 als op de omliggende wegen. De complexe en onoverzichtelijke inrichting van deze knopen veroorzaakt ook onveilige verkeerssituaties.

Daarom onderzoeken we in de studie 'Ontknoping van Mechelen' hoe een herinrichting van beide knooppunten de doorstroming, veiligheid en de ruimtelijke inrichting kan verbeteren, en welke concrete aanpassingen hiervoor nodig zijn. We bekijken hoe een herinrichting van beide knooppunten de doorstroming, veiligheid en de ruimtelijke inrichting kan verbeteren. We be-

studen ook waar we extra ruimte en verbindingen kunnen voorzien voor voetgangers en fietsers, én voor natuur en dieren.

In het project is de inbreng van omwonenden uiterst belangrijk. Zij kennen hun regio het best. Daarom lanceerden we in 2022 een digitale bevraging voor belanghebbenden in de buurt. In die bevraging bevestigden zo'n 800 inwoners uit Mechelen en zijn omgeving hetzelfde als onze analyse: de E19 in Mechelen moet verkeersveiliger.

Hetzelfde jaar nog, in 2022, brachten we voor het eerst het studieteam samen met omwonenden, bedrijven, overheden en middenveldorganisaties. Tijdens enkele sessies lichtten we telkens de plannen van de Ontknoping van Mechelen toe, waarop alle betrokken stakeholders hun feedback konden geven.

Vandaag liggen meerdere voorstellen op tafel voor de E19. Zo komen er bij Mechelen-Noord 3 compacte op- en afritten in de vorm van een Hollands complex, alsook een versmalde middenberm. Aan het knooppunt Mechelen-Zuid wordt de B101 een multimodale stadsboulevard en vormen we de rotonde aan Technopolis om tot een kruispunt met verkeerslichten. Bij de Uilmolenweg liggen 3 scenario's op tafel. In al die scenario's komen er gescheiden fietspaden en staat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voorop. De komende maanden werkt het studieteam de ontwerpen voor de E19 verder uit en klikken we het voorkeursscenario vast in de projectnota. Daarna wordt dit afgetoetst aan een milieueffectrapport (MER). Bij elke stap worden de oplossingen voorgelegd aan de betrokken belanghebbenden.



Participatie rond De Turnhoutsebaan Transformeert

Cocreatieprojecten in Antwerpen

Door bewoners en burgers actief te betrekken, krijgen verkeersprojecten meer draagvlak. In Antwerpen bundelen we de krachten met externe belanghebbenden in verschillende projecten:

- Ringpark Zuid
- Beverentunnel
- De Nieuwe Vesten in Mechelen
- De Nieuwe Rand
- A12 Willebroek en Puurs-Sint-Amands
- N171 Rumst
- N112 Turnhoutsebaan Wijnegem
- De Turnhoutsebaan Transformeert
- A12 Wilrijk-Zuid en Aartselaar
- Ontknoping van Mechelen







In het vizier: nieuwe Verapazbrug in Gent in opbouw

De toekomstige Verapazbrug verbindt in 2025 de Muidelaan over het Handelsdok met de Afrikalaan. Als de brug klaar is, loopt de kleine stadsring (R40) via de Afrikalaan naar de Dampoort. De ring rond Gent (R4) wordt vlotter bereikbaar; net als de Oude Dokken, een nieuw stadsdeel.

Afgescheiden fietspaden zorgen voor veilige fietsverbindingen. Fietsers en voetgangers kunnen in de toekomst aan beide zijden in 2 richtingen fietsen en wandelen. Er komt ook meer groen op de kades langs het Handelsdok.

INVESTERING:
18,95 MIO euro

PROJECTPARTNERS & MEDEFINANCIERS:
Farys, Stad Gent, De Vlaamse Waterweg en De Lijn



OVER DE WEGENWERKEN:

- 16.200m² nieuwe of volledig vernieuwde rijwegen
- 4.100m² vrijliggende of verhoogde fietspaden
- 1.775m rioleringsbuizen

OVER DE GRONDWERKEN:

- 25.000m³ uitgravingen
- 19.000m³ ophogingen
- 11.250m² nieuwe groenzones

Meer weten? Check: wegenverkeer.be/verapaz

Veiliger wandelen, fietsen en rijden op de Brusselsesteenweg in Asse

Met een van de Sint-Martinusscholen, een bedrijventerrein en tientallen winkels is de Brusselsesteenweg in Asse een enorm drukke gewestweg. De oude weg was niet op al dat verkeer voorzien. Begin september 2023, aan de start van het schooljaar, openden we de nieuwe Brusselsesteenweg die fietsers, voetgangers en openbaar vervoer op de eerste plaats zet.

Oude steenweg: onveilig

De oude Brusselsesteenweg was ronduit gevaarlijk: de fiets- en voetpaden waren te smal en in slechte staat, de rijweg was te breed, te onoverzichtelijk en onveilig. Een enorm contrast met de veilige en groene Brusselsesteenweg nu, en daar hebben we het voor gedaan.

Veiliger voor fietsers en voetgangers

Vandaag liggen er over de hele afstand van 2,1 kilometer brede voet- en fietspaden die of verhoogd zijn of waar mogelijk met een groene zone van de rijweg gescheiden zijn. Ook verschillende oversteekplaatsen maken het veiliger voor fietsers en voetgangers.

Veiliger voor bussen

We lieten alle bushaltes opnieuw aanleggen met een verhoogd perron. Zo kunnen nu ook reizigers met een rolstoel of kinderwagen makkelijk de bus nemen. Een busbaan tussen Zittert en de Langestraat zorgt ervoor dat de bussen naast de wagens kunnen doorrijden die richting Zellik en Brussel staan aan te schuiven.

Veiliger voor wagens

Om de steenweg ook voor wagens en vrachtwagens veiliger te maken, vernieuwden we het hele wegdek. Een middenberm helpt om de autobestuurders de snelheidslimiet van 50 kilometer per uur te doen respecteren. Enkele ventwegen die parallel lopen met de steenweg, zorgen dat het plaatselijke verkeer gescheiden loopt van het doorgaand verkeer.

Ook gescheiden riolering

Agentschap Wegen en Verkeer nam ongeveer de helft van de kosten van de heraanleg voor zijn rekening. De werken duurden 3 jaar. Van aan het kruispunt met de Langestraat schoven we stap voor stap op en werkten we voort tot aan het kruispunt met Vaal. Aquafin en Farys maakten van de werken gebruik om een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen. Het afvalwater vloeit nu af naar de zuiveringsinstallatie en het regenwater via het nieuwe bufferbekken aan Zittert en beken naar de natuur.

”Over de hele afstand van 2,1 kilometer liggen er nu brede voet- en fietspaden die of verhoogd zijn of met een groene zone van de rijweg gescheiden zijn.”



Brusselsesteenweg in Asse

Omgeving Leuvens knooppunt krijgt ledverlichting

Het Joanna-Maria Artoisplein in Leuven tussen brouwerij Stella Artois en het hoofdkantoor van AB InBev is een druk verkeersknooppunt. Het verbindt de ring van Leuven (R23) met de binnenstad, de N2 en de N19 naast het Kanaal Leuven-Dijle – de Vaart zoals ze in Leuven zeggen. Van aan de Vaart tot aan het station van Leuven plaatsten we nieuwe verlichtingspalen met ledverlichting.



Korte video over het project



In 2022 gestart

Deel 1 van het project was al in 2022 afgerond. Toen verwijderden we de zwarte verlichtingspalen op de middenberm van de R23 tussen het Artoisplein en het station van Leuven en rustten we de bestaande palen naast de weg uit met ledverlichting. In 2023 kwamen het Artoisplein zelf, de Vuurkruisenlaan (N2) en de Redersstraat en de Zoutstraat tussen het plein en de N19 aan de beurt.

Meer licht met minder palen

Op de Vuurkruisenlaan in de richting van Diest konden we de bestaande palen behouden en van ledverlichting voorzien. Maar geen enkele van de oude zwarte palen met natriumverlichting was geschikt om er ledlampen op aan te sluiten. Daarom beslisten we volgens onze lichtvisie om ze te verwijderen en te vervangen door nieuwe palen met ledverlichting. Omdat ledlampen meer licht geven en beter verlichten dan natriumlampen, kozen we er tegelijk voor om minder palen te plaatsen. De 103 oude verlichtingspalen brachten we zo terug naar 42 nieuwe palen met ledverlichting.

Veiliger en energiezuiniger

De voordelen van de nieuwe ledverlichting:

- De rijweg en vooral de fietspaden zijn beter verlicht en veiliger.
- We besparen 20% energie tegenover de oude verlichting.
- We betalen minder onderhoudskosten.
- We stoten minder CO₂ uit.

‘Verleiding’ van gewestwegen

De oude verlichting op gewestwegen vervangen door ledverlichting past in de lichtvisie van Wegen en Verkeer. We gaan bewuster om met verlichting door energiezuiniger te verlichten, minder lichthinder te veroorzaken en de verlichting af te stemmen op de weggebruikers en de omgeving. De veiligheid van de weggebruikers blijft daarbij prioriteit. Plaatsen waar veel fietsers en voetgangers komen, krijgen betere verlichting.

Via het herstelplan Vlaamse Veerkracht trekt de Vlaamse Regering 84,5 miljoen euro uit voor die verleiding van gewestwegen. De ledverlichting tussen het Artoisplein en het station van Leuven werd deels gefinancierd met geld uit dat plan.

Start renovatie Leonardtunnel

De Leonardtunnel bestaat in totaal uit 4 kokers: 2 op de Ring rond Brussel richting Waterloo en 2 op de E411 richting Namen. In april 2023 gingen we met de renovatie van start die tot de lente van 2025 zal duren. We herstellen het beton van de wanden en het plafond, leggen nieuw asfalt aan en maken de tunnels veiliger met brandwerende panelen, blusinstallaties, vluchtdeuren en pictogrammen. We vernieuwen ook alle technieken: er komen nieuwe verlichting, ventilatie, luidsprekers, camera's en borden met rijstrooksignalisatie.

Eerste renovatie na meer dan 50 jaar

De Leonardtunnel is al meer dan 50 jaar oud. In 1970 werd het eerste deel van de tunnel met de 2 kokers van de E411 geopend. In 1983 volgden de 2 kokers van de Brusselse ring. Het kruispunt en de tunnel groeiden uit tot een van de drukste knooppunten van het land. Op een werkdag rijden er rond de 120.000 voertuigen door de 4 kokers.

2023: start renovatie tunnel Brusselse ring

Zeker de 360 meter lange tunnel van de R0 was na meer dan 50 jaar sterk verouderd. Het beton was aangetast door dooizouten, uitlaatgassen en insijpelend grondwater. In 2022 haalden we al de brandwerende panelen van de wanden weg. De definitieve renovatiewerken startten half april 2023. Om die snel te laten vooruitgaan, sloten we de tunnel af voor alle verkeer.

Tot half juni 2023 ontmantelden we de tunnel volledig. Ventilatie, camera's, dynamische verkeersborden en andere technieken werden weggenomen, net als de tegels aan de ingang van de tunnel. De dakplaat – het plafond van de tunnel – lieten we schoonmaken.

Elektrische bescherming tegen corrosie

Vanaf april ging de renovatie stap voor stap verder. We haalden het loszittende beton weg en vervingen dat door een nieuwe laag beton. Van midden juli tot begin oktober kreeg de tunnel een kathodische bescherming: zwarte strips sturen

elektriciteit door het beton en zorgen ervoor dat het staal in het plafond niet meer kan roesten. De strips werden beschermd met een extra betonlaag.

Herstel en vervanging beton

Sinds begin november rijdt het verkeer overdag opnieuw door de tunnel, over versmalde rijstroken. Eind 2023 begon de aannemer betonnen veiligheidsstootbanden aan te brengen, de betonnen kabelgoten te vernieuwen en het beton aan de zijkant van de tunnel waterdicht te maken. De stalen steunpunten waarmee de tunnel van de E411 op die van de R0 rust, krijgen een grondige onderhoudsbeurt en worden afgewerkt met een roestwerende verflaag. Die stalen liggers dragen het gewicht van het verkeer dat over de E411 rijdt en verdelen dat gelijkmatig over de tunnelwanden van de R0.

2024-2025: renovatie tunnel E411

In september 2024 begint de aannemer aan de tunnels van de E411. Die werken zullen maar 6 maanden duren omdat de kokers maar 80 meter lang zijn. Ondertussen zal de aannemer ook nog actief zijn in de kokers van de R0. De wanden van de aanloophellingen en de vloerplaat krijgen daar nog een grondig onderhoud. Tussen al die fasen door krijgen ook de 'paardentunnel' en de 'fietstunnel' onder het Leonardkruispunt nog een vernieuwingsbeurt. Na de renovatie kan de Leonardtunnel er opnieuw voor 30 jaar tegen.



Nieuwe spitsstrook en vernieuwd viaduct voor E314

Al in 2019 startte het Agentschap Wegen en Verkeer met de renovatie van het 800 meter lange viaduct van Wilsele tussen de afrit Wilsele en de afrit Herent. In 2023 hebben we de renovatie afgerond. Samen met de renovatie legden we ook een spitsstrook aan tussen de afrit Herent en de afrit Aarschot.

Vlotter en veiliger verkeer ten noorden van Leuven

Omdat de E314 een spitsstrook kreeg tussen Herent en Aarschot, moest het viaduct van Wilsele in de richting van Lummen verbreed worden. Een goede reden om het hele viaduct te renoveren. De renovatie paste in 'Leuven Noord', een hele reeks infrastructuurprojecten waarmee we het verkeer op en rond de E314 ten noorden van Leuven vlotter en veiliger doen verlopen.

Project van 5 jaar

In 2019 en 2020 plaatsten we in de richting van Lummen nieuwe pijlers om het viaduct breder te maken, startten we de renovatie van de onderkant van het viaduct, maakten we de afrit Herent breder en 250 meter langer en verplaatsten we de Aarschotssteenweg onder het viaduct. In 2020 en 2021 maakten we het viaduct richting Lummen breder met de spitsstrook die we met zware hijskranen op de nieuwe pijlers legden, plaatsten we nieuwe en hogere geluidsschermen en kreeg de hele rijrichting een nieuwe asfaltlaag.

We bouwden ook een nieuwe fiets- en autotunnel aan de Kessel-Losesteenvweg en renoveerden de onderbruggen over de spoorlijn Leuven-Aarschot, de Pleinstraat in Holsbeek en het Vuntcomplex, het op- en afrittencomplex van de E314 in Wilsele.

"Over een periode van 5 jaar renoveerden en herstelden we de betonnen en stalen liggers van het viaduct over de volledige lengte van 800 meter."

2023: laatste fase renovatie onderkant viaduct

In 2023 ging de laatste fase van de renovatie van de onderkant van het viaduct van start. Verspreid over een periode van 5 jaar renoveerden en herstelden we de betonnen en stalen liggers van het viaduct over de volledige lengte van 800 meter aan de binnen- en buitenkant. Omdat het viaduct over 4 spoorlijnen loopt, moesten we de timing afstemmen met de NMBS en werkte de aannemer zo veel mogelijk van een stelling die aan het viaduct gehangen werd.

Oppervlakte van 20 voetbalvelden in het nieuw

De metalen onderdelen – 35.000 m² of 5 voetbalvelden – werden gezandstraald en kregen een nieuwe beschermende verflaag. Ook alle betonnen onderdelen – 102.000 m² of 15 voetbalvelden – werden gereinigd en opnieuw in de verf gezet. Sinds eind oktober 2023 blinkt het viaduct opnieuw in al zijn glorie en is het klaar om het verkeer enkele tientallen jaren over de Dijle, het Kanaal Leuven-Dijle en de spoorlijnen Brussel-Luik, Leuven-Schellebelle, Leuven-Hasselt en Leuven-Ottignies te leiden.

"We vernieuwen ook alle technieken: er komen nieuwe verlichting, ventilatie, luidsprekers, camera's en borden met rijstrooksignalisatie."



Ecoveloduct leidt ook vleermuizen veilig over de snelweg

"De 5 meter hoge hop-overpalen weerkaatsen de sonar van de vleermuizen zodat deze hoog genoeg vliegen als ze de snelweg oversteken."



Projectteam op ecoveloduct over E17 in Waasmunster

Van april tot september 2023 bouwden we de oude brug Oudeheerweg-Heide over de E17 in Waasmunster om tot ecoveloduct. Fietzers, voetgangers en dieren kunnen nu de snelweg veilig oversteken naar natuurgebied De Vaag. Met een primeur voor Vlaanderen: palen met silhouetten van vleermuizen zorgen dat de dieren hoog genoeg over de snelweg vliegen.

Brug voor mens en dier

Een ecoveloduct is een combinatie van een brug voor fietsers en voetgangers en een natuurbrug voor dieren. Onder de brug gebeurden regelmatig aanrijdingen met dieren die de E17 probeerden over te steken van en naar natuurgebied De Vaag. Het ecoveloduct leidt hen veilig over de snelweg. Ook fietsers en voetgangers kunnen nu veilig naar het natuurgebied en terug. Auto's kunnen de brug niet meer gebruiken.

Veilige overstek voor dieren

Grote dieren zoals reeën, vossen en konijnen kunnen de E17 nu dwarsen via een onverharde strook. Voor kleine dieren zoals marters, muizen en insecten legden we een stobbenwal aan, een rij van wortelkluiten van gerooide bomen waar de diertjes over, tussen en onder kunnen om de overstek te maken.

Oog voor vleermuizen

Omdat het gebied een belangrijke trekroute voor vleermuizen is, plaatsen we ook hop-overs: palen van 5 meter hoog met daarop silhouetten van vleermuizen. Die zorgen ervoor dat de vleermuizen hoog genoeg vliegen als ze de snelweg oversteken. Zo hebben ze geen

last van de luchtverplaatsing van het snelle verkeer en worden ze ook niet aangereden. Aan beide kanten van de E17 plaatsten we ook een ecoraster dat de dieren van de snelweg weghoudt en ze naar het ecoveloduct leidt.

Van versnippering naar ontsnippering

Het ecoveloduct in Waasmunster is niet het eerste ecoveloduct dat we bouwden. De natuur en de leefgebieden van dieren zijn door de vele wegen in Vlaanderen sterk versnipperd. De wegen zijn gevaarlijke en vaak ook onoverbrugbare barrières voor dieren. Daarom zullen we de komende jaren meer en meer ecoveloducten aanleggen. Die verbinden de leefgebieden van dieren opnieuw met elkaar en zorgen dat er minder ongevallen met overstekende dieren gebeuren.

Actieprogramma ontsnippering

De brug over de E17 in Waasmunster is 1 van de 15 knelpunten uit het Vlaamse actieprogramma ecologische ontsnippering. Die punten pakken we tussen 2019 en 2024 prioritair aan om Vlaanderen en belangrijke leefgebieden te ontsnipperen.

Veiligere en groenere dorpskern in Nederename

Over een periode van 2 jaar werken we samen met de stad Oudenaarde aan een groenere dorpskern in het dorp Nederename. Zo komen er nieuwe voet- en fietspaden, fietssuggestiestroken en zones met snelheidsbeperking. Die reorganisatie resulteert op termijn in een gezellige, veilige en groene centrumzone.

Gefaseerde projectwerking

In mei 2023 ging het project van start. Vandaag zijn de garageweg (fase 1), de Hemelrijkstraat (fase 2) en de dorpskern tussen de Ohiobrug en huisnummer 117 (fase 3) afgewerkt. Dit voorjaar ronden we de werken in de dorpskern af (fase 4). Dat gaat concreet over de Robert de Preesterstraat tussen de Oudstrijdersstraat en de Puithoekstraat, en de dorpskern tussen huisnummer 117 en de Robert de Preesterstraat.

Verder komt er tussen de Sint-Vedastusstraat en de Robert de Preesterstraat een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur. Verhoogde fiets- en voetpaden van 2 meter breed zullen de veiligheid van fietsers en voetgangers in de Ohiostraat en de Oudstrijdersstraat (N441) aan beide zijden verbeteren. Tot slot krijgen fietsers in de Oudstrijdersstraat 6 tot aan de Nederenamestraat (N46) fietssuggestiestroken.

Trager rijden om veiliger over te steken

In de zomer van 2024 staan tot slot de 2 schoolomgevingen van Nederename op de planning (fase 7). Daar willen we auto's trager laten rijden zodat fietsers en voetgangers veiliger kunnen oversteken. In de omgeving van basisschool KBO Nederename leggen we een verkeersplateau aan. De Freinetschool De Vier Tuinen krijgt dan weer een verkeersgeleider.

Gescheiden riolering in Ohiostraat en Oudstrijdersstraat

Bij de heraanleg van de Ohiostraat en de Oudstrijdersstraat voorzien we ook een gescheiden rioleringsstelsel voor afval- en regenwater. Met die installatie gaat regenwater rechtstreeks naar waterlopen in de omgeving van het dorp. Huishoudelijk afvalwater loopt via afvoerleidingen op zijn beurt naar een rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Vernieuwde centrumzone maakt plaatje af

In oktober 2024 zullen de werken volledig rond zijn. Buurtbewoners genieten dan van veiliger verkeer in een aantrekkelijke omgeving. Zo komt er in de centrumzone nog uitgewassen beton rond de kerk. We voorzien er ook bushaltes op verhoogde perrons. Nieuwe plantvakken rond de bomen zullen het centrum dan weer een kenmerkende, groene touch geven.



Toekomstbeelden



Toekomstbeelden

N9 in Aalst: 1,5 kilometer weg vernieuwd voor fietsers en bestuurders

Bredere voet- en fietspaden, toegankelijke bushaltes, groene bermen, ... De werken op de N9 in Aalst hebben de drukke gewestweg bijna onherkenbaar gemaakt. Tussen mei en oktober 2023 maakten we de weg veiliger en comfortabeler voor alle weggebruikers over een lengte van 1,5 kilometer.

Gespreksavond en wandeling, bredere en geasfalteerde fietspaden

Op de Leo de Béthunelaan, Capucienelaan en Gentssteenweg (N9) kregen de voetpaden nieuwe klinkerverharding en braken we de fietspaden in klinkers op. Die werden vervangen door geasfalteerde fietspaden. Een parkeerstrook en boordstenen garanderen er een veilige afstand tussen bestuurders en fietsers.

De fietspaden zijn over het grootste deel van het traject vandaag ook breder (1,75 meter), dan voorheen. Een nieuwe oversteekplaats aan de Marktweg zorgt er tot slot voor dat fietsers de baan in 2 bewegingen, en dus veiliger, oversteken.

Overzichtelijke kruispunten

Tussen het kruispunt met de Sinte Annalaan en de rotonde 'Haring' vernieuwden we het wegdek. Ook werden de afslagstroken en zijstraten aangepast om de weg overzichtelijker te maken:

- 2 afslagstroken verdwenen definitief. Een groene berm vervangt de afslagstrook voor verkeer van

Gent richting de Kerkhoflaan. De afslagstrook ter hoogte van de Marktweg en de Arbeidstraat werd afgebroken.

- De afslagstrook van Gent naar de Beekveldstraat en de parking Keizershallen is langer.

Nieuwe verkeerslichten aan de kruispunten met de Gentsestraat en de Sint-Jobstraat en het kruispunt met de Karel van de Woestijnestraat zorgen voor een vlottere doorstroming. Ook zijn ze overzichtelijker.

Toegankelijke bushalte aan Sinte Annalaan en 14 nieuwe bomen

Ook voor reizigers van het openbaar vervoer is het vandaag aangenamer op- en afstappen op de N9. Zij kregen een toegankelijke stop aan de bushalte 'Sinte Annalaan' richting de rotonde 'Haring' op de Gentssteenweg. Met dat verhoogde perron kunnen vooral minder mobiele reizigers en reizigers met een kinderwagen of zware bagage comfortabel de bus nemen.

Op de gewestweg werden ook 14 nieuwe bomen geplant. De Karel van de Woestijnestraat kreeg er tot slot extra groenvakken bij.



"Met het verhoogde perron op de Gentssteenweg nemen minder mobiele reizigers comfortabel de bus."

Gentssteenweg (N9) in Aalst

Nieuwe brug van de Stoepestraat (N448) over de N49 in Assenede

Het kruispunt van de Stoepestraat (N448) met de expresweg (N49) staat al jaren bekend als een zwart punt in ons wegennet. Met een nieuwe brug over de expresweg (N49) werkten we dat gevaarlijke kruispunt weg en maakten we de route veiliger voor fietsers en gemotoriseerd verkeer.

Nieuwe brug over expresweg

Op het kruispunt aan de Stoepestraat (N448) gebeurden in het verleden zware ongevallen. Om de weg veiliger te maken, vervingen we het kruispunt door een brug over de expresweg (N49). Die nieuwe brug maakt van de Stoepestraat en de expresweg 2 gescheiden wegen. Zo kunnen weggebruikers veilig op de expresweg blijven rijden zonder in conflict te komen met afslaand en oprijdend verkeer.

Nieuwe verbindingen aan de N49

Ook het onderliggende wegennet werd aangepakt om het verkeer veiliger te maken en sluipverkeer te verminderen. Zo werd de parallelweg aan de Paul Christiaenstraat verder uitgebouwd tot aan de Kanaalstraat (R4). Dat garandeert een

snellere en vlottere verbinding met de Kanaalstraat en de autosnelweg E34, en weert zwaar vrachtverkeer uit de woonzones. In de Gavergrachtstraat, een ventweg van de N49, maakten we de weg breder. Daar passeren regelmatig zwaardere (landbouw)voertuigen.

Om dezelfde reden werd het kruispunt van de Stoepestraat (N448) en de Trieststraat opnieuw aangelegd. Zo beperken we doorgaand verkeer richting de Zelzatestraat en sturen we dat in de richting van de nieuwe ontsluitingsweg.

Fietspaden en fietstunnel

Fietsers kregen afgescheiden en comfortabele fietspaden op de weg tussen de Stoepestraat en de Trieststraat. Om de nieuwe parallelweg

richting de Kanaalstraat (R4) veilig te kruisen, werd ook de fietstunnel onder de E34 verlengd.

Feestelijke heropening in oktober

Na 1,5 jaar van werken ging de brug in oktober 2023 officieel open: een groot feest voor alle omwonenden en bedrijven in de buurt. Zo konden kinderen de brug enkele uren gebruiken als speelterrein en tijdens een graffitiworkshop zelfs hun eigen creatie achterlaten op de nieuwe brug. Daarna ging de brug open voor het autoverkeer tussen Assenede en Zelzate. De omliggende bedrijven waren toen ook opnieuw bereikbaar. Zij verwelkomden na een lange periode hun klanten met de Open-Brug-Dagactie.



Veiliger en comfortabeler fietsen op de R30 in Brugge

Nieuwe, bredere en comfortabelere fietspaden langs gewestwegen: het fietsrelanceplan van de Vlaamse Regering rolt uit over Vlaanderen. Ook in Brugge vernieuwden we verschillende fietspaden rond de ring (R30) van Brugge. Dat moet omwonenden motiveren om vaker de fiets te nemen.

Zichtbaarder en aangenamer fietsen langs de Sint-Pieterskaai en Fort Lapin

Fietsen langs Brugse waters verloopt sinds de zomer van 2023 een stuk veiliger. Zo werd meer dan 500 meter aan fietspad vernieuwd langs de kaaien op de ring van Brugge (R30). Eerst verhoogden en asfalteerden we 100 meter van het fietspad langs de Sint-Pieterskaai. Van de brug tot aan het kruispunt met de Walweinsteinstraat zijn fietsers zo beter zichtbaar.

Ook het fietspad langs de kaai op Fort Lapin (R30) tot aan de middenbermgeleider kreeg over een lengte van 430 meter een nieuwe verharding. Dat maakt fietsen langs het water richting Dampoort een stuk aangenamer. Vanaf diezelfde middenbermgeleider tot aan het kruispunt met de Koolkerkse Steenweg (N374) werd ook zo'n 460 m² aan asfalt onthard.

Nieuwe fietspaden en bushaltes aan Hoefijzerlaan

Fietspaden in asfalt, een nieuwe veiligheidsstrook, comfortabele bushaltes...

Tussen de zomer van 2022 en 2023 werkten we aan de Hoefijzerlaan (R30) in Brugge. Over een lengte van 300 meter, tussen het kruispunt met Lane en Korte Lane en het kruispunt met de Pater Damiaanstraat, braken we de stoep en het fietspad open. Aan beide zijden legden we nieuwe, geasfalteerde fietspaden en kwam er een veiligheidsstrook tussen de parkeerstrook en het fietspad, alsook werd het volledige voetpad vernieuwd. Eerst aan de kant met even huisnummers, daarna waren de on-even nummers aan de beurt.

Daarnaast is de Hoefijzerlaan een veelgebruikte route voor busreizigers. Toch was die route niet veilig. Daarom pasten we de stops tussen Lane en de Pater Damiaanstraat aan naar comfortabele bushaltes, waar bussen stoppen op de rijweg of in de haltehaven. Reizigers kunnen dankzij de verhoogde perrons de bus dan vlotter op- en afstappen.

Eenrichtingsfietspad bij de Gentpoort en de Katelijnepoort

De Gentpoort en de Katelijnepoort in

het Brugse ei zijn al jaren een heikel punt. Daarom legden we er vorig jaar nog een breed, vrijliggend eenrichtingsfietspad aan. Dat fietspad ging vanuit de Gentpoort in de richting van de Katelijnepoort over in een verhoogd fietspad, en deed de veiligheid van de fietser stevig toenemen. Ook de komende jaren investeren we verder in het Brugse fietsnetwerk.

Bij de herinrichting van het fietspad vervingen we ook de parkeerstroken die er oorspronkelijk lagen en maakten we de rijstroken een stukje smaller. Tussen de rijweg en het vrijliggend fietspad werd over de breedte van circa 2 meter het asfalt onthard.

Nieuw asfalt in Dudzele

Ook de Westkapelse Steenweg/Knoksebaan (N376) in Dudzele kreeg een grondig onderhoud. Over een afstand van 1,5 kilometer goten we tussen de brug over het Leopoldkanaal en de rotonde met de Heistlaan (N300) nieuw asfalt en vernieuwden we de fundering waar nodig. Een kantstrook zorgt dat het nieuwe wegdek niet meer afbrokkelt.



MIA maakt kruispunt Brugsesteenweg (N50) in Kortrijk veiliger voor voetgangers en fietsers

Op 6 november ging de spreekwoordelijke schop in de grond voor de herinrichting van een gevaarlijk kruispunt op de Brugsesteenweg (N50) in Kortrijk. Het MIA-initiatief (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) speelde in die heraanleg een sleutelrol.

Cameradetectie MIA als basis voor ontwerp

Kraskras de weg oversteken of uitwijken voor auto's: voetgangers en fietsers speelden op het kruispunt van de Brugsesteenweg (N50) met de Kuurnsesteenweg een gevaarlijk spel. Dat toonden camera's op het kruispunt, die in 2022 werden geplaatst in het kader van MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken). De camerabeelden analyseerden welke conflicten en gedragspatronen weggebruikers vertoonden, en welke routes ze namen.

De data gaven bijvoorbeeld weer dat voetgangers geen veilige oversteekplaatsen hadden en dat fietsers moesten uitwijken voor verkeer dat vanuit de Kuurnsesteenweg kwam. Ook reden auto's gemiddeld genomen te snel. Dat maakte van het kruispunt op de N50 een erg gevaarlijk kruispunt.

Focus op voetgangers en fietsers

De MIA-detectie gaf aanleiding tot het ontwerp van een nieuw kruispunt, waar de veiligheid van voetgangers en fietsers centraal stond. Een middengeleider en oversteekplaats op de Kuurnsesteenweg zorgen ervoor dat voetgangers in 2 keer, en dus veiliger, kunnen oversteken. Op de Brugsesteenweg (N50) maakten we het voetpad breder en de rijweg smaller. Dat verhoogt de zichtbaarheid van overstekende voetgangers en zorgt ervoor dat bestuurders hun snelheid minderen. Fietspaden langs de Brugsesteenweg kregen tot slot een rode verflaag ter hoogte van de oprit naar het pleintje en de dwarsing met de Kuurnsesteenweg om het conflict met fietsers te accentueren.

Verhoogd plein en verhoogde bushaltes

Op de Brugsesteenweg ligt vandaag de inrit van een vernieuwd pleintje aan de Godfried Devreeselaan. Het pleintje werd verhoogd aangelegd met een aantal parkeerplaatsen. Uitrijden doen autobestuurders via de Kuurnsesteenweg. Tot slot wordt de bushalte op Kuurnsesteenweg toegankelijker aangelegd. Een verhoogd perron zorgt ervoor dat reizigers vlotter op- en afstappen.

"Fietsen langs Brugse waters verloopt nu een stuk veiliger."



Nieuwe fietspaden rond de ring van Brugge

Langemark-Poelkapelle: bijna 7 kilometer vernieuwde fietspaden

De Brugseweg (N313) in Langemark-Poelkapelle is een drukke baan. De oude betonnen fietspaden waren in slechte staat en niet veilig genoeg meer. De fietsers dokkerden letterlijk van leper naar Westrozebeke. In oktober 2022 startten we met de heraanleg. Een jaar later hadden we de volledige fietspaden over een afstand van 3,5 kilometer hersteld, goed voor 7 kilometer aan vernieuwde fietspaden.



6 werfzones

Om de werken vlot te laten verlopen en het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen, splitsten we de 3,5 km lange werf op in 6 zones:

- van het kruispunt met de Wijngaardstraat tot de bebouwde kom van Sint-Juliaan, in de richting van Westrozebeke (800 meter)
- hetzelfde gebied richting leper
- van de bebouwde kom van Sint-Juliaan tot de Zonnebekerstraat, richting Westrozebeke (750 meter)
- hetzelfde gebied richting leper
- van de Zonnebekerstraat tot de bebouwde kom van Poelkapelle, richting Westrozebeke (1,9 kilometer)
- hetzelfde gebied richting leper.

Veiliger fietsen met meer comfort

Van de Wijngaardstraat tot de Zonnebekerstraat braken we het betonnen fietspad richting Westrozebeke volledig op, vernieuwden we het in asfalt en maakten we het 1,75 meter breed. Tussen de Zonnebekerstraat en de bebouwde kom van Poelkapelle legden we het opnieuw in asfalt aan zonder het te verbreden. Het fietspad richting leper was over de volledige lengte in betere staat. Daar behielden we het betonnen fietspad en beperkten we ons tot kleine ingrepen. Dankzij die renovatie kunnen fietsers nu veiliger en comfortabeler van leper naar Westrozebeke en terug fietsen.

Fietsrelanceplan

De heraanleg van de fietspaden langs de N313 in Langemark-Poelkapelle werd deels gefinancierd met geld uit het herstelplan Vlaamse Veerkracht. De Vlaamse Regering trekt 252 miljoen euro uit om het fietsnetwerk in Vlaanderen veiliger te maken en meer Vlamingen op de fiets te krijgen. Met dat geld vervangen we oude fietspaden in slechte staat door nieuwe en bredere fietspaden en maken we bestaande fietspaden in goede staat opnieuw comfortabel.

DE VLAAMSE VEERKRACHT

Eigen ontwikkeld camerasysteem voorkomt ongevallen met te hoge vrachtwagens



Je hoort en leest het nog te veel: een bus of vrachtwagen die zich vastrijdt onder een lage brug of in een tunnel. In Wielsbeke testten we daarom een camerasysteem uit dat de hoogte van voertuigen meet. Ledborden waarschuwen de bestuurder als zijn of haar voertuig te hoog is. Het systeem is bedacht en uitgewerkt door mensen van de Afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica van AWV. De resultaten zijn positief.

Automatische hoogtedetectie

De laatste cijfers van 2021 zijn duidelijk: toen reden 522 voertuigen tegen een brug of viaduct. Vaak beperkt de schade zich tot het voertuig, maar nog te vaak delen andere weggebruikers en de brug in de klappen. Daarom installeerden we samen met de tijdelijke vennootschap Proximus-Trafiroad begin 2023 een systeem van automatische hoogtedetectie in Wielsbeke. Een camerasysteem aan de Zwaantjesbrug over de expresweg N382 en het Kanaal Roeselare-Leie signaleert bestuurders van voertuigen van meer dan 4 meter hoog dat hun voertuig te hoog is.

Idee van onze eigen mensen

Het detectiesysteem is nieuw in Vlaanderen en preciezer dan het systeem met laser dat al bestaat. Een detectiecamera die onze mensen samen met Proximus en Trafiroad ontwikkelden, triggert een ANPR-camera die de nummerplaat van het voertuig leest en doorstuurt naar een ledbord 400 meter verderop. De bestuurders krijgen hun nummerplaat te zien, samen met een pictogram dat hen duidelijk maakt dat ze de weg moeten verlaten. Als de nummerplaat niet gelezen kan worden, verschijnt het woord 'gevaar'.

60% minder te hoge voertuigen

Die persoonlijke aanpak werkt en verhoogt de verkeersveiligheid. Vroeger reden elke dag gemiddeld 100 te hoge voertuigen onder de brug door. Nu zijn dat er nog 40. De 40 chauffeurs die het verbod negeren, weten uit ervaring dat hun voertuig net onder de brug kan. Dat is niet zonder risico. De brug is op haar laagste punt 4,15 meter hoog en kan op zijn minst het dekzeil wegrukken. Om nog maar te zwijgen van ernstige schade aan de brug. Daarom sprong ook de Vlaamse Belastingdienst mee op de kar en krijgen overtreders sinds kort daadwerkelijk een boete in de bus. De komende jaren willen we het systeem uitbreiden naar andere bruggen.

Herinrichting Ringlaan (N34) Wenduine richting finish



Veiligere fietspaden, meer oversteekplaatsen en een gloednieuwe rotonde: de werken op de Ringlaan (N34) in Wenduine komen stilaan op hun einde. Al sinds februari 2022 werken we in 4 fasen om die verbindingsweg te vernieuwen. In de zomer van 2024 wordt het volledige project opgeleverd.

Tunnel bevordert doorgaand verkeer

Op nog geen kilometer van het strand van Wenduine ligt de Ringlaan (N34), een populaire verbindingsweg voor bewoners en toeristen van de badstad. Al in 2017 werden plannen op tafel gelegd om de weg veiliger te maken voor alle weggebruikers. In februari 2022 gingen die werken gefaseerd van start tussen de Drift en de Manitobahelling:

- Voetgangers krijgen over het volledige traject volwaardige voetpaden. Ook het kruispunt op de Brugsesteenweg (N307) met de Kerkstraat en de Ringlaan wordt

vernieuwd met een groene middenberm, gescheiden riolering en veiligere oversteekplaatsen.

- Fietsers fietsen op de Ringlaan (N34) vlak naast de rijweg. Die fietspaden worden vervangen door verhoogde en roodgekleurde veiligheidsstroken. Ook worden over de lengte van de verbindingsweg enkele oversteekplaatsen voorzien. Die vervangen de onbeveiligde doorsteken op de weg.
- Op de meeste parkeerplaatsen van de Ringlaan geldt schuinparkeren. Met langparkeerstroken aan beide kanten van de weg maken we de omgeving nog veiliger voor andere

automobilisten en fietsers.

- Tot slot krijgt de Ringlaan over het hele traject een nieuwe, gescheiden riolering.

Fase 3 en 4 eind deze zomer af

Dit jaar worden de werken afgerond. Zo krijgt de Manitobaparking in maart nog 75 nieuwe parkeerplaatsen en een afvalstraat. Tot slot worden de Harpoenlaan, Leopold II-laan (N317) en de Nieuwe Rijksweg tussen de N317 en Drift aangepakt. In een vijfde, nog niet geplande fase, krijgt het kruispunt van de Ringlaan en de Leopold II-laan een Hoppinpunt.

Winterdienst schakelt versnelling hoger voor fietsers

WINTERDIENST - Meer mensen kiezen om ook tijdens de koudste winterdagen de fiets te nemen. De afgelopen 2 jaar nam het aantal winterse fietsers langs onze fietstelpalen aan gewestwegen met maar liefst 37% toe. Ijs- en sneeuwvrije fietspaden zijn erg belangrijk voor de veiligheid van de steeds groter wordende groep fietsers.



Extra sensoren in vrijliggende fietspaden en aan fietsbruggen

Om beter in te schatten waar het glad kan worden, plaatsten we nieuwe sensoren in vrijliggende fietspaden en infraroodcamera's aan fietsbruggen op 10 locaties in Vlaanderen. De nieuwe sensoren en camera's laten toe om beter de timing van het strooien te bepalen op vrijliggende fietspaden en -bruggen.

De temperatuur koelt op deze plekken sneller en sterker af dan fietspaden die aan de rijbaan liggen. Dat maakt ze extra gevoelig voor ijs. De 10 locaties, goed voor samen 9 sensoren en 10 camera's, geven ook een goede indicatie van de gladheidsrisico's voor de fietspaden en bruggen in de buurt.

Vandaag behandelen strooiwagens al de vrijliggende en aanliggende fietspaden langs de gewestwegen.

Afgelopen jaren investeerde AWW ook in eigen, aangepaste fietspadstrooiers. Dankzij een groot netwerk van wegdeksensoren kent het agentschap de risico's op gladheid van de aanliggende fietspaden. De nieuwe sensoren in de vrijliggende fietspaden en op de fietsbruggen voegen nu extra informatie toe.

Proefproject winterdienst op fietssnelwegen

Vlaanderen telt ongeveer 1.600 kilometer fietssnelwegen. AWW behandelt vandaag de fietssnelwegen langs gewestwegen, de Vlaamse Waterweg strooit de jaagpaden en steden en gemeenten onderhouden de rest van de fietssnelwegen op hun grondgebied.

Als proefproject strooit AWW deze winter voor 20 kilometer van de fietssnelwegen F72 en F5 tussen Heusden-Zolder en Genk. Het tracé wordt vandaag al gestrooid, maar dat vraagt heel wat coördinatie en

afstemming tussen de verschillende partijen. Met dit proefproject onderzoeken we de voor- en de nadelen van het beheer door één partij.

Het proefproject werd aangekondigd aan fietsers via borden aan de start en het einde van de route, zodat fietsers feedback kunnen geven. Na het project wordt een evaluatie gemaakt van de totale kosten, de extra inzet van machines en mensen, de impact van het strooizout op de waterkwaliteit en de tevredenheid van de fietsers. Aan de hand van de resultaten wordt bekeken of in de toekomst meer fietssnelwegen in aanmerking kunnen komen voor het strooien door 1 partij.

“Vrijliggende fietspaden en fietsbruggen koelen sneller af dan de rijweg, wat ze extra gevoelig maakt voor ijs.”

OVERZICHT LOCATIES

Provincie	Gemeente	Locatie
Antwerpen	Beerse	Fietsbrug N132 over E34
Antwerpen	Poederlee	Fietspad Lichtaartsesteenweg
Vlaams-Brabant	Machelen	Fietsbrug F214 over E19
Vlaams-Brabant	Pepingen	Fietspad Ninoofsesteenweg
West-Vlaanderen	Kortrijk	Fietsbrug R36 over Leie
West-Vlaanderen	Wielsbeke	Fietspad Expresweg
Oost-Vlaanderen	Gent	Fietsbrug Slotendries over N424
Oost-Vlaanderen	Deinze	Fietspad Gaversesteenweg
Limburg	Genk	Fietsbrug over N76
Limburg	Tessenderlo	Vorsterweg

Samen met hulpdiensten werken aan veilige tunnels

TUNNELVEILIGHEID - Vorig jaar tekenden we een langetermijnactieplan uit om onze tunnels klaar te stomen voor de toekomst. Met de start van de publicatie van de eerste hoofdstukken van de Vlaamse Tunnelrichtlijn en crisioefeningen op het terrein verhogen we stelselmatig de veiligheid van onze tunnels.

Cruciale schakels in wegennet

Tunnels en bruggen zijn cruciale maar kwetsbare schakels in ons wegennet. Een ongeval in een tunnel is erg riskant en we willen de impact ervan zo laag mogelijk houden. Dat vraagt om een goede samenwerking met hulpdiensten, lokale besturen en andere tunnelbeheerders.

Tegelijk willen we de tunnels klaar maken voor nieuwe generaties weg-

gebruikers en voertuigen. Dat betekent dat we de tunnelconstructies zelf verbeteren en dat we duidelijke ontwerprichtlijnen hebben om deze opwaardering vorm te geven.

Masterplan Tunnels en Vlaamse Tunnelrichtlijn: blauwdruk voor de toekomst

Onze tunnels klaarstomen voor de toekomst is geen evidente opdracht. Er is de grote onderhoudsachter-

stand, maar er zijn ook nieuwe beleidskaders rond assetmanagement en milieuwetgeving. En er is de grote impact van tunnelwerken op het verkeer en de mobiliteit van heel wat mensen.

Omdat ze zo belangrijk zijn, staat de aanpak van onze tunnels hoog op onze prioriteitenlijst. Er is een *high-level* investeringsplan uitgewerkt, het Masterplan Tunnels. Recent maakten we in dat kader ook

een toestandsbeoordeling van elke tunnel en een risicoraamwerk, dat ons toelaat om te bepalen waar we eerst aan de slag moeten.

Stappen vooruit in 2023

In 2023 vernieuwden we in de Kenyedytunnel de brandwerende bekleding, plaatsten we nieuwe hydranten en verleden we de verlichting. In de Tijmsmantunnel vernieuwden we alle vluchtdeuren. Op de Brusselse ring werkten we in de Leonardtunnel. En er zijn onze projecten rond de live-detectie van gevaarlijk transport. Dit zijn stuk voor stuk grote intense projecten.

Naast investeringen, waren er ook opleidingen en de eerste Studiedag Tunnelveiligheid. Door de bezorgdheden van onze partners goed te kennen, maken we betere toekomstige keuzes. Ook de Vlaamse Tunnelrichtlijn kreeg vorm, met de publicatie van de eerste hoofdstukken. Die richtlijn zorgt voor gestandaardiseerde ontwerprichtlijnen om zo een uniforme veiligheidsstandaard aan te bieden aan iedereen die tunnels bouwt, beheert en gebruikt. De samenwerking met de hulpdiensten is ook hier bijzonder belangrijk.

Oefeningen in Margareta- en Zelzate tunnel

Ook in 2023 organiseerden we oefeningen om de theorie in de praktijk te testen. Samen met hulpdiensten,

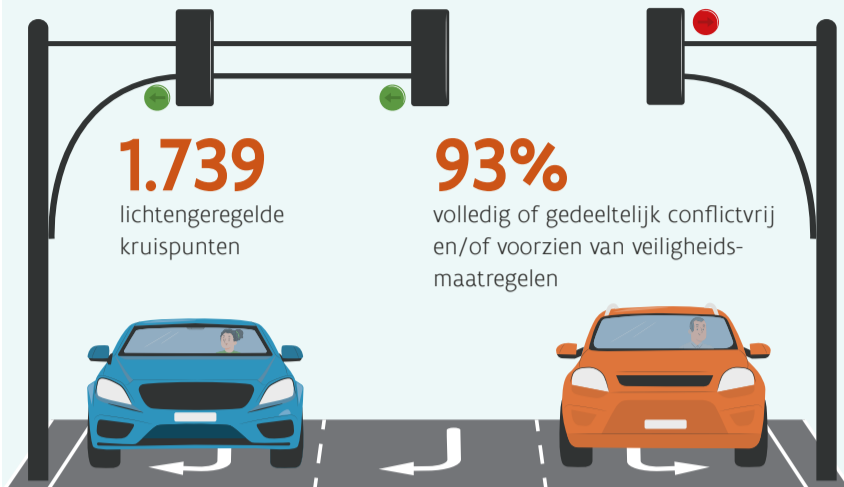
“We verbeteren de tunnelconstructies zelf en we zorgen voor duidelijke ontwerprichtlijnen.”

gemeentes en hulpverleningszones ensceneerden we noodsituaties om de paraatheid van mensen en materieel, en de werking van procedures te testen in het geval van ernstige calamiteiten in drukke wegtunnels.

In Mechelen ging de Margaretatunnel 's nachts 4 uur lang dicht en werd een zwaar verkeersongeval met een bus en 2 personenwagens in scène gezet, samen met zo'n 20-tal figuranten. Het ging om een multidisciplinaire oefening waarbij alle stappen werden getest: van de detectie van het incident tot de alarmering van de hulpdiensten en de communicatie naar de omgeving. In Zelzate maakte de brandweer tijdens een oefening een gecontroleerd vuur in de tunnelkoker richting Antwerpen om de ventilatiesystemen te testen en te kijken hoe een brand zich gedraagt in de tunnel. De oefening maakt deel uit van de voorbereiding op een integrale rampenoefening in de Zelzate tunnel in het voorjaar van 2024. Dan zullen alle disciplines van de nood- en interventieplanning getest worden.



Actieplan Verkeerslichten



VEILIG OVERSTEKEN/VERKEERSLICHTEN - Zo weinig mogelijk conflicten & nooit voor niks voor rood

Met het Vlaams Actieplan Verkeerslichten bouwen we in heel Vlaanderen stelselmatig conflicten af op kruispunten met verkeerslichten. Tegelijk installeren we extra detectie om de verkeerslichten slimmer te maken en onnodig wachten weg te werken.

1 op 2

kruispunten aangepakt sinds start Actieplan (2016)

125

kruispunten aangepakt (2023)

elke 3 dagen

werken we aan een kruispunt



Avondspits 73% zwaarder tegenover 10 jaar geleden

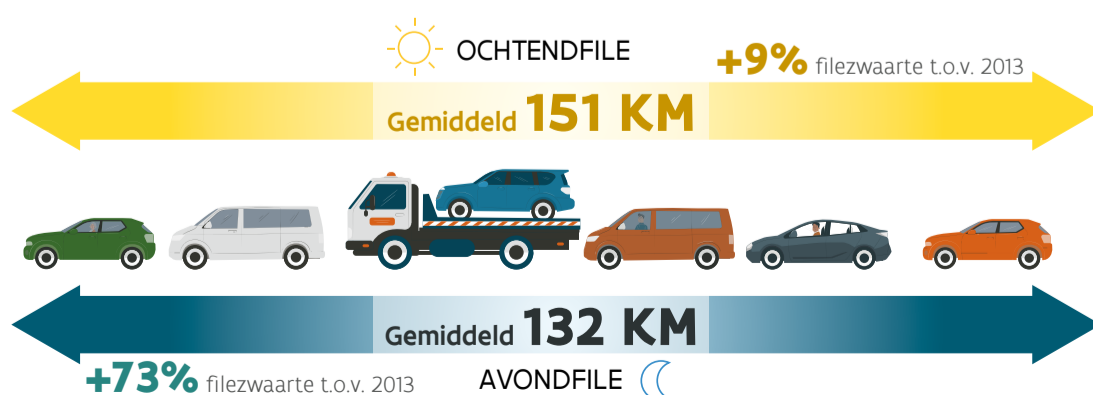
VERKEERSCENTRUM - Vanuit ons Vlaams Verkeerscentrum volgen, leiden en sturen we de klok rond het verkeer op de Vlaamse snelwegen. In 2023 zagen onze verkeersleiders opnieuw lange en zware files.

Tijdens een gemiddelde ochtendspits in 2023 stond er 151 kilometer file. 's Avonds was dat gemiddeld 132 kilometer. Maandag 24 april was met 278 kilometer de langste ochtendfile. De langste avondfile van 253 kilometer werd geregistreerd op dinsdag 14 november.

In vergelijking met 2022 werden de ochtendfiles op de Vlaamse snelwegen 19% zwaarder en de avondfiles 14% zwaarder. In vergelijking met 10 jaar geleden zijn de files in de ochtendspits 'slechts' 9% zwaarder geworden, maar in de avondspits zijn ze gestegen met maar liefst 73%.

De operatoren in de technische controlezaal van het Verkeerscentrum bewaken het goed functioneren van de infrastructuur van het Vlaamse Gewest bij snelwegen, gewestwegen en bepaalde waterwegen. Ze schakelden vorig jaar 20.646 keer technische hulp in om defecten of schade aan te pakken.

Op verkeerscentrum.be vind je naast realtime-verkeersinformatie, ook diverse verkeersstudies en data van verkeersmonitoring (verkeersindicatoren).



Meer toegankelijke haltes? Daar werken we graag aan mee.

OPENBAAR VERVOER - Op- en afstappen van een bus of tram moet voor iedereen mogelijk en comfortabel zijn. Per jaar verbeteren we om die reden tussen de 100 à 125 perrons, een werk dat niet altijd even zichtbaar is, maar veel betekent voor een grote groep mensen.

Sinds de start van het Masterplan Toegankelijke Haltes in 2021 werken wij, maar ook steden en gemeenten, hard aan het beter toegankelijk maken van bus- en tramhaltes. We verhogen perrons, zorgen voor een bredere doorgang en werken met aangepaste materialen voor bijvoorbeeld slechtzienden.

Kleine puzzelstukjes met maximaal effect

Een toegankelijk aangelegd perron laat meer mensen toe om vaker het openbaar vervoer te nemen om te werken, te winkelen, vrienden en familie te bezoeken... Zo'n veilige en comfortabele perrons lijken een detail, maar ze maken het verschil voor heel wat mensen. Ze helpen bovendien in de switch naar milieuvriendelijker vervoer.

Heel wat mensen in onze organisatie werken met veel enthousiasme aan het verbeteren van al die haltes: van districtscheffs tot regiomanagers, werfleiders en verkeerskundigen. Het duidelijk zichtbare resultaat op het terrein en de positieve reacties

van gebruikers geven extra motivatie om dit verder aan te pakken.

Voor sommigen een noodzaak, voor alle anderen extra comfort

Niet enkel mensen met een beperking hebben baat bij zo'n toegankelijke haltes. Iedereen wil veilig en comfortabel de bus of tram kunnen in- en uitstappen, ook bv. ouders met een kinderwagen of scholieren met een sportblessure. Bovendien bestaat nu al ruim een kwart van onze samenleving uit jonge kinderen en ouderen; tegen 2030 zal deze groep naar schatting een derde van de bevolking vormen.

Goede samenwerking met lokale besturen en De Lijn

In overleg met De Lijn en de lokale besturen bepalen we de prioritair haltes. Uiteraard nemen we ook alle haltes aan de nieuwe Hoppinpunten mee. Steden en gemeenten maken ook gebruik van onze ontwerprichtlijnen. Zo kunnen lokale besturen en andere wegbeheerders met minder ervaring aan de slag en vergroot de uniformiteit in het straatbeeld.

Wat is een toegankelijke halte?

LET OP DEZE 6 KENMERKEN:

- 1 Verhoogd perron, aangelegd met aanrijdbare boordsteen
- 2 Brede doorgang op het perron, zonder obstakels
- 3 Perron met effen en slipvrije verharding
- 4 Perron dat zonder drempels bereikbaar is
- 5 Opstapvlak met rubbertegels en aansluitende geleidelijn met ribbelmarkering
- 6 Indien aanwezig, een correct aangelegd fietspad ter hoogte van het perron



Mobiliteit met oog voor de natuurlijke omgeving



”De afgelopen jaren pasten we ook onze infrastructuur aan om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen.”

Ontsnippen, ontsnipperen, ontsnipperen

In 2020 werd het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering (VAPEO) – deel I (Wegen) goedgekeurd door de ministers van Mobiliteit en Openbare Werken en van Omgeving.

Samen met het Departement Omgeving en het Agentschap Natuur en Bos – en wetenschappelijk ondersteund door het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) – realiseerden we 4 grote ontsnipperingsprojecten:

- N771 Ecovallei in Dilsen-Stokkem
- E40 Bermbrug in Bertem
- E17 Bermbrug in Waasmunster
- E403 Aanpassing onderdoorgang voor medegebruik natuur/recreatie in Kortrijk

We startten ook studies op naar 2 ecoducten:

- A12 Ecoduct met medegebruik natuur in Meise
- N253 Ecoduct in Huldenberg

3 projecten zijn in aanleg:

- R0/E19 Ecoduct Hallerbos in Halle
- N76 Ecovallei Zwartberg in Oudsbbergen
- N71 Ecoduct in Lommel

Met het nieuwe Vademecum Weginfrastructuur deel Natuurtechniek als houvast, werkten we verder aan de integratie van kleinere ontsnip-

peringsmaatregelen tijdens wegenwerken. Het vademecum bood ook richtlijnen voor de inrichting van bermen, een beter waterbeheer en wegverlichting die rekening houdt met de natuurlijke omgeving. We plaatsten bijvoorbeeld amberkleurige straatverlichting om verstoring van nachtdieren zoals vleermuizen in de aangrenzende natuurgebieden te vermijden aan de N251 in Oud-Heverlee, de N9 in Aalst en de N275 in het Zoniënwood in Groenendaal.

Samen met (internationale) experts uit de natuur- en landbouwsector werkten we oplossingen uit om het aantal faunaslachtoffers te verminderen, met extra aandacht voor de wolf. De werking van de ecorasters, wildroosters en wilddetectiesystemen op de N73 en N76 worden verder onderzocht door het INBO.

Tot slot werkten we ook verder aan het beheer van onze bermen, met aandacht voor de biodiversiteit. Waar van toepassing werkten we volgens het ecologische bermbeheerplan. We maakten een natuurbeheerplan op voor de Kempense Noordzuid (N19g) tussen Kasterlee en Geel en een bermbeheerplan voor het district Brugge. De houtige bermen werden verder omgezet naar hakhoutbeheer. Het doel: ze verjongen en waardevoller maken.

NATUUR & KLIMAAT - De Vlaamse Regering wil het energieverbruik van de overheid tegen 2030 met minstens 35% laten zakken. Hoe wij hier afgelopen jaar aan meewerkten? We verkleinden onze voetafdruk, zorgden voor meer waterinfiltratie en verbonden opnieuw natuurgebieden.

Lagere CO₂-uitstoot en duurzamere wegenbouw

We willen onze ecologische voetafdruk nog meer verkleinen en nog meer besparen op onze energiekosten. Zo zetten we onze verledingsoperatie van verlichting langs autosnelwegen en gewestwegen verder. Vorig jaar onderzochten we ook hoe groene stroom onze eigen elektrische installaties van energie kan voorzien, met onder andere een pilootproject aan het complex Zelzate-West waar 5.000 m zonnepanelen de Debbauts- en Zelzate-tunnel zullen voeden.

Ook gebruiken we steeds vaker duurzame technieken en circulaire

materialen bij wegenbouwprojecten, denk bijvoorbeeld aan de TEM-tool. Daarmee brengen we de milieukosten van onze projecten omlaag. Met inzet van de CO₂-prestatieladder stimuleerden we kandidaat-aannemers ook om hun CO₂-uitstoot zo laag mogelijk te houden. Voor de werken aan de verkeerswisselaar R8/A19 in Kortrijk en de aanleg van de fietsbruggen op de N747 in Pelt werkten we met die ladder.

Meer hemelwater naar de bodem

De afgelopen jaren pasten we ook onze infrastructuur aan om de gevolgen van klimaatverandering op

te vangen. Waterinfiltratie is hier een belangrijk onderdeel van. Zo waren er in 2023 verschillende projecten waar we geen aansluiting op de riolering meer voorzagen, maar werkten met berm- en grachtinfiltratie, zoals het proefproject rond waterinfiltratie aan de N10 en de N17 en de ontharding van 1 hectare grond bij de heraanleg van de N58 in Menen.

Samen met het Departement Omgeving startten we in 2023 ook met het in kaart brengen van het onthardingspotentieel van gewest- en autosnelwegen en met de opmaak van richtlijnen rond verhardingsarm ontwerpen.



Medegefinancierd door de Europese Unie

74 sluikestorters betraapt op heterdaad tijdens marathonhandhavingsactie

ZWERFVUIL - Tijdens een 72 uren durende actie van 6 tot 9 oktober 2023 op de snelwegparking langs de E17 in Waasmunster kregen 74 sluikestorters een proces-verbaal onder de neus. Samen met de federale wegpolitie vroegen we met deze actie opnieuw aandacht voor de problematiek van sluikestorten.

Sluikestorten op parkings langs snelwegen en gewestwegen blijft een hardnekkig probleem. Mensen laten afval achter op plaatsen langs grote wegen met weinig sociale controle. De parking in Waasmunster is ondanks de aanwezige camera's 1 van de meer dan 100 bekende 'hotspots' voor sluikestorten langs drukke verkeersassen in Vlaanderen.

In oktober 2023 betrapten 6 gewestelijke toezichthouders van AWW samen met de federale politie maar liefst 74 sluikestorters op heterdaad. De actie die georganiseerd werd door de federale wegpolitie van Oost-Vlaanderen liep onafgebroken een volle 72 uur van vrijdagmiddag 12 uur tot maandagmiddag 12 uur.

Ondertussen blijft AWW werken aan de strijd tegen de sluikestortproblematiek. Naast het reguliere proper houden van parkings en sensibiliseringsacties samen met partners als OVAM willen we in 2024 minstens 46 handhavingsacties per jaar organiseren.

Anticiperen op morgen door nu meer digitaal te bouwen

DIGITAAL BOUWEN - Een digitale tweeling van de Vlaamse weginfrastructuur? Samen met aannemers, studiebureaus en andere infrastructuurbeheerders maken we stap voor stap bruikbare digitale kopieën van onze projecten. Zo digitaliseren we onze infrastructuur vandaag om er ook morgen voordeel uit te halen.

Dankzij BIM (Bouwwerk Informatie Management) hebben alle projectpartners een duidelijk overzicht en uniforme informatie. Dat zorgt voor vlotter overleg, meer inzicht, meer feedback en efficiëntere beslissingen, ook na de oplevering van een bouwproject. Digitalisering is een van de belangrijkste voorwaarden voor een slim assetmanagement.

INTERESSE IN WERKEN MET BIM?

Lees hier meer informatie en krijg een overzicht van de beschikbare info:

wegenverkeer.be/zakelijk/bim of contacteer Team BIM via TeamBim@verzendlijst.wegenverkeer.be

MEER WETEN?



Lokaal bestuur met een vraag voor AWW?

Het mobiliteitsbeleid in de Vlaamse steden en gemeenten wordt georganiseerd op basis van 15 vervoerregio's. Voor elke vervoerregio is er bij AWW een regiomanager. De regiomanager zoekt samen met de lokale besturen en andere partners naar de beste mobiliteitsoplossingen en prioriteiten voor hun regio.

Contacteer een van onze regiomanagers: wegenverkeer.be/regiomanagers

Pop-upacties langs fietstelpalen zetten fietsers in de bloemen

WEEK VAN DE MOBILITEIT - Tijdens de Week van de Mobiliteit brachten we duurzame verplaatsingen extra onder de aandacht met 5 fietsacties in Aalst, Brugge, Hasselt, Herentals en Leuven. Fietsers kregen er in de vroege ochtend enthousiaste aanmoedigingen te horen wanneer ze een fietstelpaal naderden.

Meer mensen nemen de fiets, dat 'zagen' ook de nieuwe tellussen van AWV. In 2022 waren er per dag gemiddeld 18% meer fietsers dan het jaar ervoor. In 2023 was er een stijging van 4%. In 2023 reden elke dag gemiddeld 66.700 fietsers voorbij de 139 tellers van AWV, goed voor een totaal van 23.441.000 fietsers in 2023.

Op 83 locaties staan vandaag fietstellers langs gewestwegen. Sommige zijn onzichtbaar, andere hebben een display. We breidden het aantal fietstellers deze legislatuur gevoelig uit, van 25 in 2019 naar 139 in 2023.

We investeren historisch hoge bedragen in veilige en comfortabele fietspaden om die groei in fietsverkeer verder te stimuleren. In 2021, 2022 en 2023 ging het om respectievelijk 200, 181 en 176 miljoen euro. Dat vertaalde zich in het aantal werven: de voorbije jaren waren er maar liefst 150 fietswerven. In 2024 staan er nog eens 59 nieuwe op de planning. Daarnaast vernieuwden we met relancemiddelen ook 370 kilometer fietspad. Ook besteedden we extra aandacht aan het onderhoud van fietspaden zoals het vernieuwen van markeringen, extra veegbeurten en het scheren van hagen.



Fietsacties in beeld

In totaal fietsten 1.650 mensen voorbij tijdens de 2 uur durende acties op de 5 locaties. Mensen waren blij verrast. Sommigen stapten af voor een fietsgadget, een ludieke finishfoto en een praatje met AWV. In Hasselt deelde minister Peeters zelf in de vroege ochtend de medailles uit aan verbaasde pendelaars en schoolgaande jeugd.

Sfeerverslag fietsactie

Benieuwd naar de beelden?

Bekijk een sfeerverslag van de ochtend van de fietsactie in Leuven.

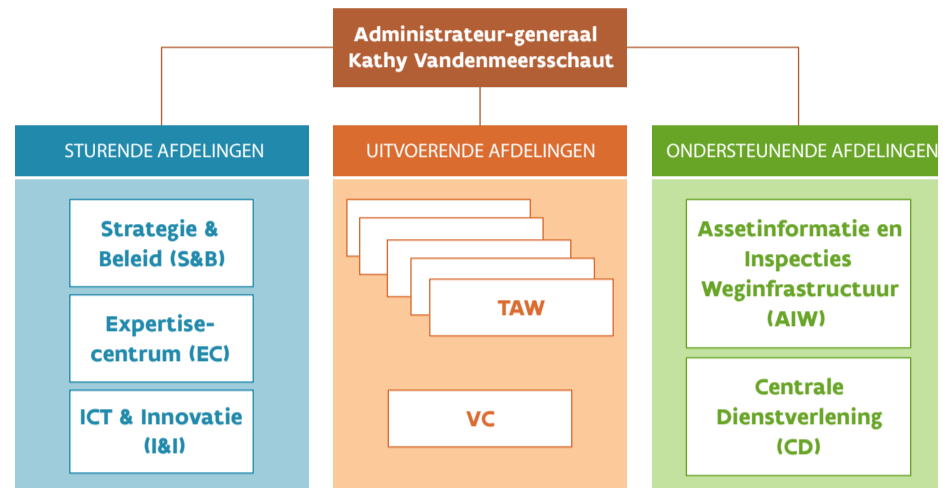


NIEUWE MISSIE EN VISIE

IN 2023 FORMULEERDEN WE ONZE NIEUWE MISSIE EN VISIE.

We willen de toonaangevende, toekomstgerichte wegbeheerder zijn voor alle weggebruikers in Vlaanderen, de motor van een veilige, betrouwbare en duurzame infrastructuur en verkeersafwikkeling. Verkeersveiligheid komt daarbij op de eerste plaats.

Om die ambitie waar te maken, sleutelden we aan de structuur van onze organisatie. Die ziet er nu zo uit:



HEEFT U VRAGEN OF WILT U IN GESPREK GAAN?

Onze regiomanagers zijn de eerste aanspreekpunten voor steden en gemeenten, maar ook onze afdelingshoofden zijn rechtstreeks aanspreekbaar. Burgers kunnen bij ons terecht via Meldpunt Wegen, sinds enkele weken ook beschikbaar via de app van Mijn Burgerprofiel.

Meer weten of hoe ons te bereiken?
Check wegenverkeer.be/over-ons

Over ons



! Sensibiliseren rond veilig rijgedrag

SENSIBILISERING - Ook via sensibilisering werken we aan meer verkeersveiligheid. Ongeveer 4 keer per jaar lanceren we een grote nationale campagne die je een maand lang ziet verschijnen op de afficheborden langs autosnelwegen en gewestwegen. De andere 8 maanden gebruiken onze partners zoals de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), Mooimakers en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de borden.

Met 3 grote verkeersveiligheids campagnes vroegen we in 2023 aandacht voor de reddingsstrook, veilig rijden langs werven en het juiste gebruik van de pechstrook. Onze evaluatie toonde aan dat de campagnes effect hebben. Na de campagne rond de reddingsstrook gaf bijvoorbeeld 2 op 3 mensen aan dat ze nu vaker plaatsmaken voor hulp- en takdienststen.

Mee campagne voeren? Bekijk hier een overzicht van onze recentste campagnes en download beeldmateriaal:

Veilig op weg



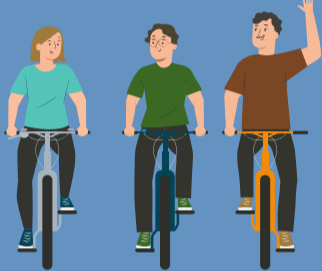


WERKEN BIJ AWV

EEN JOB MET IMPACT: 3 collega's vertellen over hun werk aan de Vlaamse tunnels

Elke dag werken verschillende teams in ons agentschap rond tunnels en hun veiligheid. En nu we een grote inhaalbeweging willen doen in het onderhoud en de renovatie van tunnels, komen er waarschijnlijk nog wat bij. Een ideale gelegenheid om aan 3 collega's te vragen wat zij precies doen.

WIL JE OOK BIJ AWV AAN DE SLAG?



Nele, Joachim en Matthew
geven tips

Nele: "Je opleiding is inderdaad maar een fractie van je carrière. Het is veel belangrijker wat je bereid bent bij te leren tijdens je loopbaan. En eerlijk? Het hybride werken vind ik ook een groot voordeel. Niemand kijkt er raar van op als ik de kinderen van school ga halen. Ik krijg het vertrouwen dat ik mijn werk doe, en daar staat flexibiliteit tegenover."

Joachim: "Wat ik fijn vind aan werken bij AWV, is de vrijheid en flexibiliteit die je krijgt. Je leidinggevende is er om je te ondersteunen, niet om je te controleren. Het is een horizontale organisatie waarin je de kans krijgt om je eigen ambities te volgen."

Matthew: "Laat je vooral niet afremmen door je diploma. Kijk naar mijn verhaal: je hebt zeker niet voor elke job bij AWV specifieke kennis of ervaring nodig. Waag gewoon je kans!"



Nele Vanmarcke - PROJECTMANAGER

"Als projectmanager bij het team Investerings wordt ik ingeschakeld bij projecten voor de renovatie van wegen en tunnels, of bij de aanleg van nieuwe infrastructuur. Voor mij is dat een droomjob. Ik heb bij een aannemer en een studiebureau gewerkt, maar telkens had ik het gevoel dat ik iets miste. In mijn huidige job volg ik projecten op van ontwerp tot uitvoering. Ik werk bijvoorbeeld mee aan de renovatie van de Rupeltunnel en aan de heraanleg van de A12."

"Ik vind het leuk dat ik regelmatig met technische uitdagingen te maken krijg. Elke tunnel is anders en vraagt om zijn eigen aanpak bij de aanleg of renovatie. Een voorbeeld? De renovatie van de Rupeltunnel staat over een paar jaar op de planning. Maar we merken dat de zuidelijke inrit vaak te kampen heeft met water op de rijbaan. Moet je dat dan zo laten tot aan de renovatie? We hebben gezocht naar een tussentijdse oplossing. In 2023 is er bijkomende bemaling geplaatst en dat heeft het probleem verholpen. Veel beter!"

Matthew Derycke - TUNNELCOÖRDINATOR



"Na mijn studies Europese politiek heb ik stage gedaan als redacteur bij de VRT. Superleuk, maar ik viste achter het net voor een vaste job. Dus dacht ik: tijd voor iets anders! Ik solliciteerde voor een job als tunnelcoördinator voor AWV en voor ik het goed en wel besepte, kon ik beginnen. Ik ben verantwoordelijk voor de tunnels in Oost-Vlaanderen. Het is mijn taak om die tunnels vanbinnen en vanbuiten te kennen, zodat ik kan beoordelen wat er nodig is om ze in een zo goed mogelijke staat te houden. En af en toe komen mijn talenten als redacteur nog eens van pas, bijvoorbeeld als er een tekst voor het kabinet nodig is."

"Het coolste dat ik in 2023 gedaan heb, is de brandoefening in de tunnel van Zelzate. Daarvoor hebben ze echt een container in brand gestoken in de tunnel. Bij zo'n oefening is er veel coördinatie nodig tussen alle betrokken partijen. De tunnel moet dicht, het verkeer moet worden omgeleid en de hulpdiensten moeten voorbereid zijn. En de pers was er natuurlijk ook bij. Die oefening heeft een maand voorbereiding gevraagd en was in 2,5 uur tijd afgelopen. Een heel interessante ervaring, en ook heel geruststellend om te weten dat de ventilatie daar werkt zoals ze moet."

"AWV plant nu een grote inhaalbeweging aan het onderhoud van de bestaande tunnels. Als tunnelcoördinator zoek ik dan uit wat de beste oplossing is om dat onderhoud door te laten gaan. Moet de tunnel helemaal dicht, of blijft hij gedeeltelijk in gebruik? Langs waar leiden we het verkeer om? Bij die vragen moet ik alle stakeholders betrekken, want als je iets over het hoofd ziet, leidt dat tot frustratie."



Joachim Peerlinck - STUDIE-INGENIEUR TUNNELVEILIGHEID

"Ik ben van opleiding burgerlijk ingenieur bouwkunde en zit nu ongeveer 2 jaar in het team Tunnelveiligheid van het Expertisecentrum. In die job werk ik richtlijnen uit voor de tunnels, bijvoorbeeld over welke technieken we in een tunnel verwachten en hoe een ontwerp eruit moet zien. In ons team tunnelveiligheid werken we ook aan een prioriteitenlijst waarin we de risico's inschatten en bekijken hoe we die op korte en langere termijn kunnen aanpakken."

"Waarom ik precies voor die vacature gesolliciteerd heb? Goeie vraag. Ik wist niet veel van tunnels, maar het zijn wel grote constructies met veel technische en bouwkundige uitdagingen. Er was geen voorkennis vereist, dus waarom niet?" (lacht)

"Mijn job speelt zich grotendeels op kantoor af, maar geïsoleerd voel ik me zeker niet. Af en toe bezoek ik de tunnels om de toestand daar te beoordelen of om het resultaat van een renovatie te bekijken. En ik stem ook regelmatig af met allerlei partijen uit binnen- en buitenland: collega's, studiebureaus of andere experts. Het leukste aan mijn job? Dat is de impact. Het is een job waarin je op grote schaal iets kan betekenen."

TRAINEEPROGRAMMA: 3 keer proeven van verschillende functies bij AWV

Met ons traineeprogramma krijg je als net afgestudeerde master de kans om mee te draaien in verschillende teams via 3 opeenvolgende opdrachten of projecten van telkens 6 maanden. Na het traject kan je je carrière verderzetten in één van de afdelingen van AWV.

INTERESSE?

Ontdek getuigenissen van ex-trainees via:
wegenverkeer.be/traineeprogramma



JOUW NIEUWE BAAN DAAR WERKEN WE AAN

Passie voor techniek, geboid door mobiliteit?
Solliciteer nu op wegenverkeer.be/jobs

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

wegenverkeer.be