

ACTIVITEITENVERSLAG



Verkeersinfrastructuur rond campus Gasthuisberg UZ Leuven toekomstproof » 7

Basisbereikbaarheid: naar een geïntegreerde mobiliteitsstrategie » 5

456 keer de schop in de grond » 10



De vijfde dierenbrug in Vlaanderen. Ecoduct Groenedaal » 15

Naar een dynamische lijst van gevaarlijke punten » 12



BIM brengt alle bouw-informatie op één plaats » 18

AWV is weg van jou

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

Regiomanagers: hét aanspreekpunt voor partners

In 2018 onderging ons agentschap een interne transformatie met de komst van de Regiomanagers en de oprichting van de vervoerregio's. Dit betekende nieuwe structuren, nieuwe processen en nieuwe functies. Het was ruim 20 jaar geleden dat we een gelijkaardige, zware aanpassing kaliber hebben doorgevoerd.

Recordbedrag voor fietspaden

De fietspaden beleven ook in 2018 hoog op onze agenda staan. We investeerden meer dan 80 miljoen euro in de aanleg en verbetering van de Vlaamse fietspaden.

Dynamische lijst gevaarlijke punten speelt korter op de bal

In het voorjaar domineerden de gevaarlijke punten de media. We presenteerden een dynamische lijst met 213 gevaarlijke punten, die elk jaar een update krijgt waardoor we sneller en accurater kunnen ingrijpen op het terrein.

Zorg voor natuur

We dragen zorg voor onze natuur: we beheren ongeveer 9.000 hectare

wegbermen langs autosnelwegen en gewestwegen die via gericht hakhout- en maaibeheer uitgroeien tot ecologische parels en het vijfde ecoduct in Vlaanderen werd ingehuldigd.

Innoveren in de bouwsector

Met BIM - Bouwwerk Informatie Management - ontwikkelen we een gemeenschappelijke taal voor onze infrastructuur zodat we kunnen evolueren naar een digitaal virtueel model van de werkelijkheid.

6 maanden winterdienst

De winterdienst verliep in centraal Limburg dit jaar vanuit een nieuw hoofdkwartier in Paal-Beringen. Groter én veiliger.

We zijn weg van jou

Dag in dag uit zijn ruim 1.350 medewerkers van AWV in weer om de gewest- en autosnelwegen vlotter, veiliger en duurzamer te maken voor elke weggebruiker. Voor de pendelaar op weg naar haar werk, de groep jongeren fietsend naar school, de grootvader die zijn kleindochter naar de turnclub brengt en voor de noeste Flandrien die de gure wind trotseert.



De grootste werven tot bij de kleinste brengen Lagere scholen bezoeken werven achter de schermen

Communiceren en informeren over wegenwerken is één van de opdrachten van het Agentschap Wegen en Verkeer. De focus ligt vooral bij het informeren van lokale besturen, lokale ondernemingen en buurtbewoners. Het is essentieel dat deze partners goed op de hoogte zijn van de komende wegenwerken in hun buurt. Maar meer en meer zet AWV in op andere omgevingscommunicatie. Zo werden in 2018 ook lokale scholen betrokken bij de werven van AWV. De werf van het ecoduct op de N25 in het Meerdaalwoud in Leuven en de werf aan de Torenlaan in Genk kregen bezoek van zo'n 250 lagere schoolkinderen.



Jong geleerd

"Zo leren de kinderen hoe het er op een werf aan toegaat," vertelt communicatieverantwoordelijke van AWV Limburg, Sep Vandijck. "De werf in Genk ligt vlakbij een kleuter- en lagere school. De kinderen worden dus elke dag geconfronteerd met de werf. Bovendien zijn ze straks de eerste gebruikers van de nieuwe fietsvoorzieningen. We gaven ze een unieke kans om een kijkje achter de schermen te nemen."

"In Leuven kozen we om ons te beperken tot één klas van een nabijgelegen school," verduidelijkt communicatieverantwoordelijke van AWV Vlaams-Brabant, Anton De Coster. "We fietsten samen met de kinderen het traject van aan de school tot aan de werfzone, ongeveer 700 meter. Daar kregen ze een rondleiding in de bouwput met uitleg over het project. Omdat dit in de eerste plaats een ecologisch project is, vroegen we twee collega's van het Agentschap voor Natuur en Bos en van het departement Leefmilieu Natuur en Energie uit om ons te gidsen, samen met onze werfleider."

In Genk kregen de kinderen tegen het eind van de rondleiding ook beelden van hoe het complex er gaat uitzien en wat er gedaan wordt om de fietsende kinderen veilig van en naar school te laten

rijden. Dat laatste konden ze zelf waarnemen gezien er al twee fietstunnels klaar waren

Mini-ambassadeurs

De werfbezoeken worden in de eerste plaats georganiseerd om externen, in dit specifieke geval de kinderen van de lokale lagere scholen uit de buurt, aan te tonen dat AWV meer is dan de 'harde' infrastructuur- en wegenprojecten. Bij de werken in Leuven ligt de focus op het 'zachtere'

aspect van wegenwerken en de rol die AWV daarin speelt, in samenwerking met andere Vlaamse overheidsinstellingen (Departement Omgeving en Agentschap voor Natuur en Bos). De kinderen van de scholen komen zelf ook (on)rechtstreeks in aanraking met de werken doordat ze in de omgeving van de school zijn. Om hen verder kennis te laten maken met het project, maar bovenal zodat ze de werken op het terrein met hun eigen ogen kunnen

zien, organiseerden we de werfbezoeken. Zo slagen we er misschien zelfs in om van hen mini-ambassadeurs van het project te maken. En merkambassadeurs, die zorgen mee voor een positieve reputatie.

"Zo leren de kinderen hoe het er op een werf aan toegaat,"

Sep Vandijck, communicatieverantwoordelijke AWV Limburg



Klantgerichtheid omgezet in de praktijk
"Gemiddeld krijgen mensen binnen de zeven dagen een antwoord"

Nieuw Meldpunt Wegen nu nog gebruiksvriendelijker

Het Vlaams wegennet is zo'n 67.000 kilometer lang. Op zo'n uitgebreid netwerk kan je niet overal tegelijk zijn. De feedback van weggebruikers is daarom onmisbaar. In april 2018 kreeg het Meldpunt Wegen een grondige facelift.

Leen Cassiers, Coördinator Klachtenmanagement: "Het Meldpunt Wegen verzamelt alle meldingen van burgers. Zij zijn onze ogen op het terrein. Ze geven ons informatie over problemen aan de weg, de signalisatie of hindernissen die ze tegenkomen. Het meldpunt beantwoordt veel vragen zelf of stuurt automatisch meldingen door aan andere bevoegde instanties. Gemiddeld krijgen mensen binnen de zeven dagen een antwoord."

Klantgericht

De feedback van weggebruikers is onmisbaar. Met een wegennet van zo'n 67.000 kilometer lang kan je

immers niet overal tegelijkertijd zijn. Om het (gebruiksgemak) op te krikken, kreeg het Meldpunt Wegen in april een grondige opfrisbeurt. Leen Cassiers: "Vorig jaar ontvingen we maar liefst 23.407 klantenreacties. Een gebruiksvriendelijk en efficiënt meldpunt is cruciaal. Dit om zo snel mogelijk problemen aan de weg, de signalisatie of eventuele hindernissen (glasresten, zwerfvuil, ...) te signaleren. De klantendienst volgt deze meteen op. Onze klantgerichtheid wordt zo in de praktijk omgezet.

Meldingen waarvoor andere instanties bevoegd zijn, zoals steden en

gemeenten of waterwegbeheerders, worden automatisch doorgestuurd."

Centrale klantendienst

Intussen werken we al ruim een jaar met een gecentraliseerde dienstverlening rond de behandeling van klachten en meldingen - en die aanpak loont, erkent ook de Vlaamse ombudsman. "We zijn er als organisatie in geslaagd om heel snel die rol van de centrale klantendienst te aanvaarden en daar onze werking op af te stemmen. En dat vertaalt zich in de resultaten," besluit Leen Cassiers.

AWV verandert mee: wat brengt 2019?

Wat nemen we uit 2018 mee en mogen we in 2019 verwachten?

Administrateur-generaal Tom Roelants blikt terug op het afgelopen jaar en kijkt ook naar dit jaar.

Wat blijft u bij van 2018?

Tom Roelants: Dit was het jaar waarin we met de regiomanagers van start zijn gegaan. Een forse aanpassing voor AWV. We hebben onze organisatie moeten aanpassen: nieuwe structuren, nieuwe processen en nieuwe functies. Het was ruim 20 jaar geleden dat we een gelijkwaardige, zware aanpassing van dat kaliber hebben doorgevoerd. Zeker vanaf 2019 geloof ik dat we daar de vruchten van gaan beginnen plukken.

Helaas was 2018 ook een beetje het voorjaar geworden van de zwarte punten. Hadden we die laten wegzakken van onze aandacht?

Tom Roelants: (aarzelend) Van onze radar zijn de gevaarlijke punten nooit geweest. Bij de zwarte punten moeten we wel durven erkennen dat we die opdracht misschien als te vanzelfsprekend zijn gaan vinden. 98 procent van het werk is al gedaan. Het is vreselijk dat er dan een ongeval moet gebeuren om ons daaraan te herinneren. We moeten die vinger -aan -de -pols blijven houden tot ze allemaal weggewerkt zijn. Anders is het een smet op ons blazen - en dat is jammer als we al 98 procent van die zwarte punten wél hebben weggewerkt.

In Italië komt een grote brug naar beneden. Pers en politiek

schiet wakker. Zijn de kunstwerken ook bij ons een zorgenkindje?

Tom Roelants: Ze zijn zeker een aandachtspunt. De meeste bruggen zijn op leeftijd en zullen we in de komende tien jaar grondig moeten renoveren of vernieuwen. We gaan dus zeker de juiste investeringen moeten doen. De gebeurtenissen van deze zomer houden ons bij de les - maar drukken ook de publieke opinie met de neus op de feiten. Iedereen beseft opnieuw dat betrouwbare infrastructuur zo ontzettend belangrijk is en dat dat nu eenmaal betekent dat we van tijd tot tijd de nodige renovatiewerken moeten doen én moeten blijven investeren in onderhoud.

Eind oktober waren er de gemeenteraadsverkiezingen. Voelen we die veranderingen of worden toch vooral de Vlaamse verkiezingen in mei 2019 bepalend?

Tom Roelants: We werken op 308 (en sinds januari op 300) plaatsen nauw samen met gemeenten. Dus in een aantal concrete dossiers zal dat zeker zijn impact hebben, zeker in gemeenten waar grote verschuivingen gebeuren. Ongetwijfeld komen nieuwe vragen of prioriteiten naar boven. Maar op globaal niveau - en voor een zeer brede impact op onze organisatie - kijk ik toch vooral naar de Vlaamse verkiezingen. Wie wordt onze nieuwe

minister? Wat komt er over mobiliteit in het regeerakkoord? De antwoorden op die vraagstukken zullen zeer tastbaar zijn voor AWV.

Wat zijn de ambities van AWV voor 2019? Nemen we dit jaar dan gas terug omdat het kabinet halverwege het jaar zal wisselen?

Tom Roelants: (fel) Nee, hoege-naamd niet. Ook in 2019 zullen we prioriteiten naar voren schuiven. Die geven richting aan onze organisatie en zijn er niet alleen voor de minister. Ze bestaan nu al enkele jaren en we zijn er destijds mee begonnen om heel verstaanbaar aan te geven waar dat jaar op

willen inzetten, zodat iedereen binnen AWV de prioriteiten kent. (denkt) Ik verwacht wel dat we in een verkiezingsjaar misschien iets meer interne doelstellingen naar voren zullen schuiven en dus meer naar onszelf durven kijken.

Tot slot, waar kijkt u naar uit in 2019?

Tom Roelants: Ik kijk met spanning uit naar het volgende regeerakkoord. Een nieuw kabinet wordt hoe dan ook wat zoeken in het begin, want zij gaan nieuwe accenten en uitdagingen naar voren schuiven. En we moeten ook onze hand in eigen boezem durven steken: (met

klem) we moeten durven méér communiceren richting kabinet en zo het vertrouwen opbouwen. Als we prioriteiten naar voren schuiven én de afgesproken resultaten halen, dan is dat een win-win. Want alleen samen kunnen we zorgen voor een vlotte, veilige én duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers.



Administrateur-generaal Tom Roelants

DE ZES VAN 2019

FINANCIËEL BEHEER


Minimum **75%**
tijdige betalingen

LEGISLATUURWISSEL

Vorbereiden en inspelen op
legislatuurwissel



FIETSINVESTERINGEN



80M€
fietsinvesteringen

MOBILIDATA

Mobilidata samen vorm geven



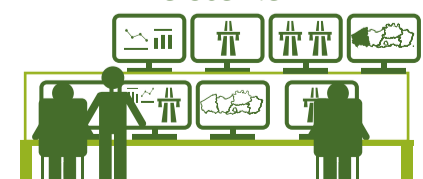
TUNNELS

Veiligheid in de Tijsmans- en
Beverentunnel verhogen



WISSELWERKING

Wisselwerking Verkeerscentrum en TAW
versterken



Regiomanagers zoeken grenzeloze mobiliteitsoplossingen



Een breder draagvlak voor een gedeelde mobiliteitsvisie. Collega's Anneleen Desmedt & Sara Verstreken

Vlaanderen is onderverdeeld in vijftien vervoersregio's die de basisbereikbaarheid verzekeren. Het concept basismobiliteit verdwijnt en maakt plaats voor een efficiënter en vraaggestuurd mobiliteitsmodel. Deze herorganisatie heeft ook invloed op de interne werking van het Agentschap Wegen en Verkeer. De nieuwe Regiomanagers zoeken samen met regionale partners naar de beste mobiliteitsoplossingen in hun regio. In 2018 zijn de eerste Regiomanagers gestart.

Regiomanager als gezicht van AWW

Sara Verstreken is Regiomanager in de vervoersregio Leuven. Zij legt uit wat haar taak inhoudt: "Regiomanagers zijn het eerste aanspreekpunt bij mobiliteitsinvesteringen. Wij coördineren en behouden het overzicht op alle investerings- en onderhoudswerken in een regio. Samen met alle externe partners zoeken we een antwoord op de vraag: 'Wat is er nodig voor vlot en duurzaam verkeer?'"

Een Regiomanager is verantwoordelijk voor een of meerdere vervoersregio's. De kern van zo'n vervoersregio is één of meerdere steden, met daarrond een invloedsgebied van de gemeenten. Als vertegenwoordigers van AWW kleuren zij het mobiliteitsbeleid in. Ze doen dit samen met de lokale besturen, De Lijn, NMBS, het departement MOW en andere partners.

"Als Regiomanager ben ik het gezicht van AWW", gaat Sara verder. "Ik ben het eerste aanspreekpunt voor externe stakeholders. Voor grote projecten betekent dit concreet dat ik mee nadenk over de haalbaarheid, budget en planning. Ik werk ook mee aan conceptontwerpen. Bij de effectieve start van een project nemen de projectmanagers het over. Maar stakeholders kunnen altijd bij mij terecht als er een probleem is. Of als ze met een

vraag zitten en niet meteen weten wie ze hiervoor moeten aanspreken. Ook dan probeer ik hen te sturen of verder te helpen.

Verder vertegenwoordig ik AWW in de vervoersregioraden. Hier zitten alle mobiliteitspartners rond de tafel voor het regionaal mobiliteitsbeleid.

Breder gedragen mobiliteitsvisie

De vijftien nieuwe vervoersregio's hebben een belangrijke functie: ze creëren een breder draagvlak voor een gedeelde mobiliteitsvisie. Door regelmatig overleg versterken alle externe partners elkaar.

Sara: "Soms hebben gemeenten een andere visie op mobiliteit. Dan stopt bijvoorbeeld het fietspad aan de gemeentegrens of verandert het snelheidsregime. De vervoersregioraden ontwikkelen een mobiliteitsvisie voor een groter gebied. Op die manier voorkomen we dat de visie stopt aan een gemeentegrens."

Als Regiomanager geef ik de visie aan van AWW door bijvoorbeeld informatie te geven over de beleidslijnen van AWW en de haalbaarheid en mogelijkheden van investeringsprojecten."



**ONTDEK DE REGIOMANAGER
VOOR UW GEMEENTE OP:
www.wegenenverkeer.be/regiomanagers**

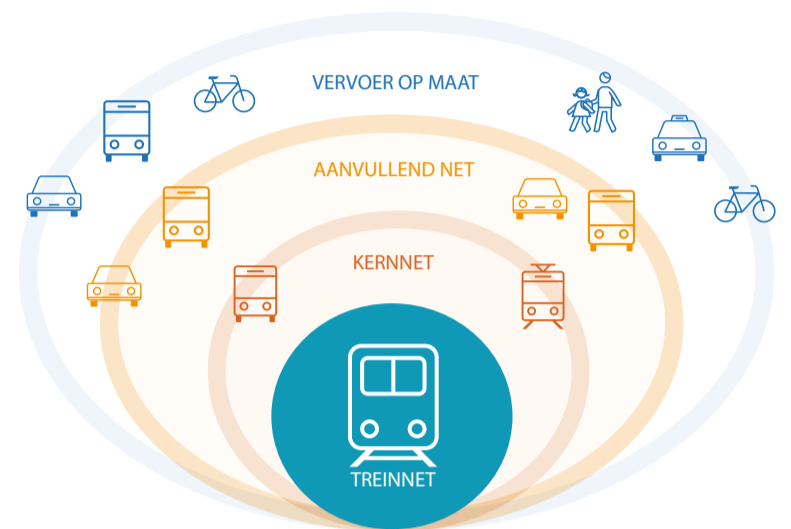


Basisbereikbaarheid: naar een geïntegreerde mobiliteitsstrategie

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wordt ingrijpend hertekend door het invoeren van de basisbereikbaarheid. Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem.



Laurens Deprez



Om dit mogelijk te maken, krijgen de lokale besturen een grote rol. Gemeenten worden uitgenodigd om samen met de gewestelijke instanties (o.a. het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg nv) de mobiliteitsuitdagingen voor hun regio aan te pakken.

Samen moeten ze een gezamenlijke, multimodale aanpak uitwerken. Ze bepalen de investeringsprioriteiten voor de fiets, de weg en de waterweg, ze duiden de werkpunten aan voor een betere verkeersveiligheid en doorstroming en ze tekenen ook samen het collectief vervoer uit.

Vlaanderen werd daarvoor opgedeeld in vijftien vervoerregio's, die elk verantwoordelijk zijn voor de

uitbouw van een efficiënt mobiliteitsbeleid in hun regio. In een vervoerregioraad werken alle mobiliteitspartners samen aan een toekomstplan om het verkeer, zowel personen als goederen, in hun regio duurzaam en vlot te laten verlopen. Ook de Regio-managers van AWW spelen hier een belangrijke rol in.

Basisbereikbaarheid voor iedereen
Het doel is om basisbereikbaarheid te verzekeren door het juiste vervoersmiddel in te zetten op de juiste plaats. Sara Verstreken, regiomanager voor AWW legt uit: "De mobiliteit in een vervoersregio bestaat uit verschillende netten: het treinnet, bussen en trams, bel- en buurtbussen, leerlingenvervoer, deelwagens en -fietsen, enzovoort. De visie van basisbereik-

baarheid maakt de omslag van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd. Het verschil met het vroegere concept basismobiliteit is dus groot."

Overleg met alle mobiliteitspartners
Sara: "Mensen combineren verschillende vormen van mobiliteit: ze rijden bijvoorbeeld met de fiets naar het station en nemen daar de trein naar het werk. De nieuwe infrastructuur moet zich hieraan aanpassen. Daarom willen we de verschillende mobiliteitsnetwerken (fiets, openbaar vervoer, auto) op elkaar afstemmen en onderling verknopen."

Vervoerregioraden geven daarom ook advies voor het geïntegreerd meerjarig investeringsplan.

Slankere procedures

Vòòr de invoering van de vervoerregioraden konden nieuwe infrastructuurprojecten alleen starten na een consensus in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie of de Regionale Mobiliteitscommissie. Daarna was het wachten op het kwaliteitsadvies van een externe auditor.

"Door de invoering van een projectstuurgroep kan sneller en eenvoudiger beslist worden over nieuwe projecten. Elke trekker van een project blijft verantwoordelijk voor zijn project, maar kan in de toekomst rekenen op een breder draagvlak."



Eén investeringsprogramma voor mobiliteit

Om de investeringen van het beleidsdomein MOW gericht en efficiënter te plannen wordt vanaf 2019 een beleidsdomeinbreed meerjaren- investeringsplan opgesteld: het Geïntegreerd Investeringsprogramma of kortweg GIP. Dit treedt in de plaats van de aparte investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten.

Het GIP zorgt dat de investeringen van het beleidsdomein bekeken worden vanuit een netwerkoverstijgende mobiliteitsblik die nodig is voor een toekomstgericht beleid inzake mobiliteit en openbare werken. Via het GIP worden de investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten beter op elkaar afgestemd en kunnen synergieën gecreëerd worden, wat zal bijdragen tot een efficiëntere inzet van de beschikbare middelen en een vlottere uitvoering op het terrein.

In 2018 werden de investeringsprogramma's van de entiteiten al voor een eerste maal samengebracht in één globaal overzicht.

Nieuwe standaard voor autosnelwegen

Wil je weten welke richtlijnen je moet volgen om een autosnelweg te ontwerpen? Dan kan je dat nu veel efficiënter uitzoeken. Alle richtlijnen werden immers samengebundeld in het nieuwe "Vademecum weginfrastructuur deel autosnelwegen".

Verschillende documenten raadplegen is vanaf nu verleden tijd. Het nieuw Vademecum bevat de actuele versie van de concrete ontwerplijnen over het ontwerp van de snelwegen. "Het is de eerste keer dat we dit in één document verzamelen. De nieuwe, allesomvattende, standaard biedt een eenduidig antwoord op alle vragen in verband met richtlijnen voor het ontwerp en zal toekomstige discussies met ontwerp bureaus vermijden.", aldus Veerle Schoutteet, teamverantwoordelijke Veiligheid en Ontwerp.



Nieuwe verkeerscomputer loodst weggebruikers slimmer en veiliger door Antwerpen

In mei 2018 startte de uitrol van de nieuwe verkeerscomputer in Antwerpen - de "Verkeerslichtencoördinatiecomputer (VLCC)". Midden mei werd het eerste kruispunt op de nieuwe computer aangesloten. In de loop van de komende jaren zal de verkeerscomputer de aansturing van 373 verkeerslichten in en om Antwerpen stapsgewijs overnemen.

De nieuwe lichtenregeling zal het verkeer veiliger en efficiënter laten verlopen. In 2018 zijn er 16 lichten aangesloten. Voor 2019 staan er 70 kruispunten op de planning. De volledige vernieuwingsoperatie moet rond zijn tegen 2022. Voor de uitrol en de bediening van het nieuwe systeem werken het Agentschap Wegen en Verkeer, de Stad Antwerpen, de lokale politie en De Lijn samen. Het systeem kost 14 miljoen euro.

Langverwachte innovatie

Sinds de jaren zestig zijn de verkeerslichten op de belangrijkste kruispunten in en rond de stad Antwerpen met elkaar verbonden. Vanaf de jaren tachtig verzorgde een computergestuurde regelaar de aansturing van deze kruispunten. Zowel de technologie als het verkeer zijn de afgelopen decennia echter sterk veranderd. Het oude systeem was niet meer toereikend voor de huidige verkeerssituatie en nieuwe technologieën bieden nieuwe oplossingen en kansen. Al jaren is er sprake van een nieuwe computer, in 2018 werd deze ook actief op het terrein.

Slimmer door Antwerpen

De nieuwe VLCC en de aangepaste infrastructuur moeten zorgen voor een betere coördinatie die veel flexibeler kan inspelen op de situatie op het terrein en vlotter te monitoren en aan te sturen is wanneer nodig.

Enkele verbeteringen op een rijtje:

- De nieuwe verkeerscomputer telt veel meer voorgeprogrammeerde lichtenregelingen en kan dus beter inspelen op de verschillende verkeerssituaties naargelang de gemeten verkeersdrukke.
- Het nieuwe systeem heeft niet alleen een grotere waaier aan programmaties maar monitort ook of deze programmaties het beoogde resultaat behalen en signaleert verbeterpunten.
- De kruispunten zijn ondergebracht in regelgebieden (dit zijn zones die verkeerskundig samenhangen vb. de Leien, Jan Van Rijswijklaan, Noorderlaan etc....) waarin ze op elkaar afgestemd worden. Tot nu toe was slechts beperkte coördinatie tussen ver-

schillende gebieden mogelijk. In het nieuwe systeem kunnen ook kruispunten in verschillende gebieden, dus op grotere schaal op elkaar afgestemd worden.

Veiliger met oog voor iedereen

Het oude coördinatiesysteem dat gebruikt werd in Antwerpen was bijna uitsluitend gericht op een vlotte doorstroming voor het personenvervoer. Het nieuwe systeem neemt ook de veiligheid en evenwaardigheid van verschillende verkeersdeelnemers als uitgangspunt. Er wordt steeds vertrokken van een volledig conflictvrije regeling en uitzonderingen daarop zijn enkel toegestaan als de impact op de doorstroming zo groot is dat dit opnieuw voor veiligheidsproblemen zou zorgen (vb. terugslag op hoofdwegen, blokkeren van nabijgelegen kruispunten, sluipverkeer door lokale straten....).

Daarnaast wordt nu ook onderscheid gemaakt tussen verschillende verkeersdeelnemers en worden fietsers en openbaar vervoer apart gedetecteerd en krijgen ze vaak apart groen licht.





Alle weggebruikers vlot en veilig naar hun bestemming

Verkeersinfrastructuur rond campus Gasthuisberg UZ Leuven toekomstproof

De omgeving van Campus Gasthuisberg UZ Leuven is in volle groei. Niet alleen het ziekenhuis breidt uit, ook rond het UZ vestigen zich steeds meer onderzoeks- en opleidingscentra. Dat zorgt dagelijks voor heel wat passage van automobilisten, fietsers en voetgangers. Het is erg belangrijk dat zij zich allemaal op een veilige manier kunnen verplaatsen. Daarom hertekende het Agentschap Wegen en Verkeer de verkeerssituatie rond Gasthuisberg grondig.



Toekomstgerichte infrastructuur

"De KU Leuven tekende enkele jaren geleden een masterplan uit", vertelt Pieter-Jan Trappeniers, werfcontroleur. "Daarin staat hoe de universiteit, het UZ en omgeving errond eruitziet tegen 2035."

Het Agentschap Wegen en Verkeer voerde de werken uit omdat de verkeersinfrastructuur daar al erg complex is. Bovendien zullen de toekomstige uitbreidingen uit het masterplan de infrastructuur nog complexer maken.

Een complexe infrastructuur?

"Elke dag rijden hier duizenden fietsers voorbij: studenten maar ook bezoekers en personeel van het UZ. Het is belangrijk dat zij zich veilig

van de ene kant van de site naar de andere kunnen verplaatsen. En dat op hetzelfde moment het autoverkeer van en naar het ziekenhuis vlot kan doorrijden."

Veilige fietspaden, vlotte op- en afritten

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeerde 28 miljoen euro om de mobiliteit rond Campus Gasthuisberg te verbeteren. Het project duurde enkele jaren en werd in verschillende fasen uitgewerkt.

Pieter-Jan: "Als alle werken uitgevoerd zijn, kunnen automobilisten vanaf de E314 rechtstreeks de nieuwe parkeergarage binnenrijden. Dankzij fietsbruggen over de autosnelwegen bereiken fietsers en voetgangers nu

al sneller en veiliger hun bestemming. We deden ook kleinere aanpassingen, zoals de hertekening van de wegmarkering."

Zwevende rotonde

Het opvallendst op de werf is toch de zwevende rotonde. Die zal intensief gebruikt worden als een van de belangrijkste wegen voor hulpdiensten. "Daarom kreeg ze een bijzonder wegdek - een combinatie van asfalt en beton," vertelt Pieter-Jan. "We combineerden de voordelen van asfalt met die van beton. Dat zorgt ervoor dat het wegdek minder gevoelig is voor spoorvorming én dat we schade snel kunnen herstellen."

Nieuw wegbeeld in Lombardsijde

Binnenkort ziet de N34 in Lombardsijde, tussen Nieuwpoort en Middelkerke, er een stuk anders uit. In samenwerking met De Lijn worden de Kustramlijn en het wegdek helemaal vernieuwd.

De N34 krijgt een nieuwe update. De Lijn investeert in de verplaatsing van de tramlijn van het dorp van Lombardsijde naar de Kustweg. Dit is dé gelegenheid bij uitstek om het wegdek grondig te vernieuwen en moderniseren. Er komen ook nieuwe, bredere fietspaden voor het fietsverkeer.

Samenwerking tussen verschillende partners

Er zijn verschillende partners bij dit project betrokken. Naast hoofdaannemer De Lijn vernieuwt AWV de wegenis en voert Aquafin werken uit. Daar bovenop breidt MDK (Maritieme Dienstverlening en Kust) de plezierjachthaven van Nieuwpoort uit en graaft het Agentschap van Natuur en Bos het aanpalend resterend gedeelte van de oude marine-

basis af om het terug te geven aan de natuur.

"Een goede werf begint bij communicatie"

Een project met verschillende partners en publieksgroepen vlot laten verlopen is niet vanzelfsprekend. "Na al die jaren weet ik het wel: een goede werf begint bij communicatie. Spreek niet alleen met de gemeentebesturen of de pers, maar verzorg ook die communicatie richting de buurt", aldus werftoezichtster Rejane Sercu.

Dankzij de goede samenwerking tussen De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer verloopt het project volgens de planning. De infrastructuur zal vanaf de zomer van 2019 klaar zijn voor gebruik.



De Lijn: Benny De Bruyn, leidend ambtenaar en Erik Bovré, werftoezichtster. Bart Vermeersch, projectleider voor aannemer NV Taveirne AWV: Peter Inghelbrecht, werfleider en Rejane Sercu, werftoezichtster.

Flotter verkeer in Limburg dankzij slimme verkeerslichten

Slimme verkeerslichten houden rekening met het aantal weggebruikers op en rond een kruispunt. De flexibele verkeersregeling beperkt zo de wachttijden voor iedereen. Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert ongeveer 1.700 verkeerslichten en werkt sinds 2016 met een 'actieplan verkeerslichten'. In 2018 installeerde AWV op de N80 in Sint-Truiden en de N76 in Diepenbeek dergelijke slimme verkeerslichten.

Vijf slimme verkeerslichten na elkaar

Op de N80, de drukke verbindingsweg tussen Hasselt en Sint-Truiden, kregen vijf opeenvolgende kruispunten slimme verkeerslichten. Rudi Luyten, projectingenieur elektrische weginstallaties: "We kozen hier voor een koppeling van vijf kruispunten aan elkaar in een master-slave-configuratie. De verkeersregelaars op die kruispunten zijn met elkaar verbonden door een lokaal glasvezelkabelnetwerk. Een van die verkeersregelaars treedt op als "master" en geeft commando's aan de andere

verkeersregelaars, de "slaves". Detectielussen onder het wegdek tellen de verkeersstromen op de takken van die kruispunten, zowel veraf als dichtbij. De master verzamelt die gegevens en beslist welk voorgeprogrammeerd seinplan het beste is om die verkeersstroom af te wikkelen. De slaves functioneren dan volgens hetzelfde seinplan."

Beweging gedetecteerd

"De verkeerslichten zijn ook voorzien van optische camera's," vertelt Rudi. "Vooral op de linksafbeweging is optische detectie belangrijk. Een

beeldcamera filmt het wegbeeld en tekent daar een virtuele detectielus in. Beweegt er iets in die lus, dan verwerkt de verkeersregelaar dat signaal mee. Vooral voor motors en fietsers wordt het sneller groen omdat zij beter gedetecteerd worden."



Seinplan aangepast aan de weggebruiker en verkeersstroom

Met spits- en weefstroken vlotter door de spits

Begin mei 2018 opende de eerste spitsstrook in Oost-Vlaanderen, de vierde in Vlaanderen. Daarmee krijgt de E17 tussen De Pinte en Zwijnaarde, in de richting van Gent een extra rijstrook tijdens de ochtendspits.



Quick wins voor de doorstroom van het verkeer

Quick wins voor een vlotte verkeersdoorstroming

Patrick Deknudt is teamleider onderzoeksteam Dynamisch Verkeersbeheer bij het Verkeerscentrum. Hij legt uit waarom een spitsstrook op de E17 richting Gent een goed idee is: "In 2016 lichtte het Verkeerscentrum het hele Vlaamse autosnelwegennetwerk door. Daaruit bleek dat het verkeer op enkele wegvakken moeizaam verliep. We zochten naar oplossingen die op korte termijn voor een vlottere verkeersdoorstroming zorgen. We kozen voor quick wins zoals de aanleg van spitsstroken en lokale belijningsmaatregelen."

Wevend verkeer

"In de meeste situaties gaat een uitvoegstrook over in een afrit," verduidelijkt Patrick. "Soms is er zoveel verkeer naar de afrit dat één strook onvoldoende is. Maar zo maar een rijstrook voor doorgaand verkeer in een extra uitvoegstrook veranderen, is ook niet altijd een goed idee. Een uitvoeging is dan een mogelijke oplossing. Zo krijg je meer capaciteit in de richting van de uitrit en verlies je niet veel in doorgaande richting."

"Een bekend voorbeeld is de afrit naar de E19 en A12 op de Antwerpse Ring richting Gent. Vlak voor die

afrit weeft het verkeer van de E34 zich tussen het doorgaand verkeer van de ring, en omgekeerd. Het is daar vaak erg druk. Op het splitsingspunt gaan er drie rijstroken richting Gent en twee richting Brussel. En helemaal op einde van de afrit kan je vanop de rechterrijstrook richting Gent toch nog afslaan naar

Brussel. Dat systeem hebben we sindsdien ook op andere plaatsen toegepast."

Flotter richting Gent dankzij de spitsstrook

Uit de studie van 2016 bleek ook dat spitsstroken een oplossing konden bieden voor een aantal andere

drukke punten. Onder meer op de E17 tussen De Pinte en Zwijnaarde gaat de verkeersdoorstroming vlotter.

De spitsstrook tussen De Pinte en Zwijnaarde is de eerste in Vlaanderen die zijn vaste openingsuren in de ochtendspits heeft. Tussen 6.30 uur en 10 uur rijdt het verkeer richting Gent over de extra rijstrook. Patrick Deknudt: "Voor de opening van de spitsstrook controleren we eerst of er geen stilstaande voertuigen of andere obstakels op staan. Een spitsstrook mag, als ze gesloten is, gebruikt worden als pechstrook. Als er dus een wagen op de spitsstrook staat, moeten we die eerst weghalen. En omdat de strook opent om 6.30 uur, begint de schouwing al rond 4.30 uur. We hebben op het traject daarom de wegverlichting aangepast, de verlichting gaat er vroeger aan."

Net als de andere spitsstroken in Vlaanderen kan de strook op de E17 ook manueel opengezet worden. Dat gebeurt bijvoorbeeld op extra drukke momenten, bij een ongeval of als de file 's morgens langer duurt dan normaal.

OVERZICHT SPITSSTROKEN

E313 Antwerpen ► Hasselt, van Antwerpen-Oost tot Ranst	sinds 28/09/2011
E40 Brussel ► Luik, van Sterrebeek tot Bertem	sinds 02/09/2013
E19 Antwerpen ► Breda, van Antwerpen-Noord tot Sint-Job-in't-Goor	sinds 14/07/2014
E17 Kortrijk ► Gent, van De Pinte tot Zwijnaarde	sinds 03/05/2018

Winterdienst: in de weer voor sneeuw- en ijsvrije wegen

We staan er niet bij stil, maar Vlaanderen is niet zo groot. Wanneer het sneeuwt aan de kust kan de zon schijnen in Limburg. Tussen de derde maandag van oktober en de vierde maandag van april doet de “winterdienst” van het Agentschap Wegen en Verkeer er alles aan om de snelwegen en gewestwegen sneeuw- en ijsvrij te houden. In het district Centraal Limburg gebeurt dat sinds dit jaar vanuit een nieuw hoofdkwartier in Paal-Beringen.



Hernieuwingen voor een veiligere en vlottere winterdienst

Nieuwe site: groter en veiliger

“De site in Paal-Beringen is het nieuwe vertrekpunt van de zeventien strooiwagens van het district Centraal Limburg,” vertelt Robin Sioulants. Hij is wegentoezichter in het district en stuurt de ploegen aan die met de strooiwagens de wegen op gaan. “Er is hier genoeg ruimte om de vrachtwagens te parkeren, te vullen en vlot te laten vertrekken. Op de oude site in Hasselt was het soms te druk. Bovendien hadden we er te weinig

plaats. Nu is er meer ruimte zodat de vrachtwagens vlotter kunnen manoeuvreren.”

Altijd stand-by

Strooiwagens gaan niet zomaar de baan op. Er komt veel voorbereiding bij kijken.

Meteo Wing, de weerdienst van Defensie, geeft minstens twee keer per dag een voorspelling door aan AWV. Robin: “Aan de hand van die voorspellingen beslissen we om

preventief te strooien of om nog even af te wachten. Onze ploegen staan dan stand-by en kunnen snel uitrukken.”

“Als we strooien bij sneeuwval, doen we dat volgens een prioriteitenlijst: bruggen en op- en afritten van de snelweg zijn gevoeliger voor ijsvorming en komen eerst aan de beurt. Daarna volgt de rest.”

Ecologisch strooien

Strooien gebeurt de laatste jaren zo veel mogelijk met nat zout. “We vullen onze strooiwagens met zeventig procent zout en dertig procent pekkel, zout opgelost in water,” legt

Robin uit. “Door een lagere concentratie aan zout te gebruiken belasten we de natuur minder. De pekkel kleeft ook beter aan de weg waardoor we zuiniger kunnen strooien. Dat ecologische aspect is trouwens steeds belangrijker: ik bereken op voorhand hoeveel zout er op de routes nodig is. Via software wordt dat overgebracht naar de strooiwagens. De chauffeurs rijden een vastgelegde route, de strooiwagen weet door die software waar en hoeveel er gestrooid moet worden. Door die automatisering verbruiken we twintig procent minder zout dan vijftien jaar geleden. Automatisch strooien is niet alleen goed voor het

budget, maar ook voor de natuur: er komt minder zout terecht in de bermen.”

De laatste jaren gebruiken de strooidiensten ook af en toe alleen pekkel. Robin: “Pekkel kleeft nog beter het wegdek. We hebben minder zout nodig om de weg ijsvrij te maken. Maar sproeien met pekkel alleen als de temperatuur niet lager is dan min vijf graden én op een droog wegdek. Is het kouder of regent het, dan strooien we met nat zout. Trouwens, op onze nieuwe site maken we die pekkel zelf. Vroeger lieten we vrachtwagens met veel water en weinig zout aanrukken om dat te doen. Dankzij het waterbekken vlakbij hoeft dat niet meer.”

Altijd in de weer

“Het is een misverstand dat de winterdienst alleen werkt als het sneeuwt of vriest,” benadrukt Robin. “Natuurlijk zijn dat hoogtepunten, maar ook bij droog of warmer weer moeten we onze wagens onderhouden of de zoutvoorraden aanvullen.”

Acht kilometer veilig fietsen in Hamme

De acht kilometer lange fietssnelweg langs de N41 is klaar. Fietsers kunnen voortaan veilig vanuit Elversele naar Dendermonde fietsen en terug langs de drukke gewestweg. In plaats van een fietspad langs de N41 werd gekozen voor een fietssnelweg van drie meter breed.

Het gaat hier om een traject van acht kilometer waarop fietsers veilig kunnen fietsen. Bovendien werd voor de uitwerking van dit deel van het traject vijf kruispunten aangepast. Ook twee fietsoversteken, één over de Dendermondsesteenweg en één over de N41 naar Zwaarveld, zorgen voor extra veiligheid.

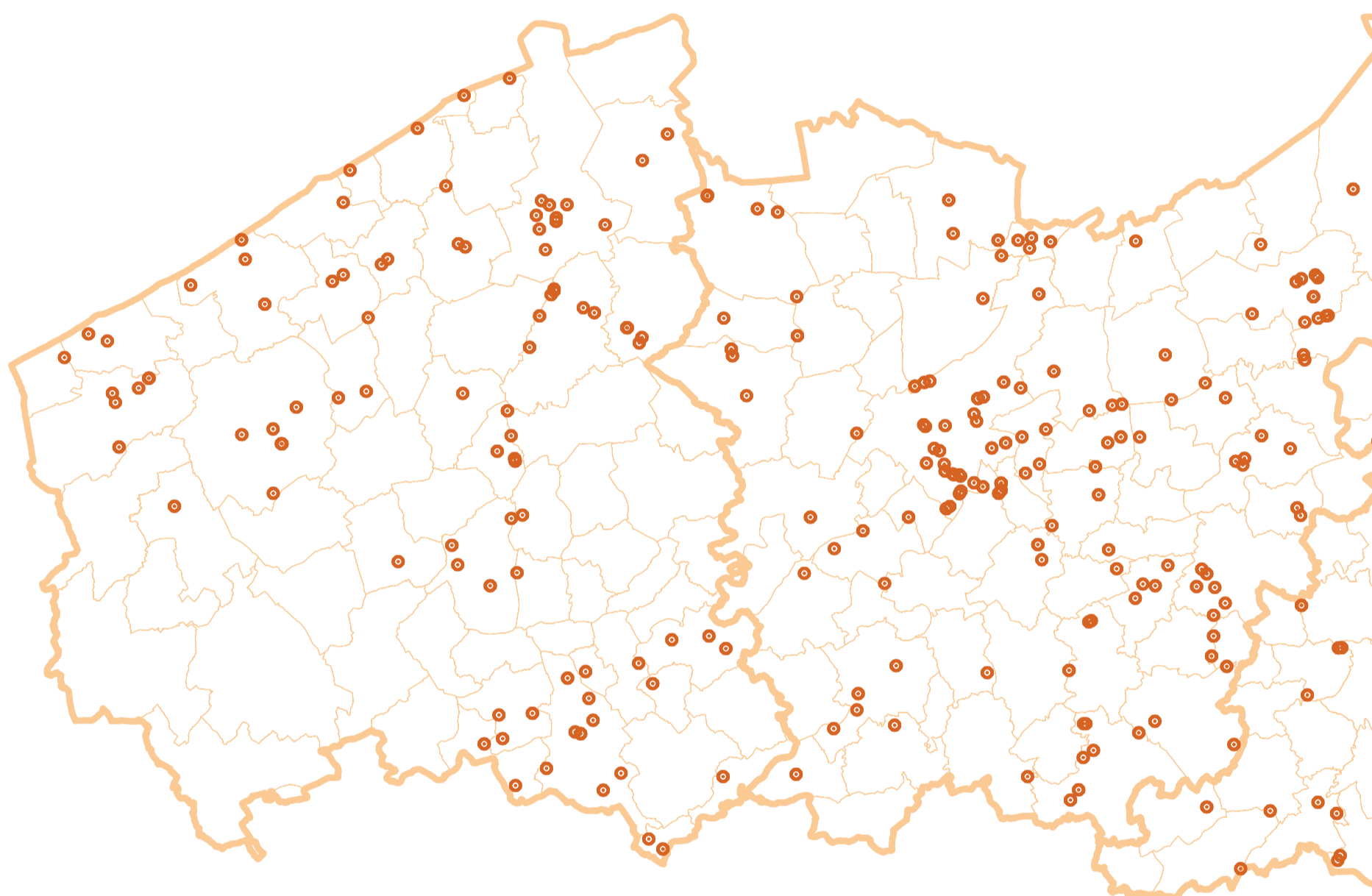


“Als we strooien bij sneeuwval, doen we dat volgens een prioriteitenlijst: bruggen en op- en afritten van de snelweg zijn gevoeliger voor ijsvorming en komen eerst aan de beurt. Daarna volgt de rest.”

Robin Sioulants, wegentoezichter



456 keer de schop in de grond



Fietsfonds

10.000.000 euro



Regulier onderhoud

157.518.000 euro



Minder hinder

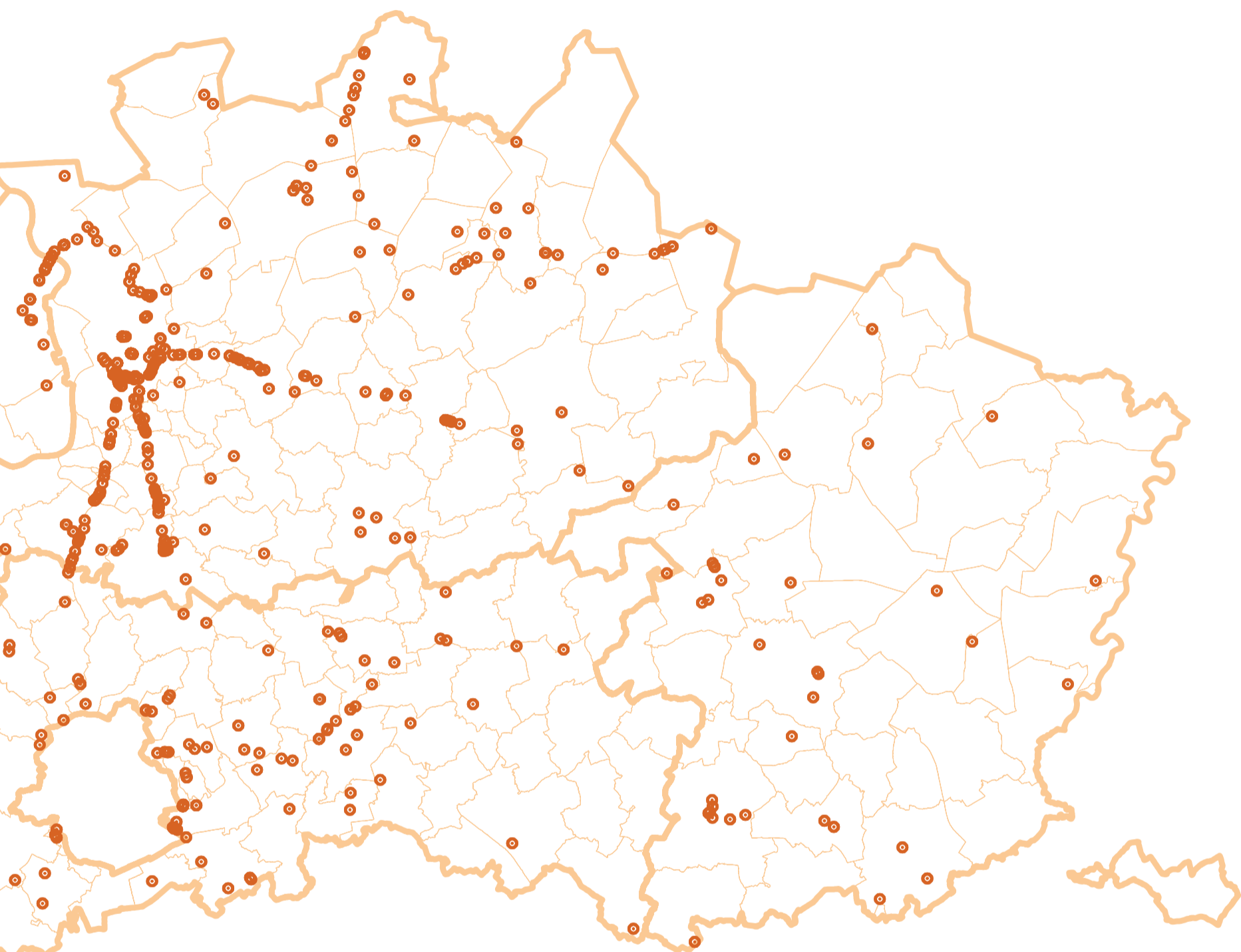
732.000 euro



Investerings en structureel onderhoud

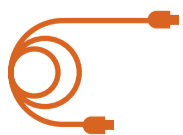
283.095.000 euro





Kabelnetwerk

2.000.000 euro



Doorstroming openbaar vervoer

31.200.000 euro



Beschikbaarheidsvergoedingen

87.488.274 euro



Kilometerheffing

100.000.000 euro



Eerste fietstelpunt plechtig ingefietst

In september 2018 nam AWV haar eerste, permanente fietstelpunt in gebruik over de E19 in Machelen. 14 andere locaties in Vlaanderen krijgen ook een fietstelpunt. We installeren de fietstelpunten om ons fietsbeleid beter af te stemmen op het gebruik van onze fietspaden. De telpalen langs belangrijke fietsverbindingen verzamelen heel wat nuttige informatie: hoeveel fietsers rijden er per jaar? Wat is het aantal op piekmomenten, en wat zijn die piekmomenten? Wordt de route ook 's nachts gebruikt?

De data van de fietstelpunten stelt AWV beschikbaar via open data aan andere overheden. Zo kunnen zij er hun fietsbeleid op afstemmen en via gerichte keuzes hun fietsroutes verder verbeteren. Wil je weten waar de overige palen komen?

Kijk dan op <http://wegenverkeer.be/fietstelpunten>



Administrateur-generaal Tom Roelants en Kristof Mollu van EVT bij AWV's eerste fietstelpunt

Naar een dynamische lijst van gevaarlijke punten

Begin 2018 stelde het Agentschap Wegen en Verkeer een dynamische lijst met 213 gevaarlijke punten op. Die volgt de 'statische' lijst van 2002 op. Stap voor stap pakte men de punten van de oude lijst aan. Sommige punten werden als minder gevaarlijk geëvalueerd, maar er kwamen ook nieuwe gevaarlijke punten bij. Een jaarlijks aangepaste lijst geeft een duidelijker beeld van de gevaarlijke verkeerspunten in Vlaanderen.

Kort op de bal met een dynamische lijst

Ellen De Pauw is Verkeerskundige Veiligheid bij het team Veiligheid en Ontwerp binnen de afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica. Zij legt uit welke voordelen een dynamische lijst van gevaarlijke punten heeft: "De statische lijst gaf ons een overzicht van de verkeersonveilige punten van het begin van de jaren 2000. De situatie is intussen sterk veranderd. We kunnen ons niet baseren op gegevens van meer dan vijftien jaar oud. Door jaarlijks nieuwe gevaarlijke punten in kaart te brengen, kunnen we die punten sneller aanpakken. Soms gaat dat over grote werken aan de infrastructuur. Maar ook met quick wins kunnen we een plaats verkeersveiliger maken."

"De dynamische lijst is gebaseerd op de ongevallencijfers van de voorbije jaren", gaat Ellen verder. "Gevaarlijke punten zijn die plaatsen waar de afgelopen drie jaar minstens drie ongevallen gebeurden en die op basis van de ernst van de ongevallen een bepaalde score krijgen.

Een gevaarlijk punt heeft een score van minstens 15."

Quick wins en infrastructurele werken

Begin 2018 kwamen 213 locaties naar voor als gevaarlijke punten. Dit op basis van de ongevallencijfers van 2014, 2015 en 2016.

Om een zicht te krijgen op de verkeersveiligheidsproblemen schakelde AWV een extern studie bureau in. Zij gingen ter plaatse en analyseerden ongevallendata en manoeuvreerdiagrammen. Ellen: "Manoeuvreerdiagrammen zijn door de politie opgestelde tekeningen die tonen hoe voertuigen gebotst zijn. In de ongevallenformulieren lezen we dat het bijvoorbeeld om een zijdelingse aanrijding ging, maar die diagrammen geven ons nog meer informatie."

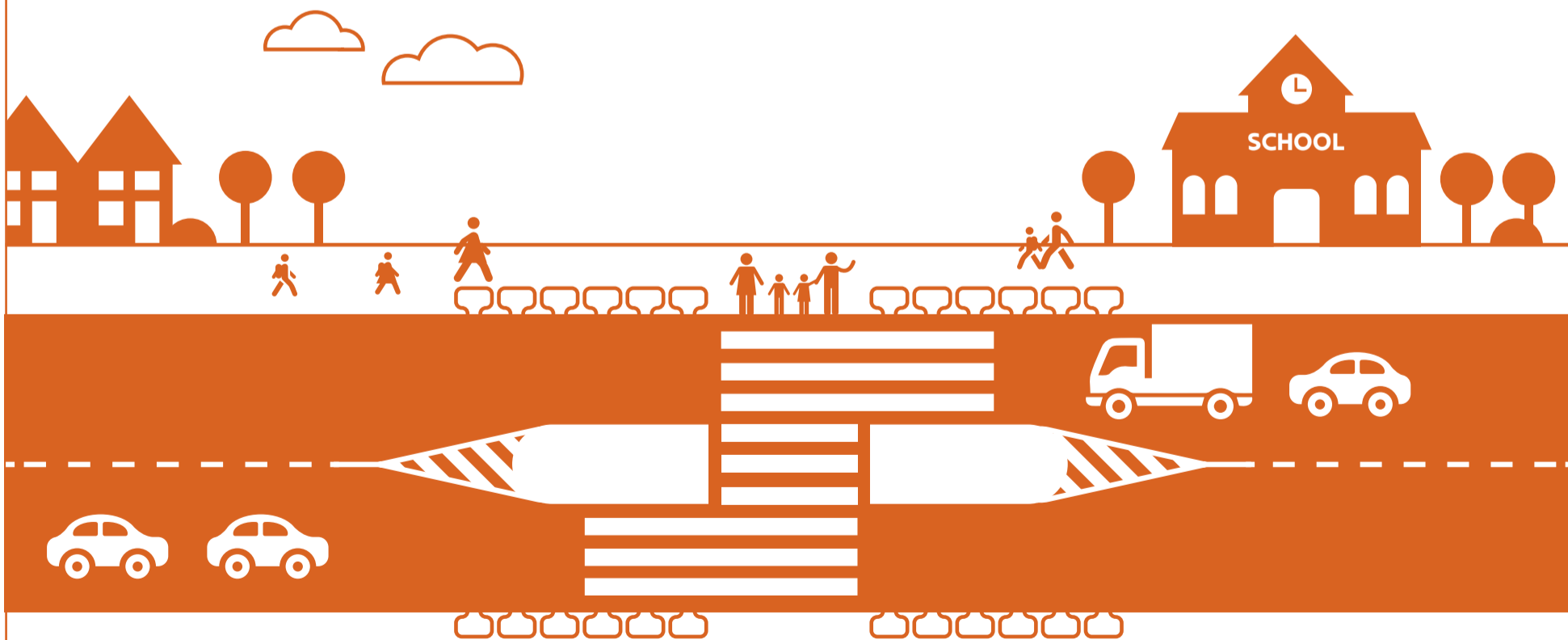
Op basis van deze probleemanalyse stelde het externe bureau quick wins voor, snelle verbeteringen: een andere afstelling van verkeerslichten, verbetering van de zichtbaarheid of een belijningsaanpassing.

Recente cijfers, snellere aanpak

"Van de 213 gevaarlijke punten pakte we er nu al 68 aan", vertelt Ellen. "Op 52 andere voeren we binnenkort quick wins uit. Voor 40 locaties planden we infrastructurele aanpassingen op langere termijn. Bij 53 punten konden we geen quick wins vaststellen of infrastructurele werken plannen. Vaak zijn dat punten met een ongevallen-score rond vijftien. Deze punten houden we de komende jaren in het oog om na te gaan hoe ze verder evolueren."

Ellen: "In de toekomst gaan we elk jaar opnieuw aan de slag met de nieuwste lijst van de gevaarlijke punten. We baseren ons telkens op de meest recent beschikbare ongevallendata. Zo kunnen we analyseren of onze inspanningen een effect hebben en aangepakte punten van de lijst verdwijnen. Verschijnen er nieuwe punten op de lijst? Dan zullen we ook daarvoor zo snel mogelijk oplossingen zoeken."

Proefprojecten voor zebrapaden mét vleugels



In Melle en Brugge werden in augustus 2018 twee gevleugelde zebrapaden aangebracht als proefproject. Zebrapaden met vleugels, huh? Verkeerskundige Kristof Mollu legt uit: "Een gevleugeld zebrapad is een zebrapad dat verlengd wordt tegen de rijrichting in. Een gewoon zebrapad is minimaal 3 meter lang. Bij een gevleugeld zebrapad wordt dat verlengd naar 8 tot 9 meter. Met de ingreep willen we dat voertuigen, door het verlengde zebrapad, vroeger zullen stoppen. Zo heeft een bestuurder een beter overzicht op de voetgangers die het zebrapad naderen of die al aan het oversteken zijn. Het idee werd door onze collega's uit West-Vlaanderen aangebracht en nu analyseren we het effect via een proefproject."

Nieuwe fietsbrug over N36 in Deerlijk

De oversteekplaats werd vroeger veelvuldig gebruikt door fietsers, voetgangers en joggers op weg naar De Gavers en door jongeren op weg naar scholen in Harelbeke en Kortrijk.

Omwille van de onveilige situatie werd in 2008 beslist om de oversteek af te sluiten. Maar in 2018 kwam dan eindelijk de verlossing: de fietsbrug over de N36 in Deerlijk was klaar.

Onderzoek wees uit dat de beste oplossing een fiets- en voetgangersbrug is. Het is de bedoeling dat ook de fietsers die langs de N36 fietsen ter hoogte van de Marquettestraat en de Gaversstraat kunnen aansluiten op de fietsbrug over de N36. Zo is het veiliger oversteken voor iedereen.

Veilig met de fiets in en rond Hasselt

De Groene Boulevard in Hasselt was geen veilige plek voor fietsers: het fietspad werd er op heel wat plaatsen onderbroken, de kasseistroken reden niet prettig en er stonden vaak obstakels in de weg. Veel fietsers gebruikten daarom het fietspad aan de buitenzijde van de ring. Samen met het stadsbestuur van Hasselt en fietsambassadeurs besloot het Agentschap Wegen en Verkeer om een veiligere en aangenamere fietsomgeving te creëren rond de Groene Boulevard.

"De Hasseltse kleine ring was inderdaad geen plaats om vlot te fietsen", vertelt Kirsten Peeters, projectmanager. "Zeker op de kruispunten met uitvalswegen, moesten de fietsers erg goed uitkijken. Heel wat fietsverkeer verliep daarom via het eenrichtingsfietspad aan de buitenzijde van de ring en dat was niet de bedoeling." Het fietspad rond Hasselt kreeg in

2018 een doorlopende beige asfaltlaag en op de kruispunten werd het fietspad doorgetrokken. Fietsers krijgen nu op de kruisingen voorrang dankzij het doorlopende fietspad. Op dit moment voert AWV een laatste fase van de werken uit aan de Sint-Jozefstraat.

De aanleg van de fietslus gebeurde in overleg met het departement Mobili-

teit en Openbare Werken en de stad Hasselt, maar ook met fietsambassadeurs. Kirsten: "We hebben overlegd met mensen die dagelijks met de fiets door Hasselt rijden. Zij kennen de weg en de pijnpunten op hun route. Hun inbreng was heel zinvol en we hebben in de plannen rekening kunnen houden met hun opmerkingen."



AWV en weggebruikers werken samen voor een veiliger fietspad

Vlotter oversteken aan de stationsbuurt van Sint-Niklaas

Het kruispunt Driekoningen in Sint-Niklaas is een drukke doorgang voor veel fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Ook voor auto's was rijden op en rond het kruispunt Driekoningen vaak een hele opgave. De aanleg van twee opeenvolgende rotondes met verkeerslichten zorgt voor een vlottere en veilige doorstroming voor alle weggebruikers.

Van gevaarlijke vlakte naar overzichtelijke rotonde

Greet De Keukelaere is projectmanager en legt uit waarom een heraanleg van het kruispunt echt noodzakelijk was. "Het kruispunt aan de Driekoningenstraat was één grote, gevaarlijke vlakte. Bovendien beperkten de brugpijlers van het spoorwegviaduct de zichtbaarheid voor wie links wilde afslaan. Door de vele scholen en het station in de buurt rijden er ook veel fietsers over het kruispunt. Het is er erg druk. We wilden vooral de oversteekbewegingen in lengte beperken en het kruispunt voor alle verkeer veiliger maken."

Twee opeenvolgende rotondes met

daarrond veilige, vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden leiden het verkeer nu over het kruispunt Driekoningen. Deze rotondes hebben de linksafbewegingen eruit gehaald.

Slimme verkeerslichten

Slimme verkeerslichten sturen de doorstroming van alle weggebruikers. En ook het openbaar vervoer raakt daardoor sneller over het grote kruispunt. Greet: "Lussen in het wegdek detecteren aankomend busverkeer. De verkeerslichten pikken dat signaal op en geven daardoor sneller groen licht voor het openbaar vervoer. Ook de nieuw aangelegde extra busbaan zorgt voor minder verliestijd."



Kruispunt Driekoningen vanaf nu veiliger voor (alle) verkeer

Investeren in betere fietspaden, investeren in de toekomst

Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert meer dan 7.600 kilometer fietspaden in Vlaanderen. Steeds meer mensen kiezen voor de fiets. Daarom investeerde AWV in 2018 meer dan 80 miljoen euro in de aanleg en verbetering van de Vlaamse fietspaden.

Investeren in de toekomst

"In 2017 stelden we een nieuw Vademecum Fietspaden op", vertelt Jeroen Bulckaen, coördinator verkeer en mobiliteit. "Daarin staat aan welke voorwaarden nieuwe fietspaden moeten voldoen en welke verbeteringen we kunnen doorvoeren aan bestaande fietspaden."

"Waar we kunnen, kiezen we voor vrijliggende fietspaden. Dat zijn fietspaden die gescheiden zijn van de rijweg door een fysieke scheiding of een veiligheidsstrook. Aangezien de weg daarvoor breed genoeg moet zijn, moeten we soms onteigenen. Een stukje voortuin of een hele woning maakt dan plaats voor een nieuw fietspad, conform de vereisten. Bijna twintig miljoen van ons budget gaat naar die procedures. Zo bereiden we ons voor op de toekomst en garanderen we een betere fietsinfrastructuur."

Veilig fietspad als beleidsprioriteit

Uit inspecties blijkt dat het grootste deel van de fietspaden in Vlaanderen zich in uitstekende of behoorlijke staat bevindt. Maar zo'n 36,5% scoort toch nog een 'onvoldoende'.

Jeroen: "Door een objectieve meting weten we dat iets meer dan een derde van het fietspatrimonium in slechte staat is. Dat zijn de fietspaden waarin we moeten investeren. Gelukkig is het veiliger maken van de fietspaden ook een beleidsprioriteit voor de Vlaamse regering en zullen de investeringen ook volgend jaar toenemen."

Een van de grootste projecten van 2018 is de aanleg van negen kilometer dubbelrichtingsfietspad tussen Elversele (Temse) en Dendermonde. Daarvoor maakte AWV het traject langs de N41 veiliger. Dit door onder andere vijf kruispunten aan te passen en door de fietsersbruggen over de Durme en de Schelde te renoveren. AWV vernieuwde ook het wegdek op een aantal plaatsen. Daarmee is de fietsnelweg van Sint-Niklaas naar Dendermonde nu volledig af.

Ook in de Vlaamse Rand

Dat AWV ook in de Vlaamse randgemeenten rond Brussel actief is, is minder bekend. Toch verbeterde ook daar in 2018 op heel wat plaatsen de fietsinfrastructuur, soms met middelen uit de voorgaande jaren. Zo zorgt een beter fietspad in de buurt van de drukke verkeersas tussen Woluwe, Machelen en de Brusselse Ring ervoor dat werknemers uit de noordelijke rand vlotter de omgeving van de luchthaven bereiken.

Kleine ingrepen

"Het is niet altijd nodig om volledig nieuwe fietspaden aan te leggen", besluit Jeroen. "Soms volstaat een kleinere ingreep om een fietspad aan te passen aan het nieuwe vademecum. In Brasschaat en Brecht legden we een nieuwe toplaag op een aantal fietspaden, waardoor het rijcomfort van de fietsers verhoogt. We blijven dus ook aan de bestaande conforme fietspaden werken."



Nieuw Vademecum zorgt voor verbeterde fietspaden

Veilig over de brug

Over het Vlaamse wegennet rijden dagelijks honderdduizenden voertuigen. Al die moto's, auto's en vrachtwagens laten hun sporen na op de weg. Letterlijk. Ook op bruggen is de impact van al dat verkeer groot. Door die drukte, maar ook vanuit een algemeen zorgprincipe, controleren bruginspecteurs regelmatig alle bruggen.

Visuele inspectie

Koen Surdiacourt is Afdelingshoofd West-Vlaanderen. Hij legt uit waarom een gestructureerde en grondige inspectie van bruggen belangrijk is. "We controleren ons patrimonium regelmatig. Bij bruggen – wij noemen ze kunstwerken – bekijkt de bruginspecteur alle onderdelen: het brugdek, de landhoofden, pijlers, leuning, uitzetvoegen en oplegtoestellen."

De eerste check is een visuele inspectie. Met hoogtewerkers controleren experts de zij- en onderkant van een brug. Koen: "Grote scheuren of barsten aan het oppervlak zie je met het blote oog. Maar ook

onder het oppervlak, onder het metaal of beton, kunnen er problemen voorkomen. Experts kloppen daarom met een hamer op het oppervlak. Een holle klank wijst dikwijls op een loszittend stuk beton, vaak veroorzaakt door corrosie van de wapening. Als de experts vermoeden dat er meer aan de hand is, doen de collega's van de afdeling Expertise Beton en Staal een B-inspectie. Zij boren dan cilinderkernen om stalen te nemen of doen gesofisticeerde scheurwijdtemetingen."

Bijzondere inspectie

Een gewone inspectie vindt om de drie jaar plaats. Nieuwe bruggen,

bruggen in goede staat en bruggen zonder bijzondere kenmerken zoals uitwendige voorspankabels, worden om de vier of vijf jaar geïnspecteerd.

Ook na een zwaar ongeval of een brand controleert AWV de stabiliteit van een brug. In Halle vloog in de zomer van 2018 een vrachtwagen in brand onder een brug. Al snel kwam er een team ter plaatse van het Expertisecentrum Beton en Staal (EBS). Zij onderzochten in welke mate de brand de brug beschadigde had en of er nog verkeer over of onderdoor mocht rijden.

Koen: "In Gentbrugge planden we een gewone inspectie van het via-

duct op de E17. Toen er brokstukken loskwamen, verwijderde een aannemer eerst de losse stukken. Daarna deed het EBS een bijzondere inspectie."

Nieuwe technieken voor de toekomst

Koen: "We monitoren de beweging van bruggen soms door gips op het betonoppervlak te strijken, dwars over een voeg, een gipsgetuige. Als de gips scheurt, is er een structureel probleem. Een brug moet bewegen, maar niet in die mate dat ze scheurt. De landhoofden zorgen voor de ondersteuning van de brug. Daar en soms ook aan de pijlers, voorzien we uitzetvoegen

om beweging toe te laten."

AWV werkt nu aan de automatisering van de bruginspecties. Experts kunnen dan informatie onmiddellijk digitaal ingeven en foto's toevoegen. "Foto's zijn belangrijk", bevestigt Koen. "Als we twee of meer foto's met elkaar kunnen vergelijken, zien we al snel of een probleem stabiel is of verergert. We gebruiken nu af en toe drones voor topografische opmetingen, maar in de toekomst zouden we die drones ook kunnen gebruiken om foto's te nemen van moeilijk bereikbare plaatsen."

De vijfde dierenbrug in Vlaanderen. Ecoduct Groenendaal

Vlaanderen telt sinds 2018 vijf ecoducten. En alle vijf hebben ze een naam. Naast de ecoducten Kikbeek, De Warande, De Munt en Kempengrens kunnen dieren voortaan ook vlot de snelweg overkruisen over het ecoduct Groenendaal aan de Brusselse Ring.

Het ecoduct Groenendaal is een onderdeel van een Europees project (Life+OZON) voor de ontsnippering van het Zoniënwoud. De Europese Unie heeft ongeveer de helft van alle maatregelen, waaronder de natuurbrug gefinancierd, de andere helft is verdeeld tussen AWV, Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en Departement Omgeving.

Wij gingen spreken met natuurspecialiste bij AWV, Marleen Moelants en Projectingenieur Cedric Vaast.

Hoe verloopt die samenwerking met ANB? En met de Europese Unie, die mee financiert?

Marleen: "Europa houdt zich niet bezig met het ontwerp. Zij vragen wel een uitgebreide verslaggeving en leggen een aantal voorwaarden op, zoals de monitoring voor dieren. Het is de eerste keer dat we Europese steun voor een dergelijke project hebben aangevraagd. Het dossier dat je moet indienen om in aanmerking te komen is ontzettend lijvig. ANB heeft dit grotendeels voor haar rekening genomen: het Zoniënwoud is voor hen een héél belangrijk en symbolisch bos dat bovendien Europees beschermd wordt (Habitatrichtlijngebied). Dit is echt een gezamenlijk project en die samenwerking verloopt prima."

Wat is er typisch aan het uiterlijk van dit ecoduct?

Marleen: "In elk ecoduct proberen we een typisch accent van de omgeving te steken. In het ecoduct Groenendaal is dat de okergele kleur. Die verwijst naar ijzerhoudende zandgronden in de omgeving. Ook de naam is het toponiem van de plek waar het ecoduct staat. Namelijk daar waar vroeger de Hippodroom van Groenendaal was. Ook opvallend is dat hier de middenpijlers werden beschilderd met 'streetart'. Daarvoor is speciaal street-artist DZIA aangetrokken. Zo wilden we eventuele graffiti-vandalen voor zijn. Het resultaat is een tekening die verwijst naar de dieren die het ecoduct zullen gebruiken."

Zijn ecoducten anders werken voor onze werfleiders?

Cedric: "De omgeving waarin je werkt, is alleszins totaal anders. En dat vraagt een andere aanpak. Ik bedoel maar: bij elke vraag van de aannemer toets je toch eerst even af of dat wel kan voor de dieren, de natuur of het water. Je moet de combinatie leren maken van de zachte natuursector met de hardere bouwsector. En die wisselwerking maakt het erg boeiend. Ecoducten zijn erg zeldzaam - en ik ben wel blij en fier dat ik er mee één heb kunnen bouwen."

Waar ben je het meeste fier op?

Cédric: "Vooral dat wij als MOW dit project volledig zelf hebben uitgewerkt en opgevolgd. Met de hulp van Expertise Beton en Staal en Geotechniek hebben wij alle stappen kunnen doorlopen van ontwerp tot en met uitvoering, inclusief de opvolging van de werken. Dit bewijst

dat de nodige expertise binnen MOW aanwezig is om dergelijke projecten aan te pakken, en dat wij heus niet altijd beroep moeten doen aan externe studie bureaus om zaken gerealiseerd te krijgen. En daar mogen wij wel fier op zijn, vind ik."

Marleen, tot slot: zijn we nu klaar met bruggen voor dieren? Of zie je nog blinde vlekken voor extra ecoducten?

Marleen: "Het ontsnipperen van onze natuur zal nooit klaar zijn. In het sterk versnipperd Vlaanderen is het maken van verbindingen belangrijk. Ook bij elke nieuwe weg of elk groot project zullen er kleine of grote ontsnipperende maatregelen moeten komen. De meestal kleinere maatregelen zoals ecokokers of ecoduikers liggen onder de weg en vallen niet zo op. Ecoducten zijn dan maar één van de mogelijkheden en worden enkel toegepast op plaatsen waar dit echt nodig is. Het zesde ecoduct is momenteel zelfs al in uitvoering: dat wordt een brug gecombineerd met een ruitpad over de N25 in het Meerdaalwoud in Oud-Heverlee. Al denk ik wel dat we stilaan ook bruggen zullen zien die een groene functie combineren met fietsverkeer. Of zelfs bruggen voor lokaal autoverkeer met een groene strook aan. Dat laatste is zeker niet optimaal, maar het biedt in het sterk versnipperd Vlaanderen wel mogelijkheden voor bepaalde diersoorten om zich te verspreiden."



Street-artist DZIA



"De ree, vos en steenmarter hebben ondertussen hun weg al gevonden."

Marleen Moelants, hoofdeskundige landschap en natuur



AWV engageert zich voor Green Deal

Samen met tientallen bedrijven ondertekende AWV de "Green Deal Biodiversiteit en bedrijven". Dat is een inspanningsverbintenis, waarbij de ondertekenaars zich verbinden om de eigen terreinen zo biodivers als mogelijk in te richten. Milieudeskundige Jo Laps licht toe: "Een eerste concreet project is al bepaald. Zo zullen we een terrein van 3.300 vierkante meter rondom het districtsgebouw in Oostende op een meer natuurvriendelijke manier beheren. We gaan er minder snoeien, zodat kruidige vegetatie veel meer de kans krijgt om zich te ontwikkelen. In die vegetatie kunnen zoogdieren nest- en schuilplaatsen bouwen. Insecten en vlinders zijn dan weer verlevend op die kruidige bloemen."

Hakhoutbeheer: open en transparant communiceren loont



Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert ongeveer 9.000 hectare wegbermen langs autosnelwegen en gewestwegen. Tot midden maart voert AWV het zogenaamde hakhoutbeheer uit. Dat is een eeuwenoude en alternatieve vorm van beheren van bomen en struiken. De bomen worden daarbij afgezaagd op een tiental centimeter boven de grond. In de volgende seizoenen schieten ze opnieuw uit. Dit hakhoutbeheer wordt tussen november en maart uitgevoerd omdat dan de bomen niet in het blad staan, de sapstroom langzamer verloopt (en de bomen dus minder kwetsbaar zijn) en de vogels niet broeden. Die praktijk maakt ons niet altijd even geliefd bij buurt en publiek - en nét daarom heeft AWV haar communicatie bijgestuurd.

Iedereen meteen op de hoogte

Alle geplande stroken waarop we rooiden, werden bijgehouden in één centraal en gedeeld overzicht. Zo was iedereen meteen op de hoogte van de geplande acties en locaties. Dat is overigens niet alleen handig voor de interne opvolging, maar ook voor communicatie richting burgers en pers vergemakkelijkt dat de situatie. "We rekenen erop dat we, net door proactief alle kappingen aan te kondigen, alvast een deel van de negatieve reacties kunnen ondervangen", legt milieudeskundige Jo Laps uit.

Het overzicht werd vertaald naar een open data kaart die door iedereen te raadplegen is op de website: wegenenverkeer.be/hakhoutbeheer

Snoeien om te laten bloeien

De werken kunnen op het eerste gezicht drastisch lijken, maar na enkele maanden komen alweer nieuwe scheuten uit de stomp tevoorschijn. Hakhoutbeheer zorgt zo voor een verjonging van de beplanting in de berm en voor een verrijking van het ecosysteem. Dankzij het hakhoutbeheer komt er immers opnieuw veel licht op de bodem. Hierdoor kunnen voorjaarsbloeiers en andere planten beter groeien. De wegbermen vormen

zo interessante verbindingsassen tussen verschillende natuur- en leefgebieden van fauna en flora. Dieren gebruiken ze om zich te verplaatsen en nieuwe gebieden te koloniseren.

Duurzame houtsoorten die gezond zijn en volwaardig als boom kunnen uitgroeien op een veilige afstand van de weg worden niet afgezaagd. Uitheemse soorten (vooral Amerikaanse vogelkers) zijn dominant en verdringen inheemse soorten en worden daarom zoveel als mogelijk definitief verwijderd.

Veiligheid is topprioriteit

Naast de verrijking van het ecosysteem zorgt hakhoutbeheer ook voor een grotere verkeersveiligheid. Oudere bomen hebben de neiging om overhangende takken te ontwikkelen die de zichtbaarheid op de weg kunnen beperken. Bovendien krijgen ze gemakkelijk dood hout in hun kruin, dat bij sterke wind op het wegdek kan belanden. Oude en verzwakte bomen kunnen omvallen of ontworteld raken bij felle windstoten. Ze kunnen dan op de weg terechtkomen en een gevaar vormen voor de weggebruikers. Hakhoutbeheer helpt dit voorkomen.

AWV neemt voortouw met de certificatie van beton

De certificatie van wegenbeton is een feit. In juli werden de allereerste betonmengsels geregistreerd door de afdeling Wegenbouwkunde. Margo Briessinck, studie-ingenieur bij Wegenbouwkunde vertelt er ons wat meer over.

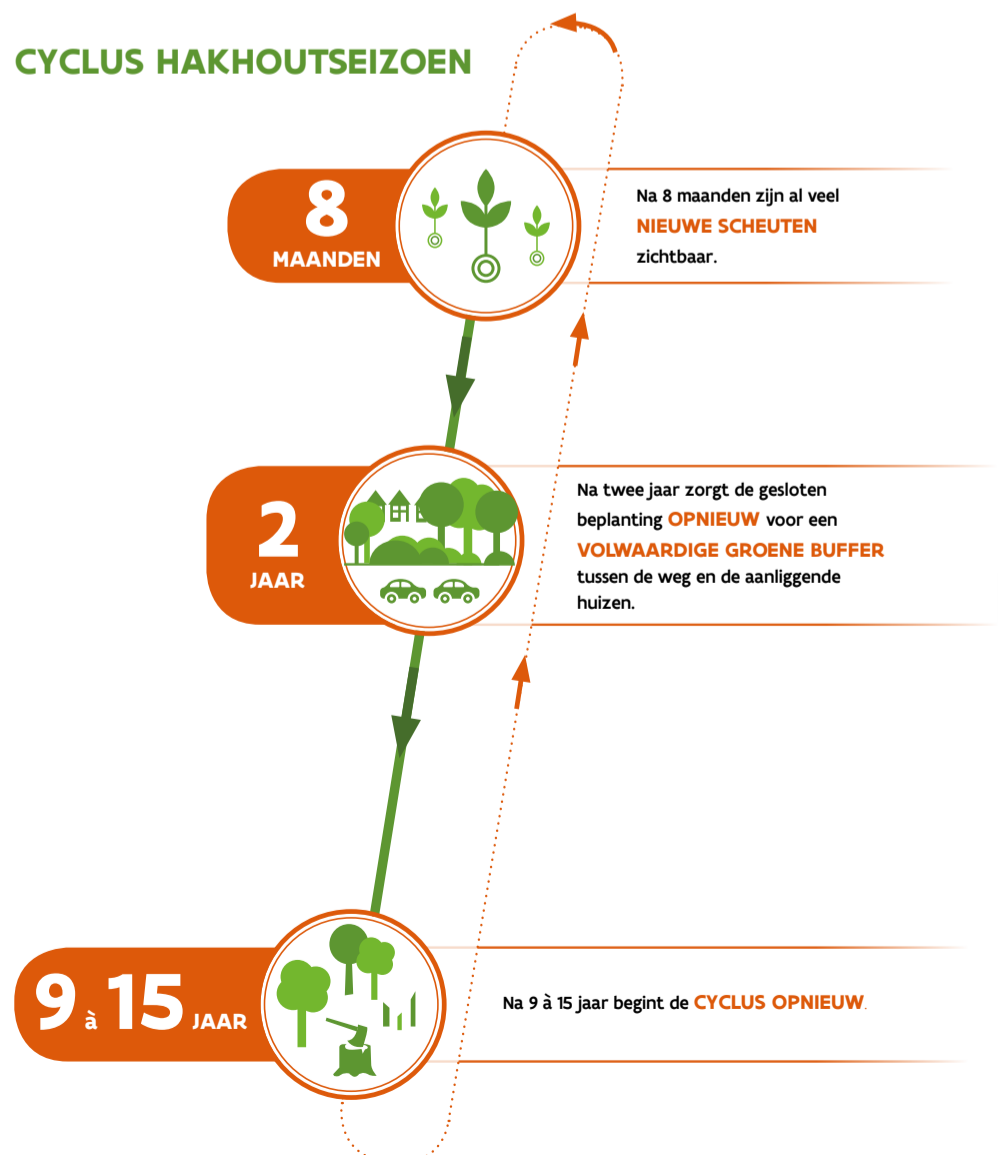
"De kwaliteit waarborgen van de gebruikte beton is belangrijk. Zeker als je rekening houdt met de complexiteit van onze projecten. Wegenbeton moet namelijk aan heel specifieke vereisten voldoen, omwille van de belastingen die het moet kunnen doorstaan. Denk maar aan het zwaar verkeer maar ook atmosferische invloeden", legt Margo uit.

Tot voor kort was de registratie van beton geen vereiste, enkel voor asfaltmengsels. "Betonproducenten maakten al een voorstudie van het betonmengsel. Het probleem was dat de kwaliteit van deze studies zeer uiteenlopend was en er geen standaardvereisten waren waar de verschillende betonmengsels aan moesten voldoen", vertelt Margo.

"Met deze registratie wordt de controle op de werven gemakkelijker. Zo wordt een extra zekerheid ingebouwd dat de juiste producten voor de juiste toepassing worden gebruikt", legt Margo uit.



CYCLUS HAKHOUTSEIZOEN



Zottegemsesteenweg in Zwalm veiliger voor mens en dier

Lange tijd gold de Zottegemsesteenweg in Zwalm (N545) als één van de slechtste wegen in Oost-Vlaanderen. In de loop van 2018 kreeg de gewestweg haar langverwachte opknabbeurt. Agentschap Wegen en Verkeer, Farys, Aquafin en de gemeente Zwalm investeerden samen in de heraanleg.

Vrijliggend fietspad zonder onteigening

Van het kruispunt 'De Os' tot de grens met Zottegem legde AWV vier kilometer vrijliggend fietspad aan. Twee kilometer nieuw asfalt kwam in de plaats van de barslechte betonnen rijweg.

Projectmanager Kristof Wieme vertelt waarom de herinrichting zo lang op zich liet wachten. "Zwalm heeft vaak te maken met wateroverlast. Daarom was het erg belangrijk het hemelwater opwaarts te bufferen. Vaak doen we dat met bufferbekkens of -grachten op gronden die we onteigenen. Maar omdat de weg in zo'n slechte staat was, hadden we daar de tijd niet voor. We wilden snel een goede oplossing. Uiteindelijk konden we dankzij intensief studiewerk sneller starten, zonder onteigeningen."

Aandacht voor fauna en flora

De nieuwe fietspaden stemmen overeen met het fietsvademeccum en worden door een bomenrij gescheiden van de rijbaan. Kristof: "De oude bomen waren ziek en werden gekapt. We planten in de plaats 100 nieuwe, jonge bomen." AWV dacht niet alleen aan auto's en fietsers. Een faunapassage aan de Zwalmbeek leidt marterachtigen, vossen en andere (wilde) dieren onder de weg door. Marleen Moelants is natuurspecialiste bij AWV. "De resterende stukjes natuur in Vlaanderen zijn sterk versnipperd. Door faunapassages zorgen we ervoor dat dieren zich veilig van de ene kant van de weg naar de



andere kant verplaatsen. Die 'ontsnippering' is nodig, want zeker in de lente en herfst worden veel dieren doodgereden. Dat komt omdat ze dan op zoek gaan naar een partner of omdat de jongen een eigen territorium moeten vinden."

Veiligheid voor mens én dier

Uit berekeningen blijkt dat er per dag 27.000 dieren sterven op de Vlaamse wegen. Dat is erg voor die dieren, maar ook voor mensen kan een overstekend dier gevaarlijk zijn.

Een aanrijding met een everzwijn of ree heeft vaak serieuze gevolgen. Ook manoeuvres om een dier te ontwijken, kunnen ongevallen veroorzaken.

Marleen: "AWV besliste om tijdens wegwerkzaamheden kleinere ontsnipperingsmaatregelen, zoals de aanleg van kleine ecokokers of de aanpassing van bestaande duikers, zoveel mogelijk op te nemen in het wegontwerp. De Zwalmbeek is een waterloop die nog mag kronkelen

en de oevers zijn er op veel plaatsen natuurlijk. Dieren volgen vaak zulke oevers. Daardoor zijn het ideale plaatsen voor een faunapassage. Op de Zottegemsesteenweg langs de Zwalm zullen nu veel minder dieren aangereden worden. Een goed voorbeeld dat we ook op andere plaatsen kunnen toepassen." Marleen en Kristof zijn het erover eens dat een relatief kleine investering een grote winst opleverde voor de veiligheid van mens én dier.

Drie weken intensief strijden tegen zwerfvuil

Net als vorig jaar vond ook in 2018 opnieuw de Week van de Handhaving plaats. Alle gemachtigde toezichthouders onder de wegtoezichters zetten zich dan in tegen zwerfvuil en sluikestort. Nieuw dit jaar is dat het engagement van AWV geen één, maar drie weken duurt. Coach en gewestelijk toezichthouder in Limburg Edwin Houben legt uit.

"Het afgelopen jaar merkten we dat we relatief weinig mensen op heterdaad betraptten tijdens de Week van de Handhaving. Dat heeft ongetwijfeld te maken met de media-aandacht. Sluikestorters zijn dan ook meer op hun hoede. Om aan te geven dat het ons menens is, hebben we daarom besloten onze intensieve inspanningen met twee weken te verlengen. Sterker nog, de focus ligt voor ons op week twee én drie en dus na de Week van de Handhaving", vertelt Edwin.

Seponeren

Edwin heeft de andere collega's in Limburg warm gemaakt om zich mee in te zetten in deze periode. "Zo heb ik onder andere een presentatie gebracht op het districts-overleg, de vergaderingen van alle Limburgse districtscheffs. Vele collega's keken toch op over hoe weinig processen-verbaal door de parketten en de dienst Handhaving geseponeerd werden. Want dat was ook mijn boodschap: onze inspanningen lonen. Mensen krijgen effectief

boetes in de bus." Ook op de Afdelingsdag van Limburg kwam het onderwerp aan bod. Edwin gaf er toelichting over de Week van de Handhaving.

Collega's helpen mee

Zelf werkt Edwin in het district Centraal-Limburg met twee collega-toezichthouders. Maar deze drie weken krijgen ze hulp van heel wat andere collega's: "Meerdere collega's hebben zich aangemeld om mee door vuilniszakken te speuren naar

contactgegevens of om mee op parkings te gaan speuren naar op heterdaad betrappingen", klinkt het. "We zijn deze personen daar dan ook zeer dankbaar voor aangezien het niet tot hun takenpakket behoort maar ze toch hun steentje willen bijdragen".

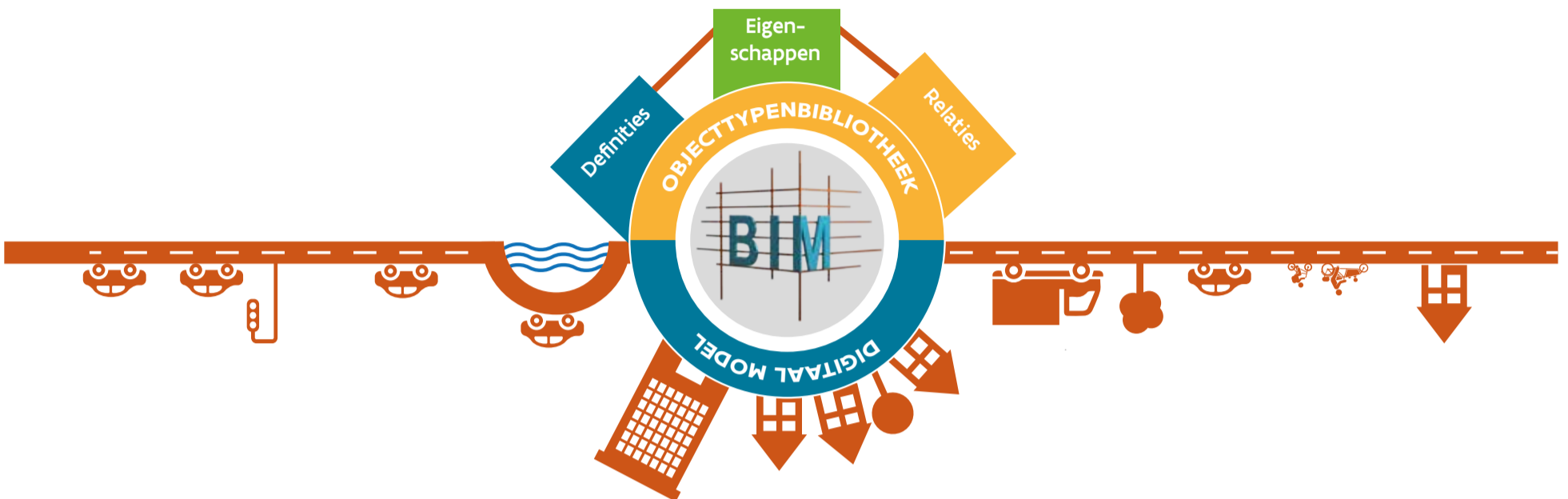
Preventie

Tot slot ook nieuw dit jaar: er wordt veel sterker ingezet op preventie. Edwin: "Zien we dit jaar iemand die de vuilnisbakken op onze parkings

wél correct gebruikt, dan spreken we hem aan en leggen we uit dat we erop toezien dat er niet gesluisstort wordt.

BIM brengt alle bouw informatie op één plaats

Bij grote, jarenlang durende infrastructuurwerken zijn er altijd verschillende partijen betrokken: studiebureaus, aannemers, ingenieurs, technici... Elk van die partijen draagt belangrijke informatie bij aan het project. Met BIM, een digitaal virtueel model van de werkelijkheid, wil AWV die veelheid aan informatie op één plaats verzamelen. De eerste proefprojecten met BIM starten in 2018.



Informatie gebruiken en delen

"Al de gegevens in BIM (Bouwwerk Informatie Management) bewaren we volgens een Objecttypenbibliotheek (OTL)," vertelt coördinator kennis-, informatie- en datamanagement Natasha Blommaert. "Het is belangrijk om zo'n standaard vast te leggen, zelfs voor zaken die vanzelfsprekend lijken. Want wat wij bijvoorbeeld een straatkolk noemen, is voor de aannemer misschien een slikker en voor het studie bureau een rioolputje."

De OTL is dus een gemeenschappelijke taal om data uit te wisselen. Niet alleen bij de voorbereiding van een project, maar ook tijdens de uitvoering. Het doel is dat bij nieuwe projecten de verschillende partijen informatie van objecten onmiddellijk volgens de OTL uitwisselen.

De eerste stappen van visie naar praktijk

Bert Van Quekelberghe is coördinator Bedrijfsbureau bij wegenbouwer Willemen Infra: "In Genk-Zwartberg stapten we mee in een pilootproject. Van een deel van de nieuwe verkeersinfrastructuur werd een BIM-model gemaakt. Aan de driedimensionale wegobjecten voegden

we data toe, o.a. de bestekposten. Zo detecteerden we problemen tussen de objecten van de fietstunnels en die van de rijweg. Voorheen zouden we die problemen pas tijdens de uitvoering oplossen. Nu konden we ze aanpakken bij de voorbereiding. Dat is een grote meerwaarde van BIM. Daarnaast proberen we ook vorderingsstaten af te leiden uit het BIM-model. Het is te vroeg om te evalueren, maar ik zie veel voordelen aan BIM."

Ook Geert De Smedt, Projectmanager Infrastructuur bij studiebureau Arcadis, ziet de meerwaarde van BIM: "Door objecten om te zetten in 3D kan je er allerlei gegevens aan toevoegen. Die begrijpbare visualisaties bevorderen de communicatie met alle stakeholders en maken het gemakkelijker en efficiënter om ontwerpen aan te passen. Maar het biedt nog enkele voordelen. Het 3D-model laat ons ook toe simulaties te maken of voorspellingen te doen over toekomstige prestaties van het bouwwerk nog voor het gebouwd is. Met de bouwwerkinformatie kunnen we nauwkeurige stabiliteitsstudies uitvoeren en de veiligheid controleren. Het werk gaat sneller, want een groot deel van de voorbereiding verloopt



digitaal. En op de werf zelf kunnen we gemakkelijker controleren of alles volgens plan verloopt."

Op dit ogenblik verwerken Geert en zijn collega's honderden 2D-plannen van de Antwerpse Kennedytunnel. Geert: "In de loop van de jaren raakte de informatie versnipperd. Dat maakt het lastig voor aannemers

die informatie nodig hebben. Wij passen al die informatie aan naar de OTL-specificaties en brengen alle gegevens over de tunnel bij elkaar. Zo kan je ze gemakkelijk raadplegen wat helpt om latere renovatiewerken te plannen en uit te voeren. Alle informatie op één punt, dat is een grote sterkte van BIM."

Veilig door de Vierarmentunnel

In oktober vernieuwde het Agentschap Wegen en Verkeer de verlichting in de Vierarmentunnel in de richting van Waterloo. De oude TL- en natriumlampen ruimen plaats voor zuinige, duurzame en onderhoudsvriendelijke LED-verlichting.

Duurzame verlichting

Negen weken lang was de tunnelkoker van zondag tot en met donderdag 's nachts afgesloten. Het verkeer reed dan over het bovenliggende kruispunt. Overdag was er geen hinder en bleef de koker volledig open. Peter Sliwa, projectingenieur tunnels, legt uit waarom de nieuwe LED-verlichting nodig was. "De oude lampen vroegen veel onderhoud en gingen snel stuk. LED-lampen moet je minder vaak vervangen. Bovendien verbruiken ze een stuk minder energie. Maar we pasten niet alleen de lichtbronnen aan. Ook de aansturing en bekabeling hebben we vervangen."

Aangepast aan het buitenlicht

"Daardoor kunnen we onder andere de verlichting in de tunnel gemakkelijker aanpassen aan het buitenlicht, door de lichten te dimmen. De oude verlichting konden we enkel aan- of uitschakelen. Hoe helderder het licht buiten, hoe sterker de verlichting aan de in- en uitgang brandt. Die aanpassing vergroot de veiligheid: bestuurders zien de tunnel beter als ze binnenrijden en raken niet verblind door het buitenlicht als ze uit de tunnel komen. Daarnaast zorgen LED-lampen ook voor een betere zichtbaarheid in de tunnel door hun witte licht."



Minder geluidsoverlast langs de E314 in Genk

Van augustus tot december 2018 plaatste het Agentschap Wegen en Verkeer meer dan 10.000 vierkante meter betonnen geluidsschermen langs de E314 in Genk. Tussen de Laatgoedstraat en de afrit Genk-Oost houden schermen van drie tot zes meter hoog het geluid tegen voor de achterliggende woonwijken.

"Het project is zo'n twee en een halve kilometer lang en kostte meer dan 4,3 miljoen euro", vertelt projectmanager Peter Stulens. "Achter de autosnelweg liggen een aantal woonwijken die veel last hadden van het geluid. Met die schermen verminderen we de geluidsoverlast voor de omwonenden."

"We zochten ook naar een creatieve oplossing zodat de bewoners van die wijken niet op de schermen moeten kijken. In het voorjaar van 2019 bedekken we de achterzijden ervan met klimplanten. De bermen zaaien we in met grassen en langs tuinen planten we opnieuw bomen en struiken."

Peter: "De voorzijde van de betonnen geluidsschermen bestaat uit geluiddempend materiaal en de hoogte van de schermen varieert tussen drie en zes meter. Dat komt doordat het landschap gloeit en de woonwijken achter de autosnelweg soms wat hoger of lager liggen dan de snelweg zelf."

Vlotter en veiliger verkeer op de Mechelse ring

Op de dynamische lijst met zwarte punten scoorden twee kruispunten op de ring rond Mechelen (R6) heel hoog. Zowel op het kruispunt met de Liersesteenweg (N14) als dat met de Antwerpsesteenweg (N1) gebeurden de laatste jaren veel ongelukken. Met de aanleg van twee fly-overs rijdt het doorgaand verkeer op de R6 in de toekomst over de N14 en de N1. Daardoor is er minder kans op verkeersconflicten. De brug over de Liersesteenweg was klaar in het najaar van 2018. De werken aan de tweede brug starten in het voorjaar van 2019.

"We bouwden niet alleen een brug over het kruispunt met de Liersesteenweg, ook het kruispunt zelf hebben we helemaal hertekend", vertelt werfleider Ben Schelfhaut. "Zo kwamen er nieuwe op- en afritten voor de R6 en plaatsten we slimme verkeerslichten onder de brug. Die houden rekening met de toevloed van het verkeer op het

kruispunt. Voetgangers en fietsers kunnen daardoor veiliger oversteken." Ben: "De bruggen zelf zijn integraalbruggen: het rijdek en de onderbouw bestaan uit één stuk en het brugdek heeft geen brugvoegen. Het zijn ook erg slanke bruggen die opgaan in de omgeving en aangenaam zijn om naar te kijken."

Eind maart 2019 start de heraanleg

van het kruispunt met de Antwerpsesteenweg. Ook daar zal een integraalbrug zorgen voor vlotter doorgaand verkeer. Maar ook fietsers zullen dankzij een brede fietsers-tunnel onder de R6 vlot van Sint-Katelijne-Waver naar de Otterbeekwijk kunnen rijden.



We zijn weg van jou

Ontdek onze vacatures op wegenverkeer.be/vacatures

We zijn weg van jou

1.350 collega's zijn dag in dag uit bezig met een vlotte, veilige en duurzame mobiliteit voor elke weggebruiker. Meestal staan de collega's op de werf in de spotlight. Maar een groot deel werkt achter de schermen. Ontdek wat zij vinden van werken bij AWV.



Ann Buytaert,
Studie-ingenieur Geluid

Standplaats: Afdeling Wegenbouwkunde
Leeftijd: 31
Aantal jaar actief bij AWV: 9 jaar



Carine Viville,
Financieel/administratief
medewerker

Standplaats: Gent
Leeftijd: 56
Aantal jaar actief bij AWV: 29 jaar



Kristof Delwiche,
Teamverantwoordelijke
Patrimonium en Grondbeheer

Standplaats: Leuven
Leeftijd: 33
Aantal jaar actief bij AWV: 7 jaar



Heidi Stes,
Administratief bediende

Standplaats: wegendistrict Brecht
Leeftijd: 44 jaar
Aantal jaar actief bij AWV: 8 jaar



Kim Duyvejonck,
Wegendatabank-
opmeter/GIS deskundige

Standplaats: Kortrijk
Leeftijd: 36
Aantal jaar actief bij AWV: 14

WAAROM KOOS JE VOOR AWV ALS WERKGEVER?

Na mijn studies wou ik eigenlijk het studeren nog niet helemaal vaarwel zeggen. Bij AWV belandde ik in afwisselende en uitdagende job, waarbij ik de kans kreeg om mij in het eerste jaar nog verder te verdiepen in akoestiek. Zo hoefde ik het studeren nog niet volledig los te laten en kon ik mezelf verder ontwikkelen.

AWV is in alle opzichten een goede werkgever. Door te werken voor een overheid heb je een grote mate van werkzekerheid, wat niet onbelangrijk is natuurlijk. Het loon is goed en ik heb zicht op een 'goed' pensioen later. Allemaal redenen om met overtuiging voor een job bij de overheid te kiezen.

Ik solliciteerde specifiek voor de job bij het team Patrimonium en Grondbeheer omwille van de inhoud van het werk. Complex en veelzijdig werk met een juridische toets is voor mij de ideale cocktail.

Mijn echtgenoot werkte ook bij AWV. Ik zat nog bij de Federale Overheid. Toen ik de vacatur voor administratief bediende voor het wegendistrict Brecht zag, wist ik dat die voor mij was. Enerzijds omdat het tijd was voor verandering maar ook omwille van de afstand woon-werkverkeer. Mijn werk-privé leven is nu veel beter op elkaar afgestemd nu ik dichterbij huis werk.

In 2004 zat de markt nog in de nasleep van de financiële crisis na de aanslagen van 11 september 2001. Hierdoor lag de waarde van een vaste werkgever hoger aangeschreven dan voorheen. Dit was voor mij waarom ik in de eerste plaats aangetrokken was om bij de overheid te werken. Ook de eer om het volk te dienen en mijn steentje te kunnen bijdragen voor een betere samenleving was voor mij een mooie motivatie.

WAAROM WERK JE GRAAG BIJ AWV?

Doordat AWV een zeer zichtbaar agentschap is, komt elke burger in aanraking met wat we doen. Ik vind het zeer leuk om een steentje te kunnen bijdragen aan de infrastructuur waar elke burger gebruik van maakt. Vanaf het moment dat je je deur uit gaat sta je letterlijk in contact met onze realisaties.

Werken bij AWV betekent een variabele job hebben met veel uitdagingen. We werken aan zoveel diverse projecten dat je elke dag wel iets anders tegenkomt. AWV zorgt ook dat ik een goede afstemming heb werk-privé. Wij werken hard, maar na de uren is er tijd voor ontspanning en het privé leven - zoals het hoort.

AWV is een uitvoerende dienst waarvan de resultaten zichtbaar zijn. Het is dan leuk om een project te zien waarvan je weet, voor die fietspaden hebben we de onteigeningen nog gedaan. Ik vind het ook leuk dat we allemaal elkaar wat nodig hebben, we moeten samenwerken met andere collega's, andere teams of districten om tot resultaten te komen.

Ik werk vooral graag op het wegendistrict van Brecht. De collegialiteit tussen de mensen is groot en er is steeds begrip voor persoonlijke situaties.

De aangename samenwerking met de collega's maken AWV mijn tweede thuis. De vrijheid om oplossingen te vinden samen met de collega's is een leuke uitdaging. De mogelijkheid om opleidingen te volgen waar nodig om zo uw functie beter en sterker in te vullen is een extra motivatie. Ook een goed evenwicht tussen werk en privé is mooi meegenomen.

WAT WAS HÉT MOMENT VOOR JOU TOEN JE BESEFTE: IK HEB DE JUISTE KEUZE GEMAAKT OM BIJ AWV TE GAAN WERKEN?

Ik had onmiddellijk een goed gevoel. De bevestiging van mijn keuze ervaar ik nog dagelijks. Ik denk niet dat er één autorit voorbijgaat zonder dat ik mijn medepassagiers enthousiast vertel over de projecten van AWV of het belang van bepaalde werkzaamheden die uitgevoerd worden.

Ik kan geen specifiek moment noemen maar ik heb gedurende mijn loopbaan zelden het gevoel gehad dat werken bij AWV geen goede keuze was.

Patrimonium en grondbeheer is een team dat heel divers werk doet: overdracht van wegen, verkopen en onteigenen van gronden en adviseren bij complexe vergunningsaanvragen. Na verloop van tijd begon alles als een puzzel in elkaar te vallen en krijg je een totaalbeeld waarmee AWV bezig is.

Dat was al heel snel duidelijk, de manier van werken en communiceren verloopt zeer vlot. Er heerst een aangename werksfeer.

Dit is eerder geleidelijk tot mijn besef gekomen en ervaar ik zeker nog wekelijks. Hierbij denk ik aan de volgende voordelen: maatschappelijke bijdrage kunnen leveren, een goed evenwicht tussen werk en privé, de mogelijkheid om opleidingen te volgen, een goede pensioenregeling en bestaande baremasystemen bij de overheid die automatische loonevolutie toekennen.

WAAR BEN JE HET MEEST TROTS OP?

Ik ben best wel een beetje trots op de intranetpagina Geluid en Trillingen die ik op eigen initiatief heb opgebouwd. Aan de hand van de kaart zie je snel waar en wanneer sinds 2007 door onze afdeling metingen werden uitgevoerd. Je kan zelfs rechtstreeks het meetrapport en het bijhorende advies downloaden. Dit is een grote stap in de digitalisatie en heel handig voor onze collega's van de provinciale afdelingen.

Dat ik een bijdrage kan leveren bij de opleiding van nieuwe collega's en mijn kennis die ik door de jaren heen verwierf kan delen. Een mooi compliment kreeg ik van een nieuwe collega die vond dat mijn uitleg over het werk verhelderend en begrijpelijk was en een goede aanvulling op de bestaande procedures.

Het team van mensen waarmee ik samenwerk. Maar ook op het netwerk dat ik heb opgebouwd door de jaren.

Het meest trots ben ik op de werkwijze van 'ons' team. Zowel de leidinggevendenden, de collega's en ikzelf proberen steeds op een vriendelijke, efficiënte manier de burger te woord te staan en te helpen, geregeld krijg ik dan ook hierover 'een pluim'.

Voor mij persoonlijk is dit de bijdrage aan een betere wegervaring voor onze weggebruikers.

ASFALT OF BETON?

Beton, maar dan spreek ik wat mijn tegen eigen winkel, want asfalt is tot nu toe doorgaans stiller.

Ooit vertelde een ervaren rot in het vak me: "eens beton, altijd beton". Dat kan ik enkel beamen.

Geen idee, maar als er onteigend moet worden moet je bij mij zijn.

Beton, dit heeft een langere levensduur.

Voor de weg zijn de voordelen van asfalt volgens mij nog altijd groter dan de voordelen van beton. Maar een brug in asfalt zie ik in ieder geval nog niet gebeuren!