



JAARVERSLAG

2013

AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER



agentschap
Wegen en Verkeer



Beste lezer,

Voor u ligt het jaarverslag 2013 van het Agentschap Wegen en Verkeer. Ik ben trots dat ik u alweer een zeer goed gevuld jaarverslag kan voorstellen en dat ik u kan vertellen dat dit slechts een kleine greep is uit de vele projecten die ons agentschap in 2013 heeft gerealiseerd.

Dit jaarverslag is de tweede editie waarbij we u niet enkel een blik laten werpen op de projecten die ons agentschap het afgelopen jaar realiseerde, maar waarin we ook aandacht hebben voor de rapportering over onze lange termijn doelstellingen. De evaluatie van deze verschillende doelstellingen gebeurt op basis van onze Balanced Score Card. Deze methode laat immers toe om onze werking op regelmatige basis op te volgen.

De Balanced Score Card is echter niet de enige manier waarop we onze eigen werking evalueren. Zoals u in dit jaarverslag kan lezen zijn we in 2013 gestart met het IIR-project. IIR staat voor Inventarisatie, Inspectie en Rapportering. Sinds begin 2013 gaan onze wegentoezichers op pad met tablets om wegaanhorigheden te inventariseren en te inspecteren. Het afgelopen jaar kwamen hierbij onder andere de vangrails, portieken, verlichtingspalen en straatkolken aan bod. Deze manier van werken geeft ons een beter zicht op de staat van deze wegaanhorigheden en biedt ons de mogelijkheid om gerichtere acties te ondernemen om onze werking te verbeteren. In het najaar werden de eerste bevindingen neergeschreven in het Rapport "Toestand van de wegaanhorigheden langs ons wegenpatrimonium". Dit tweejaarlijks rapport bevat naast resultaten ook steeds verbeteracties die ons toelaten om tweejaarlijks grondig onze vooruitgang te evalueren.

Maar natuurlijk doen we meer dan terugkijken naar het verleden. We hebben ook oog voor de toekomst. Via ons beleid proberen we in te spelen op de uitdagingen op het gebied van mobiliteit

die ons te wachten staan. Het verkeer wordt immers steeds drukker en de ruimte om meer wegen aan te leggen om de capaciteit van ons wegennet te verhogen wordt steeds beperkter. Daarom moeten we zoeken naar manieren om niet meer infrastructuur aan te leggen maar de infrastructuur die we hebben slimmer te maken. We moeten efficiënter gebruik maken van onze wegen, onder andere door het maximaal inzetten op dynamische verkeersmanagement. Maar ook maatregelen zoals rekeningrijden kunnen mee een oplossing bieden voor het fileprobleem. Ten slotte hebben we afgelopen jaar een tweede spitsstrook geopend op de E40 tussen Heverlee en Willebroeck. Heel wat weggebruikers zijn hierover zeer tevreden en ook de evaluaties tonen aan dat spitsstroken op de juiste locaties automobilisten heel wat fileleed kunnen besparen. Ook de komende jaren steken we dus de hoofden bij elkaar om na te gaan hoe we onze wegen slimmer kunnen maken en zo optimaal mogelijk kunnen inzetten om het verkeer vlotter te laten verlopen.

Ik hoop dat we u via dit jaarverslag opnieuw een goed zicht kunnen geven op de werking van ons agentschap en dat u door de verschillende projecten kan zien hoe wij omgaan met de uitdagingen voor de toekomst.

Ik wens u veel leesplezier.


Ir. Tom Roelants



INHOUD

Voorwoord	1
1. Het Agentschap Wegen en Verkeer – Voorstelling	4
2. Bereikbaarheid	11
2.1. Missing links: overzicht en stand van zaken	12
2.1.1. R4 Zuid	13
2.1.2. E40 spitsstrook en E314 weefstroken	14
2.2. Dynamisch verkeersmanagement: overzicht, realisaties, stand van zaken	16
2.2.1. Basiswegvakmanagement E40 Wetteren – Groot-Bijgaarden	18
3. Duurzame mobiliteit	19
3.1. Fietspaden	20
3.1.1. N80 Sint-Truiden en fietsbrug As	21
3.1.2. Singelfietspad Antwerpen	23
3.2. Doorstroming openbaar vervoer	24
3.2.1. Korteafstandsradio	25
4. Verkeersveiligheid	26
4.1. Gevaarlijke puntenproject	27
4.1.1. Rotondes Dilsen–Stokkem	28
4.1.2. N34 Koninklijkelaan	29
4.2. Verkeershandhaving: overzicht en stand van zaken van (flits)camera's, trajectcontrole, mobiele weeginstallaties en controle op tussenafstanden	30
4.2.1. Opdrachtcentrale automatische nummerplaatherkenningscamera's	32
5. Verkeersleefbaarheid	34
5.1. Geluid: prioriteitenlijst en stand van zaken	35
5.1.1. Geluidsschermen Aalst	37
5.2. Doortochten	39
5.2.1. N227 Elewijt	39
5.2.2. N43 Pottelberg Kortrijk	41
5.3. Structureel onderhoud: doelstelling en PMS	42

6. Schade aan natuur en milieu beperken	44
6.1. Natuurwaarden compenseren	45
6.2. Life+ en ontsnippering Zoniënwoud	46
6.3. Ecoduct Kempengrens	48
7. Klanten	50
7.1. Individuele klanten	51
7.1.1. Klantentevredenheidsonderzoek	52
7.2. Georganiseerde klanten	53
7.2.1. Nieuw convenantenbeleid	54
8. Interne perspectieven	55
8.1. Processen en innovatie	56
8.1.1. I.I.R.	56
8.2. Leer en groei	57
8.2.1. Jaardoelstellingen	57
9. Cijfers	59
9.1. Bestede budgetten	60
9.2. Personeel	63
9.3. Wegen en fietspaden	65
9.4. Klachten en meldingen	66
9.5. Balanced ScoreCard – gegevens	68
9.5.1. Aantal inzittenden	68
9.5.2. Aantal schadegevallen aan patrimonium, niet vandalisme	70
9.5.3. Aantal schadeclaims t.g.v. slechte staat van de weg	71
9.5.4. Lopende meter geluidswerende maatregelen	71
9.5.5. Smeltmiddelenverbruik	72
9.5.6. Energieverbruik	73
9.5.7. Staat van de weg	73
9.5.8. Beschikbaarheid van het datanetwerk	74
Colofon	76



1

**HET AGENTSCHAP
WEGEN EN VERKEER**

VOORSTELLING

1. HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is, als intern verzelfstandigd agentschap (IVA), één van de schakels van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert ca. 7000 km gewest- en autosnelwegen en ca. 7660 km fietspaden.

Om vlot te kunnen werken aan een betere mobiliteit werd het Agentschap Wegen en Verkeer onderverdeeld in drie horizontale en zes territoriale afdelingen. De algemene leiding van het agentschap is in handen van de administrateur-generaal ir. Tom Roelants.

Het Agentschap Wegen en Verkeer behaalde in juni 2008 het ISO 9001:2008 kwaliteitscertificaat. Dit toont aan dat het agentschap een kwaliteitsvolle dienstverlening biedt.



Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

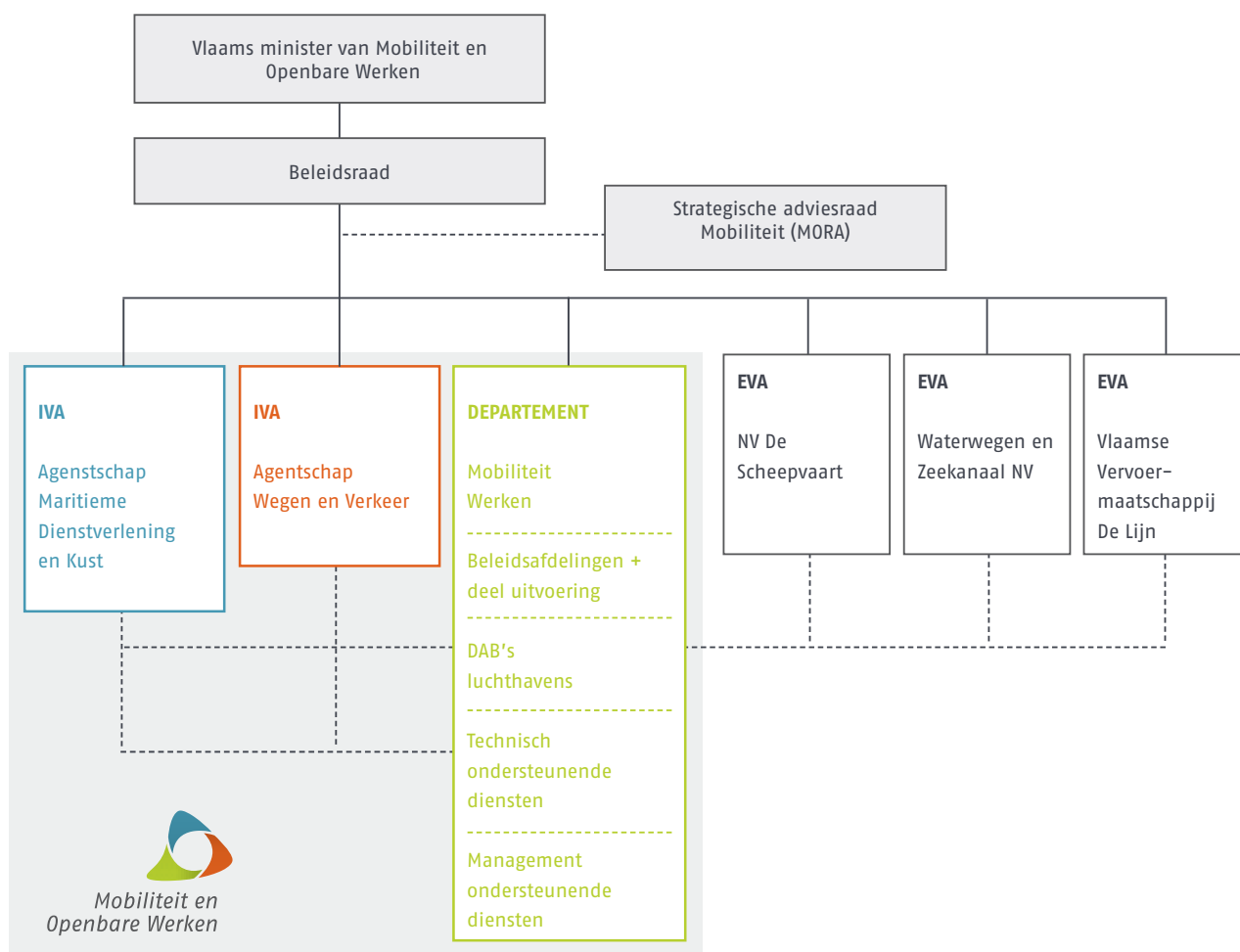
Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit

- de beleidsraad MOW;
- de Strategische Adviesraad;
- het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken;
- de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn;
- nv Waterwegen en Zeekanaal;
- nv De Scheepvaart.

Het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken is in grote lijnen bevoegd voor alles wat met verkeer, mobiliteit, infrastructuur en openbare werken te maken heeft.

Het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit

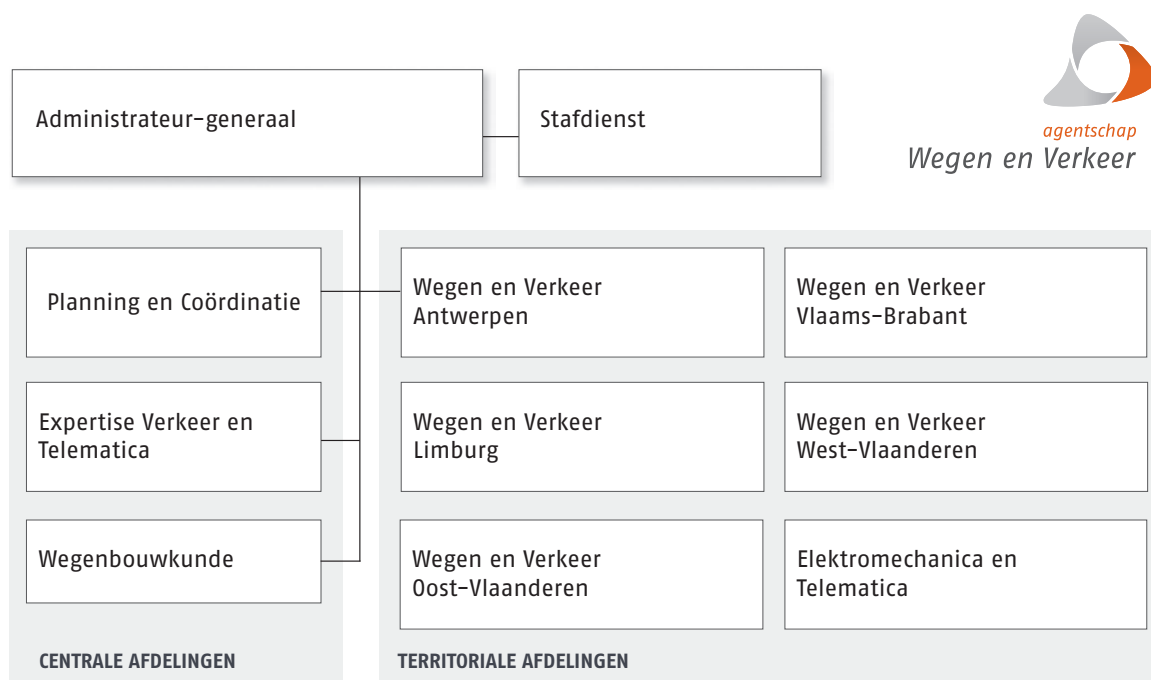
- het departement;
- het Agentschap Wegen en Verkeer;
- het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.



Het Agentschap Wegen en Verkeer

Om een antwoord te kunnen bieden aan de huidige en toekomstige (beleids)uitdagingen, deed het agentschap onderzoek naar de meest effectieve en efficiënte organisatie-inrichting.

Uit dit onderzoek bleek dat een matrixstructuur waarbij de verschillende kennisdomeinen (wegenbouwkunde, verkeerskunde en elektromechanica) horizontaal doorheen de territoriale afdelingen lopen de beste oplossing is.



Visie

Het Agentschap Wegen en Verkeer wil een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers realiseren in Vlaanderen.

Missie

Het Agentschap Wegen en Verkeer neemt hiertoe de verantwoordelijkheid voor:

- het beheren, onderhouden en optimaliseren van het haar toevertrouwde wegenpatrimonium;
- het organiseren van het verkeer op het haar toevertrouwde wegennet;
- het mee vormgeven van het beleid.

Het Agentschap Wegen en Verkeer wil dit doen door:

- juiste informatie te verstrekken en tijdige communicatie te verzekeren;
- evenwichtige en objectieve programma's op te stellen;
- de aanwezige kennis goed te beheren;
- kwaliteitsvol en innovatief te werken.

Strategische doelstellingen

1. Op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
2. op een selectieve manier iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen. Daardoor moet iedereen volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven;
3. de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
4. ondanks de toenemende mobiliteit de verkeersleefbaarheid verbeteren;
5. de schade aan milieu en natuur terugdringen, zelfs al neemt de mobiliteit verder toe.

Taken en bevoegdheden van de verschillende afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer

Horizontale afdelingen

Planning en Coördinatie

- vervult de rol van katalysator naar de andere afdelingen en naar externe belanghebbenden teneinde de missie en visie van AWW te realiseren;
- staat in voor de tactische en operationele planning, volgt dit op, evalueert en stuurt indien nodig bij teneinde continu te verbeteren;
- verzorgt het woordvoerschap van AWW, staat in voor de interne en externe communicatie namens het agentschap en de coördinatie van de communicatie over projecten;
- ondersteunt de opmaak van de investerings- en onderhoudsprogramma's, bewaakt de realisatie en begeleidt de praktische uitvoering ervan en staat daarnaast tevens in voor de wegeninspectie en het beleid rond milieu en natuur, veiligheid en preventie, districtswerking en winterdienst;
- geeft invulling aan de uitwerking, opvolging en sturing van het personeelsbeleid voor het agentschap;
- stuurt en geeft invulling aan zowel een planmatige en gestructureerde aanpak van ICT binnen AWW als de centrale verzameling en ontsluiting van data en kennis op vlak van kennisbeheer, GIS en CAD;
- geeft invulling aan de directieverantwoordelijkheid voor de opvolging en borging van het ISO 9001:2008 kwaliteitscertificaat.

Expertise Verkeer en Telematica

- bereidt het beleid rond verkeersveiligheid en elektrische, elektromechanische en telematica-uitrustingen voor;
- ontwikkelt expertise en verspreidt beste praktijken in de domeinen elektromechanica, verkeerskunde en telematica;
- geeft technisch advies aan de territoriale afdelingen rond het verkeersbeleid, de aanpassing van kruispunten, verkeerslichten, wegverlichting, permanente en elektronische verkeersborden, kunstwerken, kabelnetwerken,...;
- voert ook verkeerstellingen en -enquêtes uit, onderzoekt aanvragen voor uitzonderlijk vervoer;
- schrijft bestellingsopdrachten voor de aankoop van signalisatie en elektromechanische installaties langs de gewestwegen uit.

Wegenbouwkunde

- verstrekt advies over de structuren, materialen en elementen gebruikt in de wegenbouw en voert hierover proeven uit;
- verricht voor het hele gewestwegennet visuele inspecties en meet en interpreteert wegeigenschappen in verband met veiligheid en evolutie van de wegstructuur;
- bestudeert de invloed van het verkeer op de omgeving inzake geluid en trillingen en stelt de meest geschikte maatregelen voor.

Territoriale afdelingen

Territoriale wegenafdelingen

Elke provincie heeft een eigen afdeling Wegen en Verkeer. Die is telkens verantwoordelijk voor het ontwerp, de aanleg en de verbetering van wegen en bruggen. De afdelingen staan ook in voor de aanleg van bepaalde elektromechanische uitrustingen langs de gewestwegen (wegverlichting, verkeerslichten, laag- en hoogspanningsinstallaties, elektronische en inwendig verlichte verkeersborden,...), de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en de organisatie van het verkeer. Ze beheren ook de infrastructuur en leveren adviezen en vergunningen af aan nutsbedrijven.

Territoriale afdeling Elektromechanica en Telematica

De territoriale afdeling Elektromechanica en Telematica staat in voor de projectstudie, het beheer en de exploitatie van elektrische, elektromechanische en telematica-uitrustingen langs de gewestwegen, de waterwegen en waterlopen, de havens en de regionale luchthavens. De afdeling beschikt over geautomatiseerde systemen voor afstandsbewaking en -bediening en een permanente wachtdienst om defecten en storingen te registreren en onmiddellijk te laten herstellen.



2



BEREIKBAARHEID

2.1. MISSING LINKS

Ook in de komende jaren blijft het Agentschap Wegen en Verkeer verder werken aan de missing links en overige ontbrekende schakels, of bottlenecks, in het hogere wegennet. Het gaat om werken die de capaciteit van het wegennet en de doorstroming ten goede komen en het comfort van de weggebruiker verhogen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer realiseert in totaal 25 missing links zoals vermeld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Bijkomend werkt AWW aan de realisatie van twee ontbrekende schakels in het hogere wegennet, namelijk de Kempense Noord-Zuidverbinding en de verbinding Ieper – Veurne (N8).

Het agentschap werkt op twee sporen gedurende de loop van de huidige beheersovereenkomst:

- een zestal missing links en bottlenecks worden via een PPS-structuur gerealiseerd;
- minstens een zevental missing links en bottlenecks worden door het agentschap verder voorbereid en/of aanbesteed.

Zowel de Kempense Noord-Zuidverbinding (N19) als de zuidelijke tak van de R4 rond Gent waren volop in uitvoering in 2013.

De contractsluiting voor de A11 werd voorbereid in 2013. Eind 2012 werd de voorkeursbieder aangeduid. De finale gunning door de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken ging door eind januari 2014.



2.1.1. R4 Zuid

Van maart 2012 tot april 2014 vervulde het Agentschap Wegen en Verkeer de R4-buitenring tussen Zwijnaarde en Merelbeke. De aanleg van die missing link moet de mobiliteit, de economische ontwikkeling en de leefbaarheid in en rond Gent verbeteren.

In 2013 lag de klemtoon op de bouw van drie bruggen:

Autobrug over het Scheldekanaal

Om het ontbrekende stuk van de R4-buitenring tussen Zwijnaarde en Merelbeke aan te leggen, was een autobrug over het Scheldekanaal nodig. Alle liggers voor de brug werden op voorhand gemaakt op de oever naast de brug. Eerst zijn de kraagliggers en de zijliggers gemonteerd. Een zware kraan heeft daarna de 7 betonnen middenliggers (120 ton zwaar en 44 meter lang) over het Scheldekanaal gehesen.

Fietsbrug over Scheldekanaal

Ter hoogte van het Scheldekanaal rijden de fietsers niet naast de nieuwe R4, maar volgen ze een tracé iets verderop. Via een fietsbrug steken ze het Scheldekanaal over. De fietsbrug is met platformwagens op een drijvend ponton gereden om het Scheldekanaal over te steken. Twee kranen op elke oever hesen de brug uiteindelijk op zijn plaats.

Tuibrug over de Ringvaart

De meest spectaculaire werf was ongetwijfeld die van de tuibrug. De brug werd volledig opgebouwd op de oever van de Ringvaart. In het weekend van 22 juni werd ze over de Ringvaart geschoven: een technisch hoogstandje. De verplaatsing van de 3500 ton zware brug over een afstand van 135 meter duurde twintig uur.

De brug is een belangrijke schakel in het project. Ze verbindt het nieuwe op- en afrittencomplex aan het Scheldekanaal in Zwijnaarde met de nieuwe rotonde aan de Ottergemsesteenweg-Zuid en vormt zo een nieuwe verbinding tussen binnen- en buitenring. Ook fietsers krijgen een plaats op de brug, met een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad.

Communicatie

Over project R4 Zuid is uitgebreid gecommuniceerd via de website www.R4verbindt.be, digitale nieuwsbrieven, folders en bewonersbrieven. Er waren ook infomomenten en klankbordgroepen. In 2013 vonden ook twee publieksevenementen plaats: de Openwervendag en de schuifoperatie van de tuibrug.

Tijdens Openwervendag konden alle geïnteresseerden de werf aan de tuibrug en de tunnel onder de Hundelgemsesteenweg bezoeken onder begeleiding van een gids. Maar liefst 2500 mensen kwamen een kijkje nemen.

De schuifoperatie van de tuibrug kon men live volgen op de website. De social-mediacampagne via facebook en twitter had bijzonder veel succes. Meer dan 56.000 twitteraars kregen een bericht over de schuifoperatie in hun berichtenfeed. Heel wat nieuwsgierigen volgden de operatie op hun smartphone, tablet of pc. Zo'n 16.500 mensen volgden de schuifoperatie via de livestream. Het event kreeg ook uitgebreide media-aandacht.



2.1.2. E40 spitsstrook en E314 weefstroken

In het voorjaar en de zomer van 2013 werden grote werken uitgevoerd op de E40 en de E314. Er kwam nieuwe infrastructuur tussen het op- en afrittencomplex van Sterrebeek, en bij het verkeersknooppunt van de E40 en de E314 in Heverlee ligt nu een spitsstrook. Op de E314 tussen Heverlee en Wilsele kunnen weggebruikers gebruikmaken van nieuwe weefstroken.

Eerste fase: spitsstrook E40

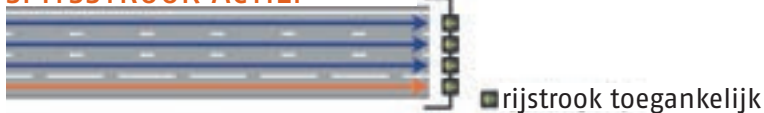
De werken aan de spitsstrook startten op 27 mei. De impact op het verkeer was beperkt dankzij de werfinrichting: eerst werd de middenberm versmald, en vervolgens werd de vroegere pechstrook aangepast zodat ze na de werken als spitsstrook kan fungeren. De afrit Sterrebeek werd 'opgeschoven' naar de buitenkant, zodat er plaats vrijkwam voor het eerste stuk van de spitsstrook. Tijdens al die ingrepen kon het verkeer over de normale capaciteit van de E40 beschikken.

De nieuwe spitsstrook op de E40 heeft een lengte van 7 km en is in principe elke werkdag tussen 14 en 20 uur open voor het verkeer, tenzij er bijvoorbeeld een ongeval gebeurt. Als er buiten die periode files zijn, kan het Vlaams Verkeerscentrum beslissen om ze ook dan open te stellen.

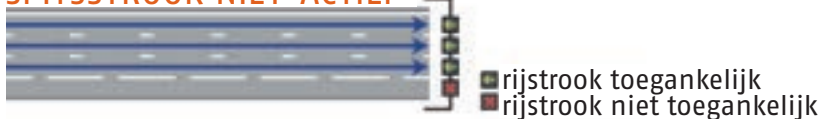
PECHSTROOK



SPITSSTROOK ACTIEF



SPITSSTROOK NIET-ACTIEF



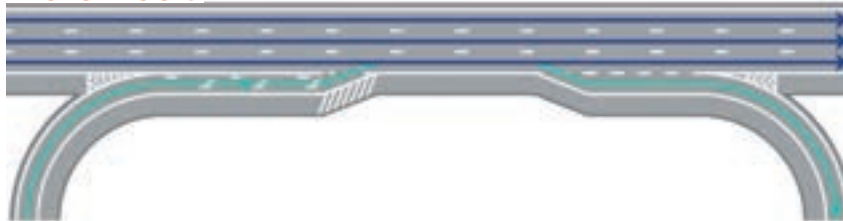
Tweede fase: weefstroken E314

In fase 2 kwamen er weefstroken op de E314. Dat zijn verlengingen van een invoegstrook tot aan de volgende afrit van een (auto)snelweg. Zo kan het verkeer vanaf de oprit meteen doorrijden naar de volgende afrit, zonder te hoeven in- of uitvoegen. Dat is nuttig op een snelweg zoals de E314, waar de op- en afritten elkaar heel snel opvolgen.

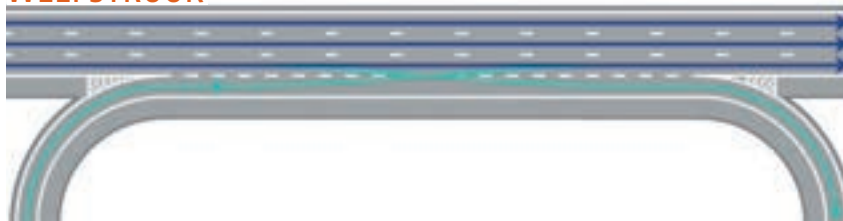
Toen de E314 aan het eind van de jaren 70 werd aangelegd, was het eigenlijk niet de bedoeling om er een volwaardige autosnelweg van te maken. Hij zou fungeren als een 'grote ring

rond Leuven' in het verlengde van de gewestweg N25. Daarom heeft hij ook maar twee rijstroken per rijrichting. Intussen is de E314 echter een van de drukste wegen van het land, met in de avondspits files van Sterrebeek tot voorbij Leuven. Volgens het Vlaams Verkeerscentrum zal het aantal verliezen op het traject tussen Brussel en Leuven dankzij de nieuwe spitsstrook en de weefstroken dalen met 3600, of 70%. Ter vergelijking: de spitsstrook op de E313, die in 2012 in gebruik werd genomen, deed de file-uren op de Antwerpse Ring (R1) dalen met 25%.

PECHSTROOK



WEEFSTROOK



Groot onderhoud

Het wegdek van de E314 kreeg over een afstand van 6,5 kilometer ook een groot onderhoud. Doordat de E314 zo smal is, bracht dat meer hinder mee dan de eerste fase van de werken. De veiligheidszone tussen de werken en het verkeer was soms niet breder dan een halve meter. Soms werkte de aannemer zelfs met een seingever die lokaal het verkeer deed uitwijken.

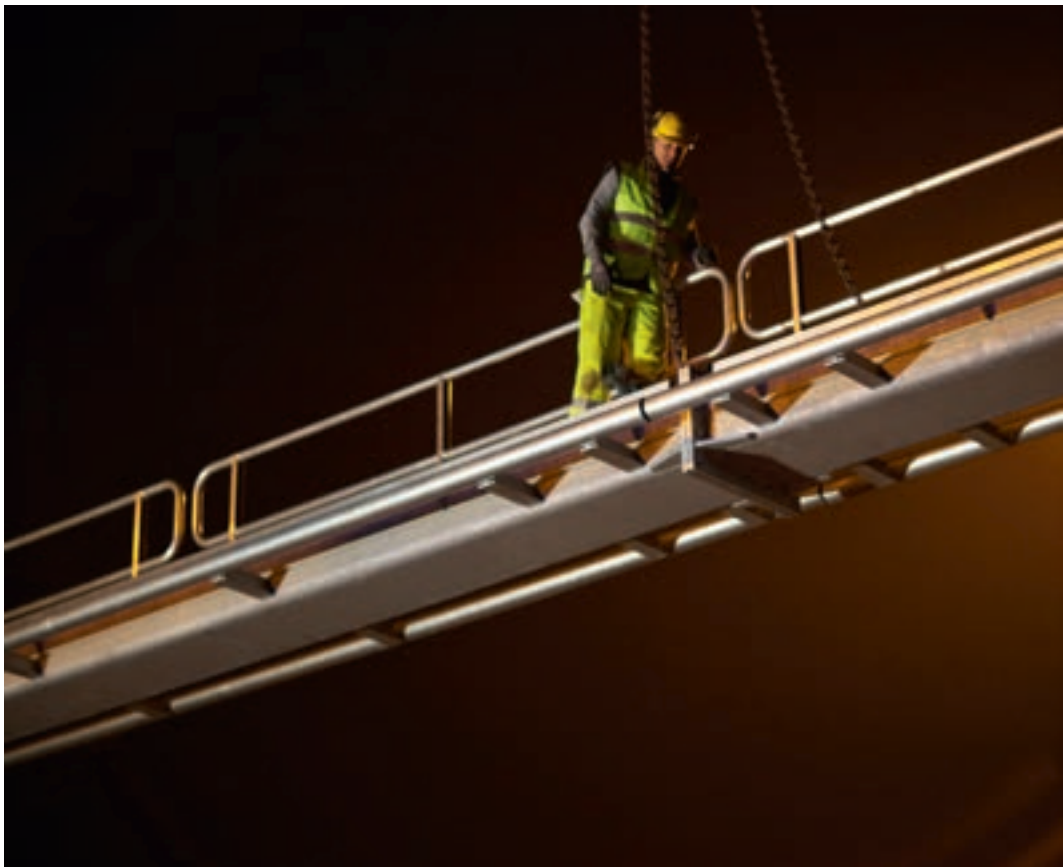
Omdat de aannemer op de pechstrook en de rechterrijstrook moest werken, waren beide rijstroken in deze fase sterk versmald. Daar kwam kritiek op in de pers. Hoewel de minimumbreedtes gerespecteerd werden en alle signalisatie op zijn plaats stond, besliste de werfleiding om de snelheidsbeperking te verlagen van 70 km per uur naar 50 km per uur.

2.2. DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

Het Agentschap Wegen en Verkeer investeert al een aantal jaar fors in dynamisch verkeersmanagement (DVM). Dat is een geheel van organisatiemethodes en instrumenten die ervoor zorgen dat de bestaande capaciteit van het wegennet beter benut wordt.

DVM-infrastructuur omvat systemen voor detectie en instrumenten om het verkeer te informeren en te sturen. De detectielaag omvat onder meer meetlussen in het wegdek en verkeerscamera's, die soms gekoppeld zijn aan automatische incidentdetectieapparatuur. Ze zorgt ervoor dat het Vlaams Verkeerscentrum de verkeersstroom in real time accuraat in beeld kan brengen. De informatie wordt gebruikt om het verkeer te informeren en te sturen via dynamische borden boven en naast de rijbaan.

De voorbije jaren werd vooral ingezet op het netwerkmanagement: informatie over de verkeerssituatie verderop, zodat de weggebruikers de juiste route kunnen kiezen. Dat gebeurt doorgaans met tekstboodschappen en een pictogram op grote LED-panels op de knooppunten van het hoofdwegennet. Door hun aard en opstelling zijn de panelen niet geschikt om geboden en verboden op te leggen.



Dynamische signalisatie: belangrijkste realisaties in 2013

REGIO	NIEUWE APPARATUUR
E34 – Oud-Turnhout	1 VMS ¹
E40 – Bertem	1 VMS ¹
E17 Destelbergen – De Pinte	21 seinbruggen + 63 RSS ²
E17 De Pinte – Destelbergen	21 seinbruggen + 64 RSS ²
E40 Sint-Stevens-Woluwe – Heverlee: spitsstrook	17 seinbruggen + 63-tal RSS ²
E313 Beringen	1 RVMS ³
E314 Zolder	1 RVMS ³
E40 Wetteren – Groot-Bijgaarden	6 RVMS ³
E19 Antwerpen-Noord – Sint-Job-in't-Goor	2 RVMS ³
E19 Craeybeckxtunnel	Volledige vernieuwing + uitbreiding DVM-infrastructuur in de tunnel (56 borden) + 4 RVMS ³
R1 Kennedytunnel	Volledige vernieuwing + uitbreiding DVM-infrastructuur (57 borden)

(1) VMS = dynamisch informatiebord boven de rijbaan – (2) RSS = rijstrooksignalisatiebord

(3) RVMS = dynamisch informatiebord naast de rijbaan

Meet- en observatie-apparatuur: belangrijkste realisaties in 2013

AARD APPARATUUR	NIEUWE APPARATUUR	DOEL
Meten in Vlaanderen	41 installaties	Inwinnen gegevens verkeersvolume en –samenstelling
Camera's	47 camera's	Cameratoezicht ter hoogte van complexen, knooppunten en strategische locaties voor verkeersmanagement (nieuwe camera's in tunnels zijn hier niet in opgenomen)

Stand van zaken eind 2013

AARD APPARATUUR	TOTAAL AANTAL IN VLAANDEREN
VMS (dynamische informatieborden)	85
RVMS (dynamische borden zijberm)	24
RSS (rijstrooksignalisatie)	1028 borden over 273 seinbruggen en 2 tunnels
Dubbele meetlussen	3195 meetpunten verdeeld over 435 installaties
AID-camera's (automatische incidentdetectie)	616
Vaste camera's	164
Beweegbare camera's	401



2.2.1. Basiswegvakmanagement op de E40 Wetteren – Groot-Bijgaarden

Het dynamisch verkeersmanagement wordt gefaseerd uitgebouwd. In 2013 is gestart met het basiswegvakmanagement in de regio's Gent-Antwerpen-Lummen-Brussel en de congestiegevoelige snelwegen die naar die regio's leiden.

De normale installatie van een dergelijk wegvakmanagement ziet er als volgt uit.

- In alle rijstroken op de complexen en knooppunten detectie-installaties met dubbele lussen;
 - Tussen de complexen en knooppunten worden om de 1500 meter extra detectie-installaties geplaatst;
 - Op wegvakken met onvoldoende cameradekking worden extra camera's geplaatst;
 - Op een galgconstructie in de zijberm van de autosnelweg worden vrij programmeerbare dynamische borden gemonteerd met een onderlinge tussenafstand van zes kilometer;
 - Daardoor ontstaat een fijnmaziger net van dynamische borden en ondersteunende systemen om de weggebruiker te waarschuwen voor incidenten of files, of om alternatieve routes aan te geven. Ze kunnen ook snelheidsbeperkingen afficheren, rijstroken afsluiten of een inhaalverbod voor vrachtwagens instellen bij regenweer. Op termijn kunnen ze de dynamische en vaste borden bij smogalarm volledig vervangen.
- In 2013 werd de E40 tussen Wetteren en Groot-Bijgaarden richting Brussel voorzien van meettechnieken en dynamische borden. De meet- en detectiesystemen werden uitgebreid met 6 extra beweegbare camera's en 16 extra installaties met dubbele lussen in de rijstroken richting Brussel. Over het traject werden 6 dynamische borden geïnstalleerd. Begin februari 2014 werden de installaties effectief in dienst genomen.
- In 2014 zal de realisatie van basiswegvakmanagement op de volgende trajecten worden opgestart:
- de E19-noord tussen Loenhout en Kleine Bareel;
 - de E34 vanaf Vorselaar tot Ranst;
 - de E40 tussen Heverlee en Sint-Stevens-Woluwe;
 - de E314 tussen Wilsela en Heverlee;
 - de E19 tussen Wilrijk en Machelen.



DUURZAME MOBILITEIT

3.1. FIETSPADEN

Investeren in een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur is noodzakelijk in het streven naar duurzame mobiliteit. Het functioneel fietsgebruik kent in Vlaanderen nog behoorlijk wat groeimarge. Het is de wens en taak van de Vlaamse overheid hier op in te zetten door de (her)aanleg van veilige en comfortabele fietspaden en fietsoversteekplaatsen. Bijkomende en verbeterde fietspaden stimuleren het fietsgebruik en dragen bijgevolg bij tot een modal shift, een verschuiving naar meer fietsgebruik.

AWV werkt samen met andere entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken aan de uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).

Sinds 2011 werken we op basis van een rollend meerjarenplan voor fietsinvesteringen, het Integraal Fietsinvesteringsprogramma (IFI). Aan de hand van dit plan investeert MOW jaarlijks gemiddeld 100 miljoen euro in de aanleg en heraanleg van fietspaden.

AWV droeg het afgelopen jaar via eigen investeringen voor 41,9 miljoen euro bij aan het IFI. Daarnaast voorziet AWV jaarlijks gemiddeld 10 miljoen euro in de vorm van onteigeningskosten voor de aanleg van fietspaden. Via de module 13 van de mobiliteitsconvenanten en de samenwerkingsovereenkomsten VI (Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid) werd 31,7 miljoen euro in 2013 vastgelegd. In totaal werd dus 83,6 miljoen euro geïnvesteerd in fietspaden langs gewestwegen.



3.1.1. N80 Sint-Truiden en fietsbrug As

Op 4 februari 2013 is de aanleg gestart van 6 km nieuwe fietspaden en 2 fietsbruggen tussen Sint-Truiden en Gingelom. Het gaat om nieuwe fietspaden langs de Naamsesteenweg en de Truilingenstraat: een heel belangrijke realisatie voor de verkeersveiligheid en het fietscomfort.

Fietspaden

Limburg staat bekend als een fietsprovincie, maar er zijn nog pijnpunten. Zo werd de N80 tussen Sint-Truiden en Gingelom in het verleden verkozen tot de minst fietsvriendelijke weg in Vlaanderen. Daar komt nu een einde aan door de aanleg van dubbelrichtingsfietspaden over een afstand van 6 km.

Concreet gaat het om fietspaden langs de N80 Naamsesteenweg tussen de Romeinseweg en de Kamerijkstraat, en langs de Truilingenstraat tot

in Kerkom-dorp. Parallel met de Naamsesteenweg tussen de Straeten en de Truilingenstraat, en langs de Truilingenstraat, komen er fietsbruggen om de glooiingen in het landschap op te vangen en een maximaal fietscomfort te garanderen. De ingrepen moeten ervoor zorgen dat de weg eindelijk een verkeersveilige verbinding vormt voor de zachte weggebruiker. Het project wordt uitgevoerd in opdracht van de gemeenten Sint-Truiden en Gingelom en wordt gesubsidieerd door de Vlaamse overheid.



Passeerhavens

Samen met de fietspaden zal het Agentschap Wegen en Verkeer twee bijkomende passeerhavens langs de N80 aanleggen. De uitwijkstrook richting Sint-Truiden wordt aangelegd ter hoogte van de Bruine-Lieve-Vrouwestraat, de strook richting Gingelom in de buurt van de Straeten. De passeerhavens vormen een aanvulling op de eerste 4 passeerhavens die in 2011 ook langs de N80 werden aangelegd, wat toen een primeur voor Vlaanderen was.

Stand van zaken

In 2013 was het projectgedeelte in Gingelom klaar. Op het grondgebied van Sint-Truiden werd in 2014 verder gewerkt. Eerst legde de aannemer de fietspaden, de funderingen van de N80 en de infrastructuur voor de bushaltes en passeerhavens aan. In april volgde de bouw van de fietsbruggen en in mei werd de N80 verder afgewerkt. Voor het bouwverlof van 2014 moet het volledige project afgerond zijn.

Kostprijs

De totale kostprijs van het project bedraagt 8,8 miljoen euro. Voor de passeerhavens en de nieuwe fietspaden maakt het agentschap 6,7 miljoen euro vrij. De betrokken gemeenten en Infrac zijn de andere investeerders.



3.1.2. Heraanleg van het Singelfietspad in Antwerpen

Op 16 september 2013 is de heraanleg gestart van de fietspaden, parkeerstroken en trottoirs langs de Singel (R10) in Antwerpen. Het gaat om een traject van ongeveer 7 km tussen de Scheldekaaien en de Stenenbrug. Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt voor de heraanleg samen met de stad Antwerpen.

Op een aantal plaatsen zijn de fietspaden vandaag in slechte staat. Meestal zijn ze alleen met een markering van de rijbaan gescheiden. Na de werken zullen fietsers en voetgangers zich op de Singel veiliger en comfortabeler kunnen verplaatsen. De werken zullen wellicht anderhalf jaar duren, tot en met het voorjaar van 2015.



Brede, veilige fietspaden

De nieuwe eenrichtingsfietspaden komen aan beide zijden van de Singel. Tussen de Bolivarplaats en de Stenenbrug komen fietspaden van 2,5 of 3 meter breed. Tussen de Scheldekaaien en de Bolivarplaats, waar er minder ruimte is, zijn ze maar 2 meter breed. Dat laatste deel sluit aan op het fietspad van de Scheldekaaien.

Groene parkeerstroken

Voor de stad Antwerpen is de heraanleg van het Singelfietspad een eerste stap om van het uitgestrekte gebied tussen binnen- en buitenstad een kwaliteitsvolle groene ruimte te maken. Zwakke weggebruikers worden van het autoverkeer gescheiden door een parkeerstrook met groen. Langs het nieuwe fietspad en op de middenberm worden ruim 680 extra bomen geplant. Waar de ruimte ontbreekt, komt er een groene veiligheidsstrook zonder parkeerplaatsen.

Kleine ingrepen op kruispunten

Het project richt de kruispunten op de Singel niet opnieuw in, maar ze worden met kleine ingrepen wel veiliger gemaakt voor fietsers. Zo komt er in enkele zijstraten van de Singel een verkeersdrempel zodat fietsers daar veiliger de straat kunnen oversteken.

De stad Antwerpen vernieuwt ook de trottoirs. Ze worden overal minstens 1,50 meter breed, en nog breder ter hoogte van woningen en plaatsen waar meer voetgangers komen. Het aantal rijstroken op de Singel wijzigt niet, maar de huidige gestreepte zones in asfalt of beton worden vervangen door zones met groen.



3.2. DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER

Om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren wordt het programma 'doorstroming' opgesteld in samenwerking met De Lijn. Het behelst o.a. de aanleg van busbanen, de plaatsing van elektrische installaties en de aanleg van in- en uitmeldlussen. Het zijn zowel infrastructurele als meer innovatieve maatregelen, de zogenaamde doorstromingsmaatregelen, die een vlotte afwikkeling van het openbaar vervoer moeten ondersteunen. In 2013 werd op het doorstromingsprogramma 17 miljoen euro voorzien voor diverse projecten.



3.2.1. Korteafstandsradio

De traditionele installaties waarmee het openbaar vervoer verkeerslichten kan beïnvloeden, maken gebruik van selectieve lussen die in het wegdek zijn ingeslepen. Sinds 2007 onderzoeken het Agentschap Wegen en Verkeer en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn een nieuwe techniek op basis van gps en korteafstandsradio (KAR). Op vooraf bepaalde gps-locaties sturen de bussen of trams dan via de KAR berichten naar de verkeersregelaar. Die techniek is minder onderhoudsintensief en kan leiden tot een betere doorstroming: in eerste instantie voor het openbaar vervoer, maar ook voor de andere vervoersmodi. Bovendien maakt het KAR-systeem het mogelijk om flexibeler aanpassingen te doen aan de lokale installatie. Een selectieve lus verleggen brengt heel wat werk en kosten mee, terwijl bij het KAR-systeem alleen de parameters moeten worden gewijzigd. Zo kan het systeem sneller inspelen op de veranderende noden op een kruispunt.

Kusttram eerste proefproject


In een eerste proefproject is KAR gebruikt op het traject van de kusttram. In een eerste fase werden 14 kruispunten en 10 kusttrams uitgerust met de technologie, daarna de volledige kusttramlijn en alle kusttrams. Tot nu toe blijkt het nieuwe systeem een betrouwbaar alternatief te zijn voor de selectieve lussen.

Ook voor bussen

In 2012 startte een tweede proefproject op de buslijn 358 Leuven – Kortenberg – Brussel. Het KAR-systeem werd geïntegreerd met de nieuwe boordcomputers van De Lijn (ReTiBo-project) en er werd gestreefd naar compatibiliteit met het gelijkaardige systeem van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Op die manier zullen voertuigen van De Lijn dus kruispunten kunnen beïnvloeden in Brussel, en voertuigen van de MIVB kruispunten in Vlaanderen.

Voor het project zijn in 2013 14 Vlaamse kruispunten en één bus uitgerust met het KAR-systeem. De communicatie tussen bus en verkeersregelaars en de compatibiliteit met de ReTiBo-boordcomputer zijn positief geëvalueerd. Het KAR-systeem zal nu worden geïnstalleerd op 9 andere bussen.

Daarnaast werd het KAR-systeem in 2013 verder ontwikkeld om compatibel te zijn met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De eerste tests vinden begin 2014 plaats. Verwacht wordt dat het KAR-systeem in de loop van 2014 operationeel zal zijn voor de 10 bussen op de buslijn Leuven – Kortenberg – Brussel.



4

VERKEERSVEILIGHEID

4.1. GEVAARLIJKE PUNTENPROJECT

In 2002 duidde de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 809 gevaarlijke punten en zones in Vlaanderen aan om versneld weggewerkt te worden. Het betrof kruispunten of wegvakken langs gewestwegen waar al meerdere malen verkeerslachtoffers waren gevallen.

Om dit plan te realiseren werd een beroep gedaan op TV3V. Deze tijdelijke vereniging van studiebureaus zou de heraanleg van gevaarlijke punten ontwerpen en als gedelegeerd bouwheer

optreden. Dit plan loopt nu bijna ten einde: de laatste projecten worden overgedragen aan AWW en gerealiseerd op het terrein, onder toezicht van het agentschap.



4.1.1. Rotondes in Dilsen-Stokkem



De Vlaamse overheid werkt systematisch de gevaarlijke punten in Vlaanderen weg. In 2013 heeft de afdeling Wegen en Verkeer Limburg vijf opeenvolgende kruispunten op de Boslaan (N75) in Dilsen-Stokkem heringericht. Twee kruispunten zijn nu uitgerust met turborotondes. Op de drie andere kruispunten zorgt een middenberm ervoor dat het verkeer de drukke rijbaan niet meer kan kruisen. Dat moet een einde maken aan de verschillende ongevallen in de zone.

Voor de veiligheid en het rijcomfort van de zwakke weggebruikers heeft de afdeling in dezelfde zone vrijliggende fietspaden aangelegd aan beide kanten van de weg. Ter hoogte van de kruispunten en rotondes vormen de middenbermen een wachtzone om veilig over te steken.

Op 20 augustus 2012 startten de voorbereidende werkzaamheden, zodat de nutsmaatschappijen in september en oktober van 2012 de nodige leidingen konden aanleggen en verplaatsen. Eind oktober 2012 startte de afdeling Wegen en Verkeer Limburg met de eigenlijke wegwerkzaamheden. Tijdens de eerste fase heeft de aannemer beide rotondes aangelegd. Vanaf mei 2013 werden de

middenbermen aangelegd. Tot slot werd het kruispunt met de Pannenhuisstraat heringericht.

De werkzaamheden werden in oktober 2013 afgerond en kostten 2.854.130,29 euro, incl. BTW.

Turborotondes

De rotonde aan het kruispunt van de Boslaan (N75) met de Siemenslaan vormt nu de hoofdtoegang van het industrieterrein van Lanklaar. De rotonde aan het einde van het bedrijventerrein takt aan op de ontsluitingsweg naar de hoofdtoegangspoort van het Nationaal Park Hoge Kempen.

Beide rotondes werken op dezelfde manier als de eerste Vlaamse turborotonde die in 2008 in Dilsen werd aangelegd op de kruising van de Boslaan (N75) en de Rijksweg (N78). Het systeem bestaat erin dat het verkeer al vóór het oprijden van de rotonde de juiste rijstrook moet kiezen, zodat er geen weefbewegingen meer gebeuren op de rotonde zelf, wat veiliger is. In totaal zijn er nu dus drie dergelijke rotondes in Dilsen.

Middenberm

Op de Boslaan heeft het agentschap vanaf het kruispunt met de Teutelbergstraat tot en met het kruispunt met de Nijverheidslaan een middenberm aangelegd die de twee rijrichtingen scheidt.

Die ingreep verhoogt de verkeersveiligheid én de doorstroming, doordat er geen kruisbewegingen meer mogelijk zijn.

4.1.2. Verkeersveilige make-over van de N34 Koninklijkelaan

In 2013 werd een mooi investeringsproject afgerond op de grens van Blankenberge met Wenduine (De Haan). Het TV3V-dossier (Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen) werd gecombineerd met een dossier van De Lijn. De samenwerking tussen De Lijn, de stad Blankenberge, de gemeente De Haan, de bijbehorende politiezones en AWW verliep bijzonder vlot.

Het project pakte twee kruispunten aan op de N34 Koninklijkelaan die bekendstonden als gevaarlijke punten. Beide kruispunten werden grondig onder handen genomen met als resultaat een veiliger én vlotter verkeer voor alle weggebruikers.



Verkeerslichtengeregeld kruispunt vervangen door rotonde

Het eerste gevaarlijke kruispunt was dat met de Vredelaan en Waterkasteelstraat. Vóór de werken was er op het T-kruispunt een verkeerslichtenregeling met voorrang voor het verkeer op de hoofdweg (Koninklijkelaan en Vredelaan). Omdat het om een groot en onoverzichtelijk kruispunt gaat waarbij ook de tram nog in het midden van de N34 passeert, gebeurden er geregeld ongevallen. De verkeerslichten werden daarom vervangen door een rotonde die gedwarst wordt door de kusttram van De Lijn. De verkeerslichten springen alleen op rood als de tram eraan komt. Voorts werd een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd dat aansluit op het bestaande fietspad dat de verbinding maakt met Wenduine.

Gevaarlijke tramoversteek opgeschoven naar aangepast kruispunt

Ook het kruispunt van de N34 met de Lemallaan was een gevaarlijke hotspot. Door de nabijheid van de jachthaven was er veel verkeer op het kruispunt. De hoofdweg N34 had voorrang, maar veel automobilisten op de dwarsweg probeerden toch snel over te steken zonder te letten op de trams die de N34 honderd meter verder kruisten. Ook het hoofdverkeer op de N34 werd verrast doordat de tram hier van bedding veranderde.

Om de gevaarlijke en onoverzichtelijke situatie te verhelpen, werd de tramoversteek opgeschoven en geïntegreerd in het nieuwe kruispunt met de Lemallaan, waar bovendien verkeerslichten werden geplaatst. Als er geen tram aankomt, werken de verkeerslichten normaal. Als de tram nadert, springen alle lichten op rood zodat de tram ongehinderd van bedding kan veranderen.

4.2. VERKEERSHANDHAVING

Overzicht realisaties en stand van zaken

Roodlicht- en snelheidscamera's (RLC – SNC)

In 2013 werden 1 nieuwe snelheidscamera en 3 nieuwe roodlichtcamera-installaties bijgeplaatst, elk met 2 palen.

Stand van zaken eind 2013

		ANTWERPEN	LIMBURG	OOST-VLAANDEREN	VLAAMS-BRABANT	WEST-VLAANDEREN	TOTAAL
RLC	Aantal kruispunten	109	73	111	102	87	482
	Aantal palen	274	222	229	241	165	1131
SNC	Aantal locaties	95	34	35	84	48	296
	Aantal snelheidscamera's op snelwegen	15	0	6	6	1	28

Sommige van de bovenstaande cijfers zijn lager dan die van eind 2012. Dat komt doordat heel wat kruispunten en wegvakken opnieuw zijn ingericht, waardoor de verkeersveiligheid structureel verbetert en de flitspalen bijgevolg niet meer nodig zijn.

Semi-vaste snelheidscamera bij werven

Net als vorig jaar werd ook in 2013 een semi-vaste snelheidscamera ingezet bij werven op snelwegen. Dat gebeurde op 12 werven. De flitspaal maakt werfsituaties veiliger voor passerende weggebruikers en voor de arbeiders op de werf. Meestal wordt hij één week op de werf geplaatst. Bij langdurige werven kan de flitspaal, in overleg met de verschillende actoren, vaker worden ingezet.

Trajectcontrole

Vlaanderen heeft 4 installaties voor trajectcontrole op snelwegen. Begin 2013 zijn er 3 nieuwe in dienst genomen:

- op de E17 ter hoogte van Gentbrugge, in de rijrichting van Antwerpen. In de andere richting was er al een installatie;
- op de E40 tussen Wetteren en Erpe-Mere, in beide rijrichtingen.

Weigh in Motion

Overladen vrachtwagens brengen grote schade toe aan de weginfrastructuur en zijn gevaarlijker door hun langere remafstand. Het systeem Weigh in Motion meet het gewicht van vrachtwagens terwijl ze rijden. Zo kunnen we potentieel overladen vrachtwagens efficiënter uit het verkeer halen. Bij de klassieke methode bedroeg de efficiëntie 20%, met Weigh in Motion is dat meer dan 85%.

In 2013 zijn geen nieuwe installaties gebouwd.

Controle op tussenaafstanden en inhaalverbod

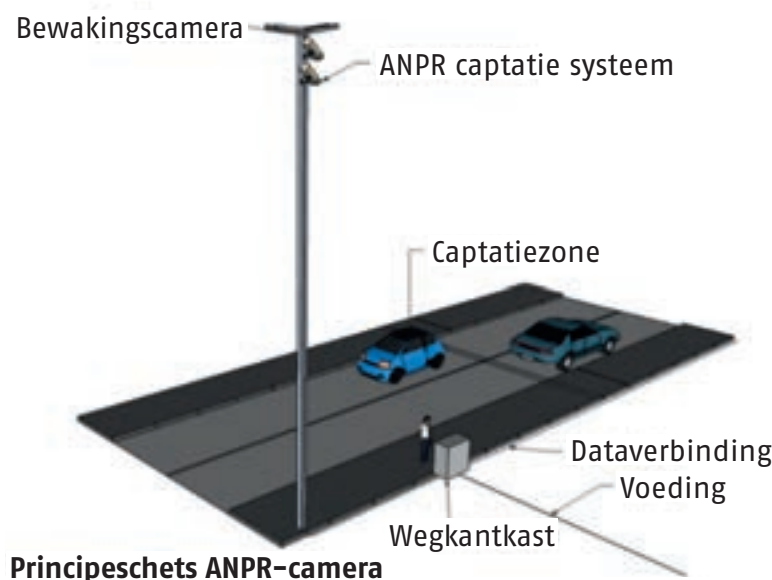
Buiten de bebouwde kom moeten vrachtwagens een afstand houden van minimum 50 meter. De controle hiervan is belangrijk aangezien kopstaartongevallen met vrachtwagens vaak zware gevolgen hebben door hun grote gewicht. De camera-installaties registreren de gegevens en videobeelden van potentiële overtredingen en sturen ze door naar de politie. Die controleert aan de hand van de aangeleverde gegevens of er effectief een overtreding was.

Eind 2013 werden er 9 dergelijke installaties operationeel op Vlaamse autosnelwegen. Drie nieuwe installaties worden begin 2014 in dienst genomen.



4.2.1. Opdrachtcentrale ANPR: automatic number plate recognition

ANPR-camera's zijn automatische nummerplaatherkenningscamera's die alle voorbijrijdende voertuigen registreren. Dankzij ANPR-camera's kunnen onze wegen en dorpskernen verkeersveiliger en leefbaarder worden, onder meer via trajectcontrole en vrachtwagensluizen. Ze kunnen ook worden gebruikt om criminaliteit te bestrijden. De verwerking van de gegevens gebeurt in centrale systemen per politiezone, die onderling met elkaar kunnen communiceren.



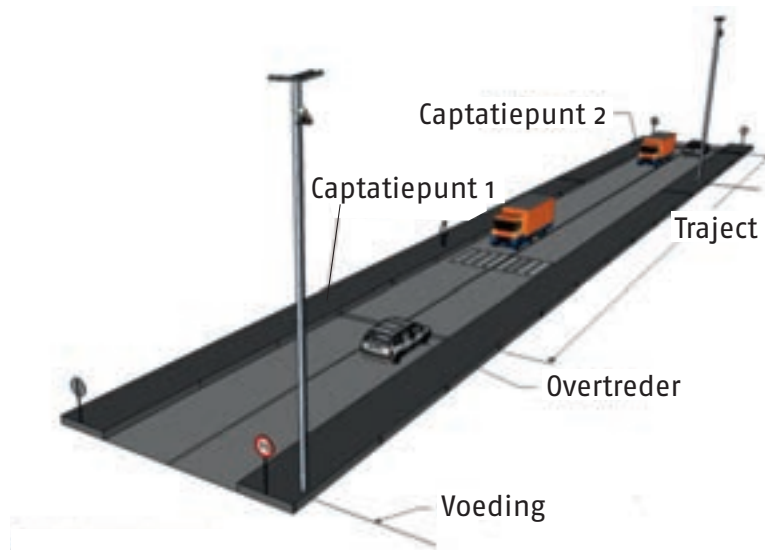
Opdrachtcentrale: uniform en kostenbesparend

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een opdrachtcentrale in de markt geplaatst voor de levering, de plaatsing en het onderhoud (inclusief software) van vaste ANPR-camera's. Een opdrachtcentrale is een innovatieve overheidsopdracht die verschillende partijen bij elkaar brengt. AWW is de aanbestedende overheid die haar knowhow ter beschikking stelt. Belgacom is de leverancier. Politiezones, steden en gemeenten in het Vlaamse Gewest kunnen via de opdrachtcentrale apparatuur bestellen.

De opdrachtcentrale zorgt ervoor dat binnen het Vlaamse Gewest overal dezelfde apparatuur wordt gebruikt, waardoor de systemen compatibel en dus intelligent zijn. Op verschillende plaatsen in Vlaanderen hebben politiezones,

gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer al camera's geplaatst. De opdrachtcentrale zorgt ervoor dat ze met elkaar kunnen communiceren. Ook de data van bestaande nummerplaatherkenningscamera's, zoals Weigh in Motion-installaties en installaties die de tussenafstand van vrachtwagens controleren, zullen er maximaal mee geïntegreerd worden.

De opdrachtcentrale gebruikt twee draaiboeken: een draaiboek nieuwe leveringen en werken, en een draaiboek full omnium onderhoud. Om de administratieve last te beperken, kunnen bestellende overheden gebruikmaken van standaardformulieren op de website <http://www.wegenenverkeer.be/verkeer-en-mobiliteit/verkeershandhaving/anpr-netwerk.html>.



Principeschets trajectcontrole

Eerste project: Trajectcontrole op gewestwegen in Brecht en Brasschaat

Het eerste project dat via de opdrachtcentrale werd gerealiseerd, is de uitrusting van tien sites in Brecht en Brasschaat met telkens twee nummerplaatherkenningscamera's voor onder meer trajectcontrole. In samenwerking met de betrokken politiezones werden de volgende locaties geselecteerd.

- Brasschaat: Sint-Jobsesteenweg (N117), ter hoogte van de Papestraat (complex St-Job-in-'t-Goor);
- Brasschaat: Sint-Jobsesteenweg (N117), ter hoogte van de rotonde met de Brechtsebaan;
- Brasschaat: Brechtsebaan (vlak bij de rotonde met de Sint-Jobsesteenweg);
- Brecht: Beukenlei (N117), ter hoogte van de Kievitlaan (complex St-Job-in-'t-Goor);
- Brecht: Schotensteenweg (N115), ter hoogte van de Laaglandlaan;
- Brecht: Schotensteenweg (N115), ter hoogte van de Andrélaan;
- Brecht: Schotensteenweg (N115), tussen de Kapelstraat en Krekelbergstraat;
- Brecht: Papbosstraat (N133), ter hoogte van het van nieuwe complex;
- Brecht: Veldstraat (N133), aan de nieuwe rotonde;
- Brecht: Molenstraat (N115), ter hoogte van Sterenhoven.

Cofinanciering

Het Agentschap Wegen en Verkeer is bereid om de trajectcontrole op gewestwegen mee te financieren. De modaliteiten voor deze cofinanciering zijn in de loop van 2013 uitgewerkt. Ze staan op de website van het agentschap.



5

VERKEERLEEFBAARHEID

5.1. GELUID

Geluidshinder van wegverkeer actief reduceren

Het Agentschap Wegen en Verkeer probeert op verschillende manieren de geluidshinder van wegverkeer actief te reduceren. Om de geluidshinder efficiënt aan te pakken, is in 2012 een lijst van de zwaarst geluidsbelaste woonzones opgesteld (zie www.wegenenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/geluid-en-trillingen/prioriteitenlijst-geluid.html). De lijst houdt rekening met het geluidsniveau ter hoogte van elke woning, en met het aantal woningen binnen elke woonzone. In de lijst zijn 27 woonzones opgenomen. Stap voor stap wordt voor elke zone nagegaan wat de mogelijke oplossingen zijn om een geluidsluwer klimaat te realiseren. Daarbij wordt ook de efficiëntie van de maatregelen geëvalueerd. Als alle betrokken partijen instemmen, wordt de maatregel uitgevoerd.

Op het einde van 2013 zijn in totaal al 5 woonzones afgewerkt. De aanpak bestaat uit geluidschermen of een stillere wegverharding. Heel uitzonderlijk worden geen maatregelen genomen, als blijkt dat geen enkele maatregel mogelijk is. Voor 2 projecten is de volledige studie van te nemen maatregelen voltooid, maar staat de

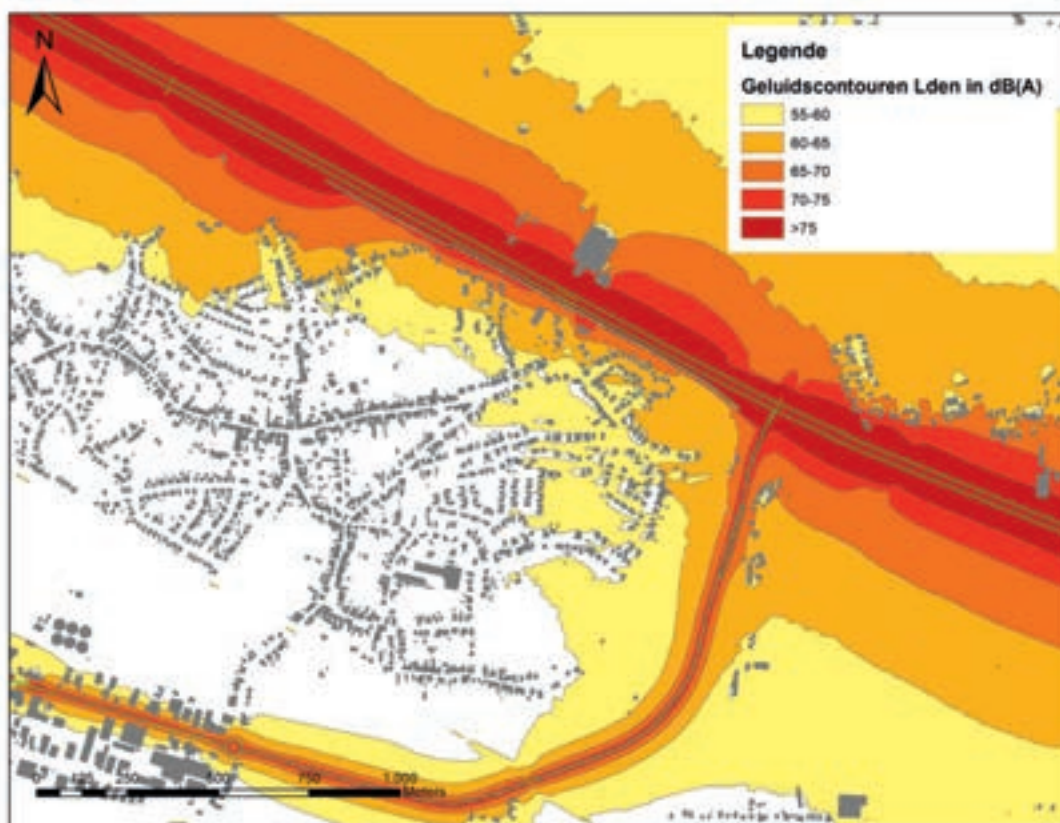
uitvoering nog op de planning. Voor 11 woonzones zijn de studies lopende. Dergelijke studies bestaan uit geluidsmetingen, een akoestische studie, en eventueel een architectonische studie. Bij 7 projecten is de start van de studie voorzien voor 2014. Voor 1 zone is nog geen planning opgemaakt.

Actieplan wegverkeerslawaai

De geluidsreducerende maatregelen zijn een onderdeel van het actieplan wegverkeerslawaai. Een andere actie uit het plan is om de kennis over geluidsvriendelijke wegdekken verder uit te diepen. Daarvoor zijn in 2012 langs de N19 Turnhout-Kasterlee proefvakken aangelegd met dunne stille toplagen. Vervolgens is samen met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw een proevenprogramma opgesteld om de akoestische en mechanische kenmerken van alle mengsels te onderzoeken en op te volgen. Op basis van de resultaten zullen de nieuwe toplagen volgend jaar al dan niet worden opgenomen in het wegverhardingsbeleid van het agentschap. Bij de (her)aanleg van wegen kiest AWW altijd voor stillere wegverharding, rekening houdend met de bebouwing in de buurt van de weg.

De Europese richtlijn over de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai verplicht de lidstaten voorts om geluidskaarten te maken voor de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar (fase 2). Die kaarten zijn intussen opgemaakt. Ze zijn op 13 september 2013 goedgekeurd door de Vlaamse Regering en bezorgd

aan de Europese Commissie. De geluidskaarten zijn te bekijken op de website <http://www.wegenenverkeer.be/natuur-en-infrastructuur/geluid-en-trillingen/geluidskaarten.html>. Samen met het beleidsdomein Leefmilieu werkt AWW in 2014 verder aan de opmaak van het actieplan wegverkeerslawaai, fase 2.



5.1.1. Geluidsschermen Aalst

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in de eerste helft van 2013 geluidsschermen geplaatst langs de E40 op het grondgebied van Nieuwerkerken en Erembodegem, deelgemeenten van Aalst. Daar zijn al jarenlang klachten over geluidsoverlast. Na vele objectieve meetcampagnes en een akoestische studie is beslist om geluidsschermen te plaatsen op 5 locaties langs de E40, namelijk:



- op het grondgebied van Nieuwerkerken, ten zuiden van de E40 in de richting van Brussel, tussen de kilometerpunten 20.71 en 21.65, aansluitend op de bestaande schermen;
- op het grondgebied van Erembodegem, ten zuiden van de E40, tussen de kilometerpunten 17.5 en 18.2, en tussen de kilometerpunten 15.3 en 16.1;
- ten noorden van de E40, tussen de kilometerpunten 15.6 en 16.3, en tussen de kilometerpunten 17.38 en 18.3.

Uit de akoestische studie is gebleken dat de schermen pas effectief zijn als ze hoog genoeg gebouwd worden. De hoogte van de geluidsschermen varieert van 3,5 meter tot plaatselijk 7 meter. In totaal zijn in Aalst geluidsschermen geplaatst over bijna 4 kilometer.

Ter hoogte van de Italiënweg zijn nog niet alle schermen geplaatst. Aangezien de spoorwegbrug het gewicht van de schermen niet kan

dragen en de brug binnenkort moet worden vervangen, is beslist om de plaatsing daar uit te stellen tot na de vervanging. Het gaat om ongeveer 300 meter schermen.

Integratie in de omgeving

De geluidswerende schermen bestaan uit in de grond geheide stalen profielen met daartussen aluminium cassettes, met binnenin isolerende minerale wol. Aluminium is licht en neemt weinig plaats in, waardoor de schermen in de beperkte ruimte achter de vangrails passen. Net als in Erpe-Mere zijn de schermen in zachte tinten gekleurd, zodat ze opvallend genoeg zijn voor de weggebruiker maar de landschappelijk waardevolle omgeving niet al te zeer verstoren.

Technische uitwerking

De plinten en cassettes zijn geplaatst op een betonnen plateau met aan de kant van de E40 een veiligheidsstootband en aan de achterkant een geïntegreerde kabelgoot. Het betonnen plateau watert af in de richting van de nieuwe

goot in glijbekisting. De bestaande grachten werden grondig geruimd en de nieuwe grachten werden met een iets grotere sectie aangelegd, als compensatie voor de ongeveer 8000 m² bijkomende verharding van het plateau.

Natuurbehoud

Op de meeste locaties werd voor de bouw van de schermen de begroeiing verwijderd in een zone van 2 meter vanaf de vangrail. De struiken en bomen op de taluds werden wel zoveel mogelijk behouden als groene buffer met de woningen.

De werken liepen van 28 februari tot 7 juni 2013 en zijn dus binnen de voorziene uitvoeringstermijn van 110 kalenderdagen beëindigd. De aannemer heeft bijna de klok rond gewerkt. Het verkeer beschikte over 3 versmalde rijstrokken, wat de hinder tot een minimum beperkte. Tijdens een

beperkte periode was er ook een extra rijstrook beschikbaar. Voor de veiligheid van de weggebruikers en de arbeiders gold ter hoogte van de werkzaamheden een snelheidsbeperking van 70 km/u. De snelheidsbeperking werd gecontroleerd door de flitscamera's van de federale politie en de eigen semi-mobiele flitscamera van AWW.

Na de plaatsing van de geluidsschermen zijn controlemetingen uitgevoerd op dezelfde meetpunten als tevoren. Na extrapolatie van de resultaten (rekening houdend met de verschillen in verkeersintensiteit, weersomstandigheden, enzovoort) blijkt het geluid ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen verminderd te zijn met 10 tot 12 dB(A). Aan de schermen zelf is het geluidsniveau ondanks hun grote hoogte nog altijd hoger dan de vooropgestelde 60 dB(A). Dat had de akoestische studie ook voorspeld. De oorzaak is dat de woningen heel dicht bij de E40 liggen.



5.2. DOORTOCHTEN

Doortochten zijn hoofdwegen in een stads- of dorpskern waarvan het doorgaand verkeer veelvuldig gebruik maakt.

Het aanpassen en heraanleggen van doortochten verhoogt de veiligheid en leefbaarheid. Het resultaat is een goede synergie tussen mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid voor de Vlaamse dorpen en steden.

In 2013 werd op het jaarprogramma ongeveer 13 miljoen euro voorzien voor het uitwerken of de herinrichting van doortochten.

5.2.1. N227 Elewijt

Sinds december 2013 is in Elewijt de Tervuursesteenweg heringericht, vanaf de grens met Perk (een deelgemeente van Steenokkerzeel) tot aan het kruispunt met de Robert Schumanlaan. De Tervuursesteenweg is nu een veilige weg met betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers. De werken, die waren gestart in april 2012, waren heel ingrijpend. Er werd onder meer ook een gescheiden rioleringsstelsel aangelegd.



Een veilige en aantrekkelijke doortocht

De Tervuursesteenweg is een typisch Vlaamse doortocht: een verbindingsweg met veel doorgaand verkeer, maar waar ook veel mensen wonen en winkelen. Vóór de werken had de steenweg relatief veel asfalt voor het wegverkeer en slechts minimale voorzieningen voor fietsers en voetgangers. De belangrijkste verandering was dan ook de aanleg van nieuwe fietspaden en trottoirs langs beide kanten van de N227.

Verbreiding

De N227 werd een stuk verbreed om de zwakke weggebruikers de ruimte te geven die ze nodig hebben, en hier en daar uitgerust met groenstroken om het straatbeeld te verfraaien. Op de plaats waar de Tervuursesteenweg het dorpscentrum van Elewijt doorkruist, was er echter niet voldoende ruimte om het fietspad volledig af te scheiden. Daarom kozen AWW en de gemeente Zemst voor verhoogde fietspaden.

Hinder

De werken gingen gepaard met omleidingen. Om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen, zorgde AWW ervoor dat het verkeer richting Mechelen meestal doorgang kreeg. In elke fase werden de twee kanten van de weg dus afzonderlijk aangepakt. In de richting van Perk werd het verkeer omgeleid via onder meer de Robert Schumanlaan, de Damstraat, de Brusselsesteenweg, de Elewijtsesteenweg en de Rubenslaan.

Gefaseerde werkzaamheden

Om de hinder te beperken en zo lokaal mogelijk te houden, werd gewerkt in drie werkzones. Vanaf april 2012 werd gewerkt in fase 1, tussen de Robert Schumanlaan tot net voorbij de Waversebaan. Nadat die fase volledig was afgewerkt, startte de volgende fase tussen de Waversebaan en de Rubenslaan. In de derde en laatste fase kwam de zone tussen de Rubenslaan en de grens met Perk aan de beurt. Om sneller te werken, werden de riolering en de nieuwe weginfrastructuur in elk van de zones telkens zoveel mogelijk tegelijkertijd aangelegd.



Archeologische vondsten

In de zomer van 2013 begonnen archeologen een onderzoek in de zone tussen de Waversebaan en de Rubenslaan. Over de volledige lengte van de werkzone werden sleuven gegraven van ongeveer 100 meter lang. De onderzoekers vonden potten en huisraad uit de tweede eeuw na Christus, met onder andere een wierookbrander. Er werden ook enkele middeleeuwse greppels gevonden.

Er was geen timing voor archeologisch onderzoek voorzien, waardoor de uitvoeringstermijn van de werken met 35 werkdagen uitliep. De Tervuursesteenweg werd uiteindelijk in december 2013 opengesteld, ruim een half jaar later dan gepland. In het voorjaar van 2014 werden als finishing touch de grasperken ingezaaid.

5.2.2. Herinrichting van de N43 Pottelberg in Kortrijk

Op 6 juni 2013 werd de N43 Pottelberg in Kortrijk feestelijk ingehuldigd in aanwezigheid van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, het stadsbestuur van Kortrijk en een honderdtal leerlingen van de nabijgelegen scholen. Het kruispunt van de Pottelberg is volledig opnieuw ingericht voor een veiliger en vlotter verkeer.

Twee vernieuwde kruispunten

Dat er werd uitgekeken naar de inhuldiging, is een understatement. Het dossier zat al jaren in de pijplijn en kende een bewogen geschiedenis. In 1999 werden op het kruispunt verkeerslichten geplaatst, maar op de dag dat ze in werking werden gesteld, liep het verkeer in een grote straal rond de Pottelberg volledig vast. Er werd daarom beslist om de verkeerslichten op knipperstand te zetten.

Nadien werd beslist om een rotonde aan te leggen, maar vlak voor de start van de werken ging de aannemer failliet. Nog later bleek uit een studie dat een rotonde het fileprobleem niet zou oplossen. De afdeling Wegen en Verkeer

West-Vlaanderen werkte daarop een nieuwe oplossing uit waarbij niet alleen het kruispunt van de Pottelberg met de Ring van Kortrijk zou worden aangepakt, maar ook het vlakbij gelegen kruispunt van de Pottelberg met de Engelse Wandeling–Bruyningstraat. Toch was het nog jaren wachten op de uitvoering doordat de stad Kortrijk andere werken in de omgeving had gepland.

Beide kruispunten kregen nu nieuwe verkeerslichtenregelingen die op elkaar werden afgestemd. De afslagstroken zijn verlengd, en voor fietsers en voetgangers zijn veiligheidsmaatregelen genomen, zoals veilige oversteekplaatsen en fietssuggestiestroken.



5.3. STRUCTUREEL ONDERHOUD

Jaarlijks meet het Agentschap Wegen en Verkeer de toestand van het autosnelwegennet op. Op basis van die resultaten worden de slechtste stukken eerst aangepakt. Dat is een eenvoudige onderhoudsstrategie die echter niet noodzakelijk de meest optimale besteding van de budgetten garandeert. AWW heeft daarom een pavement management system (PMS) ontwikkeld. Dat wegdekbeheersysteem bepaalt de optimale onderhoudsstrategieën in functie van de beschikbare budgetten.

PMS

Het PMS voorspelt de evolutie van de toestand van elk wegvak voor de volgende 20 tot 25 jaar op basis van:

- de laatst gemeten toestand: spoorvorming, vlakheid, stroefheid en scheurvorming;
- het soort verharding: asfalt, beton;
- de verkeersbelasting, met name van vrachtverkeer.

Voor elk wegvak bepaalt het systeem verschillende onderhoudsstrategieën, en voor elke onderhoudsstrategie berekent het de kosten

en baten. Welke onderhoudsstrategie voor een bepaald wegvak optimaal is, hangt hoofdzakelijk af van het beschikbare jaarbudget. Het PMS kan simulaties doorrekenen voor verschillende budgetscenario's:

- geen budget;
- oneindig budget;
- een constant of variabel jaarlijks budget.

Als het scenario met het werkelijke budget wordt doorgerekend, verkrijgt men het onderhoudsprogramma voor de volgende jaren.



SCRIM, Griptester en ARAN

De toestand van het wegennet wordt in kaart gebracht met SCRIM, Griptester en ARAN. De SCRIM en Griptester meten de stroefheid van het wegdek. De ARAN is een multifunctioneel meet-toestel dat sinds 2000 in dienst is.

Vanaf 2014 wordt er gemeten met een geheel nieuw ARAN-voertuig. Dit rijdt het wegennet af aan een snelheid van 100 km/u, en meet met een zeer hoge nauwkeurigheid de toestand op.

Hiervoor maakt de ARAN onder meer gebruik van een LCMS-systeem, d.i. een infraroodlaser die 5600 keer per seconde een dwarsdoorsnede van het wegoppervlak registreert. Hierbij wordt de gehele breedte van de rijstrook opgemeten als een dwarsprofiel van 4000 punten. De hoge precisie maakt het mogelijk om 2D- en 3D-beelden van het oppervlak te maken. Hieruit wordt automatisch de spoorvormingsdiepte en textuur bepaald, en trapjesvorming opgemeten. Ook kan men op deze manier semi-automatisch de scheuren en defecten in de verharding detecteren. Bovendien is de meting met LCMS volledig onafhankelijk van de lichtomstandigheden.

Ook bevinden zich, onderaan het voertuig, 3 puntlasers van 64 kHz. Daarmee worden langsvlakheid en (macro)textuur bepaald.

De ARAN bevat afstandsmeters, accelerometers en een geavanceerde GPS, waarmee de bewegingen van het voertuig worden geregistreerd. Dit maakt de metingen correcter. Hiermee kan ook de dwars- en langshelling opgemeten worden.

Tot slot bevat de ARAN ook een HD-camera waarmee om de 5 m een beeld van de weg en wegomgeving wordt gemaakt.



6



**SCHADE AAN NATUUR
EN MILIEU BEPERKEN**

6.1. NATUURWAARDEN COMPENSEREN

Bij AWV wordt structureel aandacht besteed aan leefmilieu en natuur. Dit is zo bij de aanleg, het gebruik en het beheer van de weg alsook bij de eigen werking van het agentschap. Bij sommige infrastructuurwerken moet het aantasten van natuurwaarden gecompenseerd worden. Zo werden voor de aanleg van de A11, de missing link te Zeebrugge, twee spookbruggen te Varsenare afgebroken en werd ter plaatse 4 ha nieuwe natuur gecreëerd. Verder wordt nieuwe milieu- en natuurregelgeving bij AWV opgevolgd en toegepast, zoals het recente decreet voor duurzaam biocidegebruik, of de vele Vlarem-treinen.



6.2. LIFE+ EN ONTSNIPPERING ZONIËNWOU

Het door Europa gesubsidieerde LIFE+-project OZON pakt de komende vier jaar de ontsnippering van het Zoniënwoud aan. AWW werkt mee om boven, onder en langs de ring rond Brussel (Ro) en de E411 meer dan tien faunapassages aan te leggen, waaronder een ecoduct. Die ingrepen moeten de ecologische hotspots van het woud, die nu door drukke verkeersassen van elkaar afgesneden zijn, opnieuw met elkaar verbinden.

In 2008 hebben de drie gewestelijke natuuradministraties een intergewestelijke Structuurvisie voor het Zoniënwoud ontwikkeld. De structuurvisie had vijf doelstellingen, die in diverse acties werden vertaald:

- het versterken van milieu- en natuurwaarden;
- een ecologische verankering in de ruime omgeving;
- ecologische ontsnippering;
- een degelijk onthaal van bezoekers in poorten;
- een samenhangend recreatief netwerk.

In opvolging van de structuurvisie voerde AWW in 2009-2010 een ontsnipperingsstudie uit voor de gewestwegen door het Zoniënwoud. De studie werkte mogelijke ontsnipperingsscenario's technisch uit. In 2012 resulteerde de studie in een protocolakkoord dat de uitvoering van de acties verdeelt tussen Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM). De protocolpartners engageren er zich toe om binnen de afgesproken termijn effectief tot realisaties over te gaan en zo te zorgen dat de studies tot echte oplossingen leiden.

Ze engageren zich ook om samen (Europese) cofinanciering te zoeken. ANB, AWW, BIM, LNE (departement Leefmilieu, Natuur en Energie) en de gemeenten Overijse en Hoeilaart, dienden een Europees LIFE+-project in voor de Ontsnippering van het Zoniënwoud (OZON). Op 1 juli 2013 werd het project goedgekeurd en opgestart, met een officieel moment op 11 oktober.

Nog vóór de aanvang van het Life+-project voerde AWW samen met ANB al enkele maatregelen uit.

- In het voorjaar 2013 werd de waterafvoer van het Leonardkruispunt gemoderniseerd;
- op 10 en 11 juli 2013 kwam er een boombrug boven op de portiek van de dynamische signalisatie tussen het op- en afrittencomplex Groenendaal en de grens met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De boombrug zal ervoor zorgen dat kleine dieren als eekhoorns en boommarters veilig de ring rond Brussel kunnen oversteken;
- medio 2013 werden de onderdoorgangen onder de Ro ter hoogte van de Tamboerdreef/Wolvendreef aangepast om de faunapassage te stimuleren en de wateroverlast weg te werken. Ook de toegang tot de paardentunnel onder het Leonardkruispunt werd verbeterd.

Binnen het Life+-project zal AWW de volgende zaken realiseren:

- het herstel, de herinrichting en de reiniging van de bestaande tunnels en duikers;
- de bouw van twee boombruggen op bestaande portieken voor dynamische verkeerssignalisatie en twee boombruggen op nieuwe portieken;

- de aanleg van verschillende ecokokers;

- de bouw van het ecoduct, samen met ANB.

Van de 3.069.920 euro om de maatregelen uit te voeren, komt 1.439.000 euro van Europa. AWW investeert 1.315.960 euro, gespreid over vier jaar.



6.3. ECODUCT KEMPENGRENS

Op 19 augustus 2013 is de bouw gestart van het ecoduct Kempengrens over de snelweg Antwerpen–Eindhoven E34/A67, ter hoogte van Mol–Postel. AWW en de Nederlandse provincie Noord–Brabant bouwen samen de natuurbrug om Vlaamse en Brabantse natuurgebieden opnieuw met elkaar te verbinden. De werken duren tot midden 2014. De E34/A67 blijft al die tijd open voor het verkeer.



Versnippering natuur tegengaan

De Kempen hebben een uitgesproken groen karakter, maar uit studies blijkt dat de E34/A67 een sterk versnipperend effect heeft op het leefgebied van de lokale dierenpopulaties. Het ecoduct zal daarvoor een oplossing bieden. Via de natuurbrug zullen de dieren veilig de

snelweg kunnen oversteken. Het gaat niet alleen om zoogdieren, zoals hazen, reeën en dassen, maar ook om amfibieën en reptielen, zoals de zeldzame gladde slang, en vliegende diersoorten, zoals vlinders, libellen en vleermuizen.



Veiliger verkeer op E34/A67

Kempengrens is het vierde ecoduct in Vlaanderen en het zevende voor Noord-Brabant. Het ecoduct draagt bij tot de veiligheid op de E34/A67. Regelmatig steken dieren daar de snelweg over, wat ernstige risico's inhoudt voor de verkeersveiligheid. Tussen de op- en afritten van Arendonk

en het Kempisch Bedrijvenpark in Hapert wordt de E34/A67 daarom over zo'n 16 kilometer lengte afgezet met ecorasters. Die houden de wilde dieren van de snelweg en leiden hen naar veilige oversteekmogelijkheden, zoals de jaagpaden langs het kanaal en het ecoduct.

Ingebed in het landschap

Het ecoduct is 60 meter breed en wordt natuurlijk ingericht. In Vlaanderen zal het Agentschap voor Natuur en Bos de natuur op en rond het ecoduct beheren. In Nederland staat de Bosgroep

Zuid-Nederland in voor de aansluitende bossen. Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie zal het gebruik van het ecoduct monitoren: welke dieren passeren er en hoe vaak?

Grensoverschrijdende samenwerking

Voor Vlaanderen en de Nederlandse provincie Noord-Brabant is de versnippering van het grensgebied door de E34/A67 een aandachtspunt. Elke overheid financiert de helft van de natuurbrug, die overigens bewust op de landsgrens gebouwd wordt. De Vlaamse helft van het project

wordt gefinancierd door het Agentschap Wegen en Verkeer (dat ook als bouwheer optreedt), het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, en het Agentschap voor Natuur en Bos. De werken worden uitgevoerd door Franki Construct nv. Het bedrag van de inschrijving is 7.757.657,80 euro.



AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

1500 WERKNEMERS AAN DE SLAG IN WEER EN WIND

veer.be

7

KLANTEN

AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER
INFORMEERT JE ELKE DAG

www.wegenenverkeer.be

- Facebook: @wegenenverkeer
- Twitter: @wegenenverkeer
- LinkedIn: www.wegenenverkeer.be
- YouTube: www.wegenenverkeer.be



Wegen en Verkeer

7.1 INDIVIDUELE KLANTEN

Tijdens het najaar van 2013 werd de individuele klant voor de derde keer telefonisch bevestigd door een onderzoeksbureau. De resultaten van dit onderzoek zullen dienen als onderbouwing van onze beleidsvoorstellen voor de legislatuur 2014-2019. De resultaten van de bevestiging zijn extern gepubliceerd op de website <http://www.wegenenverkeer.be/over-awv/klantentevredenheidsonderzoek.html>.

Naast het periodieke klantentevredenheidsonderzoek (KTO), volgt het agentschap intern de tijdsduur en kwaliteit van het beantwoorden van meldingen via meldpunt wegen en meldpunt

fietspaden op. Door het opvolgen van haar individuele klanten, houdt AWV de vinger aan de pols en voelt het beter aan wat de problemen zijn op het terrein.



7.1.1 Klantentevredenheidsonderzoek

Het Klantentevredenheidsonderzoek (KTO) voor de individuele klanten polst naar de tevredenheid van de burgers over de werking van AWW en over de gewestwegen. Het KTO be vraagt de mening van de burgers over de AWW-informatiekanalen en de vijf doelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, natuur en milieu. Voor elk van die zes performantiegebieden wordt eerst gevraagd hoe tevreden de respondenten zijn over bepaalde specifieke items, en vervolgens hoe tevreden ze zijn over het performantiegebied in zijn geheel.

Enkele belangrijke resultaten:

- Het fietsgebruik stijgt in vergelijking met 2007 en 2009;
 - steeds meer verkeersdeelnemers komen in aanraking met structurele en incidentele files, zowel bij woon/werk- en woon/school-verkeer als bij verplaatsingen in de vrije tijd. Toch wil meer dan de helft van de respondenten geen ander vervoermiddel dan de auto aanschaffen of gebruiken om aan de files te ontsnappen;
 - het aantal carpoolers is toegenomen tegenover 2007 en 2009. Ze maken ook steeds meer gebruik van de carpoolparkings langs de gewestwegen. De tevredenheid over de carpoolparkings ligt zeer hoog. Ongeveer 6 op 10 respondenten is uitgesproken tevreden;
 - de algemene tevredenheid over de Vlaamse gewestwegen blijft ongeveer gelijk met de vorige jaren. Binnen de categorie van tevreden respondenten is het aantal zeer en uiterst tevreden weggebruikers gegroeid van 12% naar 19%;
 - ook de tevredenheid over verkeerslichten, het aantal maaibeurten en het gemak van oversteken blijft stabiel. De uitgesproken ontevredenheid over de organisatie van de werken daalt van 33% in 2009 naar 25% in 2013;
 - de algemene ontevredenheid over de fietspaden is hoog (30%). De belangrijkste oorzaken zijn de staat van de fietspaden en het (on)veiligheidsgevoel op de fietspaden;
 - Het belangrijkste voordeel aan de lichtvisie (op basis waarvan 's nachts sommige lichten op de autosnelweg worden gedoofd) is volgens de respondenten de energie- en kostenbesparing. Het grootste nadeel is dat het lichtplan de snelwegen onveilig en te donker zou maken.
- We onthouden 7 belangrijke punten uit het onderzoek.
1. Het percentage burgers dat fietst naar werk of school stijgt;
 2. de investeringen in carpoolparkings renderen;
 3. inzake duurzaamheid kan verder worden gewerkt in de ingeslagen richting;
 4. de algemene tevredenheid is opnieuw meer uitgesproken;
 5. de eigen infokanalen zijn belangrijk voor de tevredenheid van de weggebruikers, maar ze zijn onvoldoende bekend bij het publiek. Promotie van de kanalen is nodig;
 6. de fileproblematiek is verder gestegen, maar 1 op 2 burgers overweegt geen alternatieven;
 7. om de burger meer tevreden te maken, zijn de belangrijkste punten om aan te werken:
 - verkeersveiligheid;
 - de staat van het wegdek;
 - de veiligheid van fietspaden;
 - het maaien van bermen.

7.2. GEORGANISEERDE KLANTEN

AWV zet in op betrokkenheid en partnerschap met andere overheidsinstanties en belangengroepen. Alle relevante partijen worden bij het 'lokaal mobiliteitsbeleid' betrokken via o.a. de procedure van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie.

Deze werking onderging in 2012 en 2013 een grondige herziening dankzij wijzigingen van het mobiliteitsdecreet en het bijbehorende mobiliteitsbesluit. Daarnaast werkt AWV ook zelf aan een goede samenwerking met zijn klanten. Vernoemenswaardig hierbij zijn twee dienstorders die een kapstok vormen voor het periodiek overleg met de gemeentes.



7.2.1 Nieuw convenantbeleid – Omkadering lokaal mobiliteitsbeleid

Mobiliteitsdecreet

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt de krijtlijnen vast voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het streeft naar een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen op alle beleidsniveaus. Op lokaal niveau heeft die aanpak geleid tot mobiliteitsconvenants en gemeentelijke mobiliteitsplannen. Daarmee loopt Vlaanderen duidelijk voorop in Europa.

Op 10 februari 2012 is een nieuw Mobiliteitsdecreet gestemd dat het vorige decreet op verschillende punten wijzigt. Het integreert alle nieuwe regelgeving rond een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid verplicht de gemeenten tot de opmaak en evaluatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan, en heft het decreet van 20 april 2001 op betreffende de mobiliteitsconvenants.

Het Mobiliteitsdecreet scheidt de randvoorwaarden voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling via concrete doelstellingen:

- de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten waarborgen;
- iedereen de mogelijkheid bieden om zich te verplaatsen;
- de verkeersonveiligheid terugdringen;
- de verkeersleefbaarheid verhogen;
- schade aan milieu en natuur terugdringen.

Daarbij wordt ook rekening gehouden met het STOP-principe en het participatiebeginsel.

Besluit Vlaamse Regering van 25 januari 2013

Verschillende partijen moeten de duurzame mobiliteit in de praktijk realiseren:

- het Vlaamse Gewest en de eronder ressorterende diensten en agentschappen;
- de provincies;
- de gemeenten;
- de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.

AWV is als gewestwegbeheerder een prominente partner in dit overleg.

Om de samenwerking in goede banen te leiden, zijn een aantal specifieke overlegorganen opgericht. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 legt de regels vast voor de werking van die overlegorganen en legt de regels vast voor de kwaliteitszorg bij de realisatie van de projecten.

Samengevat

Het nieuwe lokale mobiliteitsbeleid behoudt de essentie van de convenants. Het zet nog sterker in op samenwerking met de andere partners. In tegenstelling tot de vroegere moduleteksten, die eerder starre en gefragmenteerde instrumenten waren, biedt het een kader voor flexibel maatwerk.

Voor AWV en de andere partners biedt het nieuwe beleid de mogelijkheid om meer geïntegreerde projecten op te zetten die een alomvattende oplossing kunnen bieden. Duurzame mobiliteit blijft hierbij een belangrijk aspect. Het nieuwe besluit voert een soepelere regelgeving in voor het leiderschap over de studie- en uitvoeringsfase, en het vereenvoudigt de projectdefinities. Dat voorkomt theoretische discussies, zodat problemen op het terrein sneller en eenvoudiger kunnen worden opgelost.



8

INTERNE PERSPECTIEVEN

8.1. PROCESSEN EN INNOVATIE

AWV is sinds 2011 volledig ISO-gecertificeerd: ISO 17025 voor de afdeling Wegenbouwkunde, voor de laboratoriumactiviteiten, en ISO 9001:2008 voor alle andere algemene en operationele activiteiten van de andere afdelingen.

De instandhouding en borging van het ISO-kwaliteitsmanagementsysteem houdt in dat er gewerkt wordt aan klantentevredenheid en een continue verbetering van de werking. Dat gebeurt door de uitgeschreven processen met de bijbehorende instructies, formulieren en controlelijsten up to date te houden. Daarnaast voeren we een

algemeen kwaliteitsbeleid op basis van de kwaliteitsnorm ISO 9001:2008. Ook organisatorische en technische innovatie maakt daar deel van uit. Een voorbeeld is het IIR-project dat in 2011 is gestart. IIR staat voor Inventarisatie, Inspectie en Rapportering van wegaanhorigheden.

8.1.1. IIR: Inventarisatie, Inspectie, Rapportering

Voor AWV is een goede kennis van het patrimonium essentieel. Tot nu toe waren er twee rapporten die een overzicht gaven van dat patrimonium:

- het rapport Toestand van het Wegennet;
- het rapport Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen.

Op basis van beide documenten stelt AWV een doordachte periodieke onderhoudsstrategie op, met tijdige preventieve ingrepen om de veroudering van de wegen en fietspaden tegen te gaan.

Het IIR-project trekt die manier van werken door naar het volledige patrimonium dat het agentschap beheert. Bij een weg of een fietspad horen immers ook elementen als verlichtingspalen of rioleringen. Met IIR (Inventarisatie – Inspectie – Rapportering) weet AWV welke wegaanhorigheden het exact beheert en kent het van elk element de kwaliteitstoestand.

Tweejaarlijkse rapporteringen wegaanhorigheden

Dankzij IIR kan AWV vanaf nu om de twee jaar een rapport afleveren dat een goed overzicht geeft van de staat van de verschillende wegaanhorigheden. Het eerste rapport geeft de toestand weer van de straatkolken, afschermdes constructies, geluidsschermen, verkeersborden, verlichtingspalen, seinbruggen (portieken) en markeringen langs Vlaamse gewest- en auto-snelwegen. Bij elke nieuwe editie zal het aantal gerapporteerde wegaanhorigheden systematisch worden uitgebreid.

Districtscenter

IIR heeft niet alleen wijzigingen in de AWV-databanken met zich meegebracht, maar impliceert ook een nieuwe manier van werken. Parallel met IIR is een districtscenter opgericht: een IT-platform dat de verschillende AWV-applicaties aan elkaar koppelt en het mogelijk maakt om mobiel te werken. De wegentoezichters krijgen tabletcomputers waarmee ze het grootste deel van hun taken kunnen uitvoeren op het terrein. Vaststellingen registreren, adviezen voorbereiden: het kan allemaal mobiel. Dat levert veel tijdswinst op.

8.2. LEER EN GROEI

Stilstaan is achteruitgaan. Dat vindt ook het management van AWW. Daarom selecteert ze elk jaar een reeks doelstellingen om de werking van het agentschap te verbeteren of iets nieuws te ontwikkelen.



8.2.1. Jaardoelstellingen

Alle jaardoelstellingen van AWW worden ingedeeld en gekozen op basis van de vier perspectieven van de Balanced Scorecard (BSC, zie ook p. 68): het maatschappelijk perspectief, het klantenperspectief, het processenperspectief, en het leer- en groeiperspectief.

Maatschappelijk perspectief

Sinds 2011 zijn er in het maatschappelijke perspectief 9 doelstellingen opgenomen. Ze zijn gebaseerd op de operationele organisatiedoelstellingen van de beheersovereenkomst 2011–2015, namelijk:

- missing links en bottlenecks;
- uitbouw Dynamisch Verkeersmanagement;
- structureel onderhoud;
- fietspaden;
- doorstroming openbaar vervoer;
- veilige weginfrastructuur;
- geluidshinder beperken;
- hinder bij wegeniswerken beperken;
- duurzaam ondernemen.

Klantenperspectief

In het klantenperspectief werd voor 2013 de doelstelling opgenomen om een algemene sociale-mediastrategie uit te werken. AWW gebruikt al sinds 2011 de sociale mediakanalen Twitter, YouTube, LinkedIn en Facebook. De strategie wil het gebruik ervan optimaliseren en verankeren binnen de communicatiestrategie van het agentschap.

De werkgroep heeft intussen het document Richtlijnen sociale media uitgewerkt. Het geeft aan hoe AWW aanwezig moet zijn op sociale media, hoe medewerkers zich het best gedragen op sociale media, en hoe de sociale-mediakanalen van het agentschap moeten worden ingevuld en gemonitord.



Processenperspectief

Het processenperspectief omvatte 13 jaardoelstellingen voor 2013. Onder meer het Business Continuity Management (BCM) is verder uitgewerkt. Dat is het crisis- en continuïteitsbeleid van AWW, met bijvoorbeeld de organisatie en implementatie van EHBO, projectbeheersing, het ICT-veiligheidsbeleid, enzovoort.


Voorts is gewerkt aan een jaardoelstelling rond de nood- en interventieplannen. In eerste instantie zijn de interne noodplannen opge maakt aan de hand van de evacuatie dossiers. Bij de interne noodplannen voor de districten en werkhuisen is veel aandacht besteed aan de interne organisatie bij evacuatie en brand. Conform de wetgeving is op elke locatie een evacuatieoefening georganiseerd.

Leer- en groeiperspectief

Binnen het leer- en groeiperspectief waren er 5 jaardoelstellingen voor 2013. Twee daarvan, '(Over) de streep trekken' en 'werkgeversidentiteit AWW verhogen', versterken de betrokkenheid van medewerkers en de identiteit van het agentschap door het engagement en de samenwerking binnen AWW te beklemtonen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer is altijd op zoek naar enthousiaste collega's. Om meer duiding te kunnen geven bij de vacatures en de voordelen van werken bij AWW en bij de Vlaamse overheid, organiseerde Human Resources in samenwerking met Communicatie in 2013 onder meer een chatsessie. Bezoekers van de AWW-website kregen de kans om te chatten met enkele van onze werfcontroleurs, studie- en projectingenieurs en personeelsverantwoordelijken. De sessie werd aangekondigd via Facebook, Twitter en banners op www.jobat.be, www.standaard.be en www.hln.be.

Maar liefst 10.300 mensen surfden naar de vacaturepagina op de AWW-website. Meer dan 100 mensen gingen op maandagavond een gesprek aan met hun mogelijke toekomstige collega's.



9

CIJFERS

9.1. BESTEDE BUDGETTEN

Overzicht budgetten vast onderhoud gewestwegen (Algemene uitgavenbegroting - programma Wegen (programma 63.10))

BEGROTINGSARTIKEL	2005	2006	2007
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	89.816.000,00 EUR	89.954.000,00 EUR	97.668.000,00 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	42.155.953,00 EUR	42.697.000,00 EUR	43.202.084,00 EUR
TOTAAL	131.971.953,00 EUR	132.651.000,00 EUR	140.870.084,00 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2008	2009	2010
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	110.215.021,94 EUR	114.236.806,70 EUR	112.916.704,40 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	44.073.906,71 EUR	51.603.000,00 EUR	50.078.500,42 EUR
TOTAAL	154.288.928,65 EUR	165.839.806,70 EUR	162.995.204,82 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2011	2012	2013
ART. 1MH201 (VROEGER 14.08) ⁽¹⁾	113.215.000,00 EUR	119.203.412,24 EUR	118.400.387,60 EUR
ART. 1MH202 (VROEGER 14.09) ⁽²⁾	50.103.000,00 EUR	48.735.609,56 EUR	50.820.101,34 EUR
TOTAAL	163.318.000,00 EUR	167.939.021,80 EUR	169.220.488,94 EUR

⁽¹⁾ art. 1MH201 (vroeger 14.08) = 'Uitgaven met betrekking tot het beheer van het autosnelwegen- en wegennet en aanhorigheden, met inbegrip van de winterdienst en het gewone onderhoud van de regiegebouwen'. Onder dit begrotingsartikel ressorteren o.a. de uitgaven voor het jaarlijks weekerend onderhoud (vast of repetitief onderhoud) van de gewestwegen zoals maai- en veegwerken, aanbrengen van wegmarkeringen en winterdienst (leveren van chemische smeltmiddelen, strooien en sneeuwruimen).

⁽²⁾ art. 1MH202 (vroeger 14.09) = 'Uitgaven met betrekking tot de exploitatie-, onderhouds- en beheerskosten van elektrische en elektromechanische inrichtingen, aangelegd op het autosnelwegen- en wegennet'. Onder dit begrotingsartikel ressorteren o.a. de uitgaven voor wegverlichting, verkeerslichten, verlichte signalering en afbakening, uitrustingen van kunstwerken, (tunnels, pompstations, enz.), praatpalen, weerstations, bewakings- en detectieapparatuur voor het verkeer, roodlichtcamera's, asweeginstallaties enz.

Overzicht budgetten Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - deel Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

BEGROTINGSARTIKEL	2005	2006	2007
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	4.900.000,00 EUR	4.900.000,00 EUR	6.900.000,00 EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	49.824.233,00 EUR	62.213.000,00 EUR	44.225.000,00 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	169.784.938,00 EUR	209.192.000,00 EUR	257.935.725,00 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	- EUR	22.000.000,00 EUR	26.279.000,00 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	- EUR	- EUR	- EUR
TOTAAL	224.509.171,00 EUR	298.305.000,00 EUR	335.339.725,00 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2008	2009	2010
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	9.247.000,00 EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	49.346.628,66 EUR	40.013.258,07 EUR	46.628.000,00 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	290.169.430,12 EUR	327.177.831,52 EUR	320.807.840,98 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	27.500.307,00 EUR	20.145.144,27 EUR	19.829.000,00 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	- EUR	- EUR	- EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	- EUR	- EUR	- EUR
TOTAAL	376.263.365,78 EUR	387.336.233,86 EUR	387.264.840,98 EUR

BEGROTINGSARTIKEL	2011	2012	2013
ART. 3MH200 (VROEGER 363F1211) ⁽³⁾	217.273,82 EUR	643.620,96 EUR	1.031.801,02 EUR
ART. 3MH208 (VROEGER 363F6301) ⁽⁴⁾	48.548.673,81 EUR	47.757.808,32 EUR	42.567.205,43 EUR
ART. 3MH210 (VROEGER 363F7311) ⁽⁵⁾	331.952.517,16 EUR	325.847.539,77 EUR	344.053.111,30 EUR
ART. 3MH214 (VROEGER 363F7316) ⁽⁶⁾	17.214.222,36 EUR	17.089.819,21 EUR	17.285.498,39 EUR
ART. 3MH216 ⁽⁷⁾	- EUR	54.716.185,75 EUR	- EUR
ART. 3MH217 ⁽⁸⁾	- EUR	- EUR	9.271.433,96 EUR
ART. 3MH218 ⁽⁹⁾	- EUR	- EUR	1.458.718,73 EUR
TOTAAL	397.932.687,15 EUR	446.054.974,01 EUR	415.667.768,83 EUR

⁽³⁾ art. 3MH200 (vroeger 363F1211) = 'Uitgaven in verband met studies en ondersteuning in het kader van het wegwerken van zwarte of gevaarlijke punten in het wegverkeer, het uitwerken van minder hinder-maatregelen en de coördinatie van wegeninfrastructuurwerken'.

Om te kunnen bepalen welke gevaarlijke punten prioriteit hebben en hoe het wegwerken en/of herinrichten concreet zal dienen te gebeuren, zullen hieromtrent voorafgaandelijke projectstudies moeten worden uitgevoerd die op dit begrotingsartikel worden aangerekend

⁽⁴⁾ art. 3MH208 (vroeger 363F6301) = 'Investeringsubsidies aan de lokale overheden ter ondersteuning van het fiets- en doortochtenbeleid en schoolomgevingen van het Vlaams Gewest en daaraan verbonden kosten voor onteigeningen, aankopen in der minne, specifieke studies en overdracht van wegen'.

Dit begrotingsartikel kadert in het globale Vlaamse mobiliteitsplan ter bevordering van de verkeersveiligheid, zoals in het regeerprogramma werd opgenomen.

Een gezamenlijke aanpak op alle beleidsniveaus moet een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met één derde nastreven.

De administratie Wegen en Verkeer (AWV) zal hieraan concreet meewerken door het versneld aanleggen van nieuwe fietspaden en doortochten en het veiliger maken van de schoolomgevingen. De lokale besturen kunnen de administratie hierbij aanvullen door zelf sommige infrastructuurwerken uit te voeren waarvoor zij dan op een investeringssubsidie van het Vlaamse Gewest kunnen rekenen. Hiervoor zullen specifieke mobiliteitsconvenanten met de lokale besturen worden afgesloten.

⁽⁵⁾ art. 3MH210 (vroeger 363F7311) = 'Investeringsuitgaven voor structureel onderhoud van wegen en kunstwerken en ter structurele bestrijding van de verkeersoverlast en de omgevingshinder alsmede ter bevordering van verkeersveiligheid en -comfort, verbetering van verkeersleefbaarheid en ter bevordering van de multimodale bereikbaarheid i.v.m. de gewestwegen met inbegrip van de fietspaden en de kunstwerken alsmede de benodigde elektrische en elektromechanische installaties, de MER-studies, de streefbeeldstudies, de specifieke projectstudies, de kosten m.b.t. verkeersomleiding, de bijzondere kosten voor de versnelde uitvoering van werken en de aankopen en onteigeningen en de daaraan verbonden lasten'.

AWV staat in voor de uitvoering van wegenwerken in het kader van het structureel onderhoud en nieuwe investeringsuitgaven voor de Vlaamse gewestwegen. De uitgaven voor structureel onderhoud en investeringen door AWV kaderen in het mee helpen realiseren van de vijf strategische doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen: het waarborgen van de bereikbaarheid, het garanderen van de toegankelijkheid, het verzekeren van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het vrijwaren van de milieu- en natuurkwaliteit.

⁽⁶⁾ art. 3MH214 (vroeger 363F7316) = 'Investeringsuitgaven ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer'. In het kader van de afgesloten beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM De Lijn, heeft de Vlaamse regering er zich toe verbonden om via AWV investeringsprojecten te realiseren die de doorstroming van het openbaar vervoer op de gewestwegen moet bevorderen.

Meer bepaald gaat het over de volgende projecten :

* de jaarlijkse aanleg van minstens 25 km vrije bus- en/of trambanen,

* de evaluatie en bijsturing van een derde van de verkeerslichten langs gewestwegen.

⁽⁷⁾ art. 3MH216 = "Wegenbouwkundige werken - Ondertunneling R11"

⁽⁸⁾ art. 3MH217 = "Beschikbaarheidsvergoedingen" Dit is een basisallocatie waarop geld geplaatst wordt ter betaling van beschikbaarheidsvergoedingen. Dat gebeurt vooral bij PPS-projecten waarbij de financiering anders is dan bij een klassiek project. Bij PPS-projecten is het meestal zo dat een opdrachtnemer een project ontwerpt, het uitvoert én financiert. Soms ook het werk na oplevering onderhoudt. De betaling door de aanvrager gebeurt in dat geval achteraf door een periode beschikbaarheidsvergoedingen te betalen.

⁽⁹⁾ art. 3MH218 = "Onderhoud en investeringen kabelnetwerk" Dit is een basisallocatie die gebruikt wordt door EMT voor het onderhoud van en nieuwe investeringen in ons kabelnetwerk.

9.1. PERSONEEL

Aantal personeelsleden op 31/12/2013

	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
LEEFTIJD											
-20	1	7	3	0	6	5	3	0	13	12	25
20-29	46	22	39	14	58	33	24	1	167	70	237
30-39	85	36	81	26	104	54	67	7	337	123	460
40-49	65	18	46	14	76	43	52	14	239	89	328
50-59	23	8	24	17	92	40	95	27	234	92	326
60+	17	4	11	2	56	23	36	13	120	42	162
EINDTOTAAL	237	95	204	73	392	198	277	62	1110	428	1538

	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
STATUUT											
CONTRACTUEEL	30	15	27	10	51	37	40	2	148	64	212
STATUTAIR	207	80	177	63	341	161	237	60	962	364	1326
EINDTOTAAL	237	95	204	73	392	198	277	62	1110	428	1538

Instroom 2013

LEEFTIJD	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
-20	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
20-29	5	3	6	0	8	1	2	0	21	4	25
30-39	2	2	3	1	8	5	2	0	15	8	23
40-49	0	2	2	0	1	1	0	0	3	3	6
50-59	0	0	0	0	1	1	1	0	2	1	3
60+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EINDTOTAAL	7	7	11	1	19	8	5	0	42	16	58

Uitstroom 2013

REDEN	NIVEAU A		NIVEAU B		NIVEAU C		NIVEAU D		TOTAAL		Eindtotaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
PENSIONERING	8	0	2	0	20	8	23	11	53	19	72
VRIJWILLIG ONTSLAG	3	2	1	0	6	2	0	0	10	4	14
OVERPLAATSING	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
OVERLIJDEN	0	0	0	0	1	1	1	0	2	1	3
EINDDATUM CONTRACT / GEDWONGEN ONTSLAG	2	0	1	0	3	3	0	0	6	3	9
EINDTOTAAL	13	2	4	0	30	15	24	11	71	28	99

9.3. WEGEN EN FIETSPADEN

Lengte gewest- en autosnelwegen

AFDELING	LENGTE (KM)
Wegen en Verkeer Antwerpen	1514,205
Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant	983,714
Wegen en Verkeer West-Vlaanderen	1669,316
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	1607,651
Wegen en Verkeer Limburg	1189,401
TOTAAL AWW	6964,287

Lengte fietspaden

GEBIED	AANLIGGEND	AANLIGGEND VERHOOGD	VRIJLIGGEND	EINDTOTAAL
Totaal WA	421,81	205,94	974,60	1602,35
Totaal WVB	311,06	223,04	465,10	999,20
Totaal WWV	733,57	103,86	1025,92	1863,35
Totaal WOV	686,70	203,35	851,51	1741,57
Totaal WL	730,31	111,79	608,49	1450,60
ALGEMEEN TOTAAL	2883,45	847,98	3925,62	7657,06

9.4. KLACHTEN EN MELDINGEN

AWV hecht veel belang aan de efficiënte behandeling van alle klachten en meldingen. De organisatie gebruikt ze om continu te verbeteren. Klachten- en meldingenmanagement speelt bovendien een belangrijke rol in het ISO 9001:2008 kwaliteitsmanagementsysteem.

De directieraad evalueert regelmatig de rapporten en analyses over klachten en meldingen, en de bijbehorende aanbevelingen en actiepunten. De nodige middelen worden voorzien om die actiepunten ook te realiseren. Alle medewerkers worden ervan bewustgemaakt dat een goede klachten- en meldingenbehandeling een prioriteit is.

Het management hecht voorts veel belang aan klantenbevragingen. Een voorbeeld daarvan is de enquête over de werking van het Meldpunt Wegen, bij de burgers die een melding doen op het meldpunt.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in 2013 veel tijd geïnvesteerd in een verbeterde opvolging van meldingen. Het Meldpunt Wegen werd vernieuwd. Sinds 1 januari 2013 beschikken alle medewerkers van de directiesecretariaten bovendien over één applicatie waarmee ze alle meldingen kunnen behandelen, via welk kanaal die ook binnenkomen. De districten hebben een gelijkaardige applicatie. Door die afstemming krijgt het agentschap een globaal overzicht van alles wat met klachten en meldingen te maken heeft, ook al komen de gegevens nog uit verschillende onderliggende applicaties. AWV maakt er werk van om tot nog meer uniformiteit te komen.

Cijfergegevens 2013

Klachten

In 2013 zijn 95 klachten behandeld, tegenover 85 klachten in 2012. Het aantal binnenkomende klachten (manifeste uitingen van ontevredenheid) blijft de laatste twee jaar stabiel. Veel van de klachten komen rechtstreeks via de Vlaamse Ombudsdienst. 78 klachten zijn gegrond, 15 klachten ongegrond, 2 nog verder op te volgen.

OORZAKEN	2013
Afvoerstelsel	7
Andere	3
Bepantingen	2
Communicatie	6
Fietspaden	8
Kruispunten	4
Kunstwerken	8
Milieubeheer	13
Netheid	3
Onbemande camera's	1
Openbare verlichting	5
Toestand van de wegen	11
Vergunningen en adviezen	1
Verkeersgebeuren	1
Wegeniswerken	5

De suboorzaak Geluids- en trillingshinder (onder Milieubeheer) kwam in 2013 het vaakst terug, gevolgd door Toestand van de wegen (vooral de staat van het wegdek), Fietspaden en Kunstwerken. Die lijst komt grosso modo overeen met de vorige jaren. Wel staat de suboorzaak Staat van het wegdek niet langer op nummer 1.

Meldingen

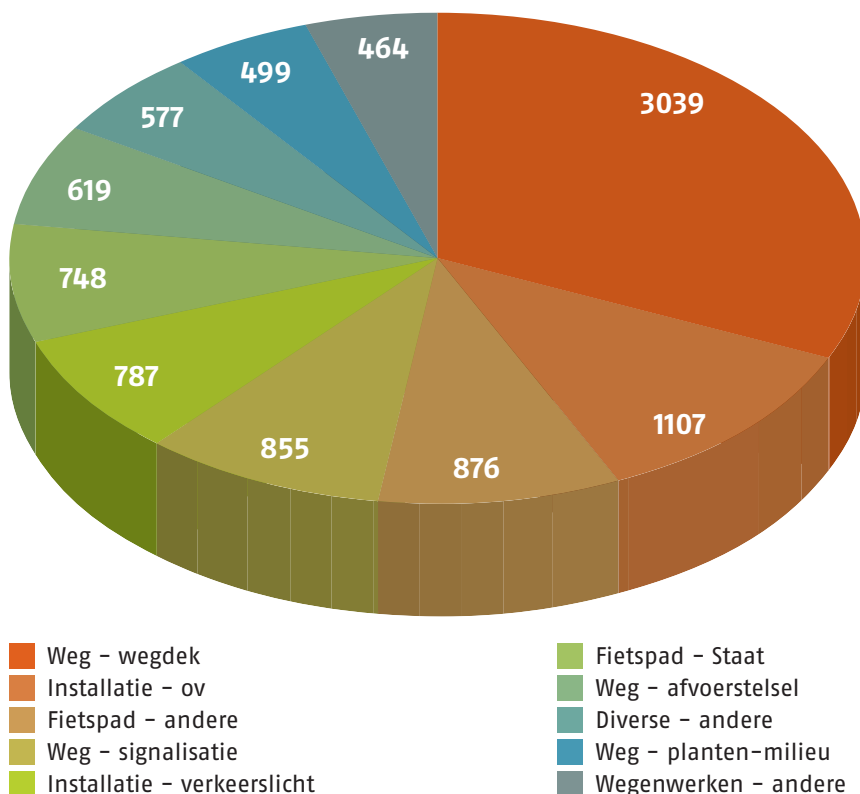
In 2013 zijn 13.125 meldingen geregistreerd, tegenover 11.309 meldingen in 2012 en 8.595 meldingen in 2011. Dat is een stijging van 16%. Vooral via de applicatie Meldpunt Wegen komen er meer meldingen binnen. De affichecampagne voor het meldpunt die begin 2013 langs autosnelwegen en gewestwegen werd gevoerd, veroorzaakte een duidelijke piek. Het meldpunt wordt ook steeds beter bekend bij het grote publiek.

Het aantal meldingen is voorts gestegen doordat AWW de districten van de territoriale afdelingen sinds 1 januari verplicht om alle binnenkomende

meldingen te registreren. Het gaat dan niet alleen om de meldingen die de districten binnenkregen via de directies, maar ook om rechtstreekse, mondelinge meldingen of eigen kleine vaststellingen.

Dat het aantal meldingen in 2013 minder sterk is gestegen dan in 2012, ligt aan de aanpassingen aan het Meldpunt Wegen zelf. In 2013 kwamen 4.841 meldingen binnen via het Meldpunt Wegen, goed voor 42,6% van alle meldingen. In 2012 ging het slechts om 2.836 meldingen, of 25% van alle meldingen.

Top 10



9.5. BALANCED SCORECARD – GEGEVENS

AWV heeft als strategisch stuurinstrument gekozen voor de Balanced ScoreCard (BSC). In 4 perspectieven worden zowel de korte termijn als de lange termijn doelstellingen van het agentschap gemeten en opgevolgd.

De BSC dient ook als input voor de jaardoelstellingen van het agentschap: resultaten die onder de verwachtingen blijven worden in een concreet stappenplan aangepakt om zo de score te verbeteren.

9.5.1. Aantal inzittenden

Het doel van de meting is een zicht te krijgen op de bezettingsgraad van personenvoertuigen. Hierbij streven we naar een zo hoog mogelijke bezettingsgraad. De ideale waarde op lange termijn is een bezettingsgraad van 2.

Voor deze meetfactor telt het agentschap in de zomer en het najaar de bezetting van de voertuigen bij op- en afritten van een aantal complexen langs hoofdwegen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen spits- en daluren, tussen werkdagen en verlofperiodes.

Berekeningswijze:

Spits: voor 9u

Dal: na 9u

Dag: $(4 \times \text{spits} + 12 \times \text{dal}) / 16$

Bespreking evolutie:

Enerzijds is er een lichte stijging van de bezettingsgraad buiten de verlofperiode, anderzijds daalt de bezettingsgraad gedurende de verlofperiode, ten opzichte van 2012. In ieder geval blijft dit resultaat laag in vergelijking met de streefwaarde op lange termijn.

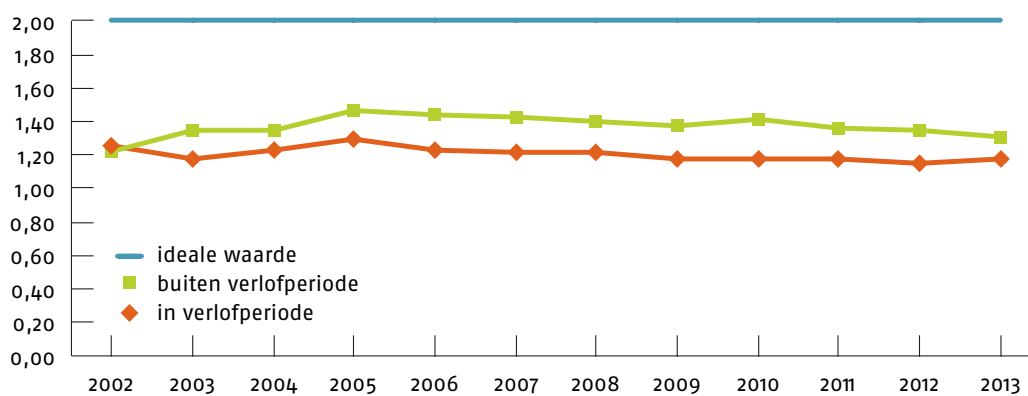
In het algemeen kunnen we stellen dat in de verlofperiode en in de daluren meer samen wordt gereden en dat de spitsuren meer solitair wordt gereden.

Resultaten:

Aantal inzittenden

	BUITEN VERLOFPERIODE			IN VERLOFPERIODE		
	SPITS	DAL	DAG	SPITS	DAL	DAG
2002	1,13	1,33	1,26	1,15	1,25	1,22
2003	1,18	1,18	1,18	1,23	1,42	1,35
2004	1,19	1,25	1,23	1,19	1,43	1,35
2005	1,20	1,36	1,29	1,31	1,52	1,46
2006	1,19	1,25	1,23	1,31	1,51	1,44
2007	1,16	1,26	1,22	1,20	1,50	1,42
2008	1,13	1,26	1,22	1,22	1,47	1,40
2009	1,13	1,21	1,18	1,21	1,45	1,38
2010	1,13	1,19	1,17	1,21	1,49	1,41
2011	1,12	1,20	1,17	1,18	1,44	1,36
2012	1,11	1,18	1,15	1,16	1,44	1,35
2013	1,12	1,20	1,17	1,19	1,36	1,31

Bezettingsgraad personenwagens per dag



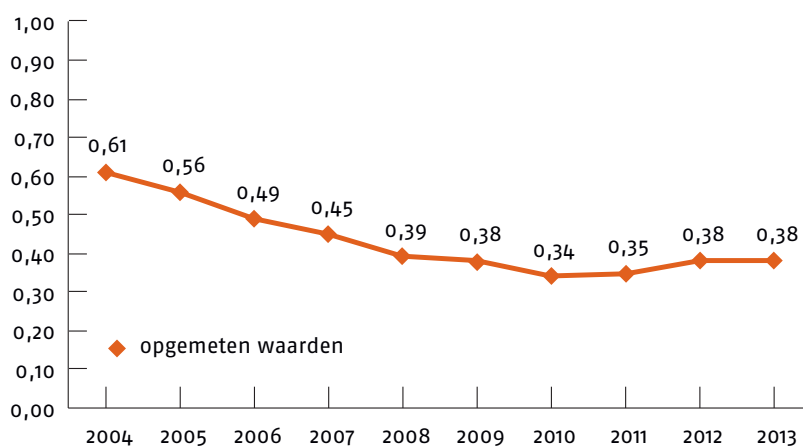
9.5.2. Aantal schadegevallen aan patrimonium, niet vandalisme

Deze indicator geeft het aantal schadegevallen aan het openbare domein (uitgezonderd vandalisme) per kilometer gewestweg als indicatie voor de leesbaarheid van deze gewestwegen.

Resultaten

	AANTAL SCHADEGEVALLEN OPENBAAR DOMEIN / KM GEWESTWEG
2004	0,61
2005	0,56
2006	0,49
2007	0,45
2008	0,39
2009	0,38
2010	0,34
2011	0,35
2012	0,38
2013	0,38

0,38 is het cijfer van het aantal schadegevallen openbaar domein, gedeeld door km gewestweg. Dat is hetzelfde als in 2012. Zonder twijfel valt een zo laag mogelijk cijfer te verkiezen.



9.5.3. Aantal schadeclaims t.g.v. slechte staat van de weg

JAAR	AANTAL SCHADECLAIMS
2009	853
2010	1.872
2011	2.337
2012	1.692
2013	1.366

De laatste jaren was het aantal schadeclaims waarbij de oorzaak gekoppeld werd aan de toestand van de weg toegenomen.

De stijging was te verklaren door de strenge winters 2009-2010 en 2010-2011 en ook door de grotere bekendheid van de wijze waarop schadeclaims kunnen ingediend worden.

Eind 2012 stelden we terug een daling vast. Die trend zet zich door in 2013.

AWV geeft al geruime tijd prioriteit aan het wegwerken van de achterstand van het structureel onderhoud. Daarnaast biedt het agentschap sinds 2011 de mogelijkheid om met 'winterasfalt' de dringendste schade aan het wegdek ten gevolge van de weersomstandigheden in de winter snel aan te pakken. Het streven is om het gewestelijk wegenpatrimonium in zodanig goede staat te brengen zodat het aantal schadeclaims minimaal is. De daling van het aantal schadeclaims kan een signaal zijn dat deze inspanningen resultaat opleveren.

9.5.4. Geluidswerende maatregelen

Wegverkeerslawaai, afkomstig van het verkeer op autosnelwegen en gewestwegen, is een belangrijke stoorbron voor de bewoners in de omgeving. Het drukke verkeer, dichte bebouwing, hoge bevolkingsdichtheid, ruimtelijke ordening en het groot aantal wegen zijn de grootste oorzaken van deze geluidsoverlast.

Om deze geluidshinder te verminderen neemt AWV bronmaatregelen zoals het toepassen van stillere wegverhardingen. Ook plaatst AWV langs de zwaarst geluidsbelaste locaties geluidsschermen en gronddammen.

Hierbij wordt rekening gehouden met verschillende parameters :

- het geluidsniveau ter hoogte van de woningen;
- het aantal woningen binnen de woonzone;
- de afstand van de woningen tot de weg;
- de efficiëntie van de constructie.

Het plaatsen van een geluidsscherm of gronddam is het meest effectief voor de bewoners die dicht achter de geluidswerende constructie wonen.

De meetfactor geeft weer hoeveel lopende meter (lm) geluidsschermen en gronddammen er per werkjaar wordt geplaatst. Het doel van de meetfactor is het monitoren van de inspanning die wordt gedaan om geluidshinder te reduceren door het aanleggen van gronddammen en geluidsschermen.

WERKJAAR	AANTAL LM GELUIDSSCHERMEN + GRONDDAMMEN
2008	3.497
2009	4.008
2010	10.725
2011	10.708
2012	5.257
2013	5.597

In 2013 is iets meer dan 5 km geluidsschermen en gronddammen langs de gewestwegen geplaatst. In vergelijking met de jaren 2011 en 2012 is er een halvering van aantal lm maar dit is slechts van tijdelijke aard.

9.5.5. Smeltmiddelenverbruik

Gemiddeld over 20 winters (sinds 1993) werd 47.111 ton smeltmiddel gestrooid

De minste hoeveelheid smeltmiddelen werd in de winter van 1997-1998 verbruikt. Dat was 13.088 ton. Het meeste werd in de winter van 2009-2010 gestrooid, namelijk 84.711 ton.

Uiteraard hangen de hoeveelheden af van de wintertoestand in de betreffende jaren. Vergelijken is daarom moeilijk. Door verbeterde

machines en het bevochtigen van het zout wordt minder smeltmiddel per strooibeurt gebruikt voor een zelfde niveau van gladheidbestrijding. Toch is het smeltmiddelenverbruik in de loop van de jaren niet drastisch gedaald. Dit komt voornamelijk door de strengere winters die we de afgelopen jaren kenden.

WINTER	NACL	CACL2	TOTAAL
1	2	3	4 = 2+3
93-94	38.383	378	38.761
94-95	35.810	210	36.020
95-96	53.214	982	54.196
96-97	42.858	1.017	43.875
97-98	12.818	270	13.088
98-99	58.520	1.023	59.543
99-00	29.845	732	30.577
00-01	43.259	1.255	44.514
01-02	35.977	1.183	37.160
02-03	43.304	0	43.304

WINTER	NACL	CACL2	TOTAAL
1	2	3	4 = 2+3
03-04	56.586	0	56.586
04-05	64.033	0	64.033
05-06	61.944	0	61.944
06-07	17.350	0	17.350
07-08	23.018	0	23.018
08-09	59.875	311	60.186
09-10	84.384	327	84.711
10-11	64.425	327	64.752
11-12	26.043	207	26.250
12-13	82.188	161	82.349

GEMIDDELDE IN 20 JAAR	47.111
MINIMUM IN 20 JAAR	13.088
MAXIMUM IN 20 JAAR	84.711

9.5.6. Energieverbruik

Het doel van de meting is de hoeveelheid elektriciteit (GWh) opvolgen die door de elektro-mechanische installaties op en langs de Vlaams gewest- en autosnelwegen verbruikt wordt.

AWV streeft naar een daling van het energieverbruik, tot een niveau waarbij het patrimoniumbeheer optimaal kan gebeuren zonder verspilling en zonder de veiligheid in

het gedrang te brengen. Dit is een constant aandachtspunt, rekening houdend met de technologische evoluties.

Bespreking evolutie

De invoering van het lichtplan in de zomer van 2011 resulteerde in een extra besparing van 7% op het verbruik van de openbare verlichting.

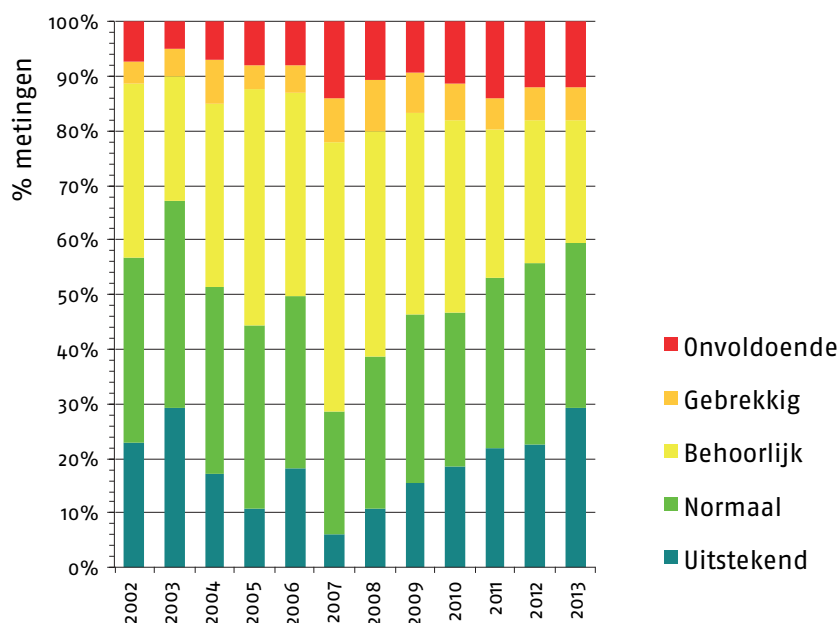
9.5.7. Staat van de weg

De afdeling Wegenbouwkunde meet jaarlijks de toestand van het autosnelwegennet en elke twee jaar de toestand van het gewestwegennet op. Bij deze metingen worden de spoorvorming, stroefheid, langsvlakheid en de parameters voor de visuele inspectie bepaald. Elke parameterwaarde (bv. het aantal millimeter spoorvorming) wordt omgerekend naar een indexwaarde van 0 tot 100. Op basis van deze indexen wordt een berekening gemaakt van de totale kostprijs om die wegen die in onvoldoende toestand verkeren te herstellen.

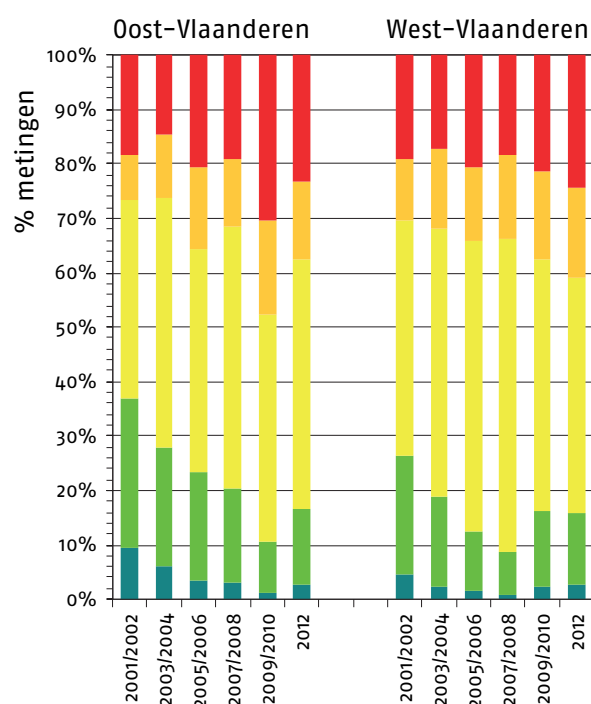
Door het berekenen van een globale index wordt een globaal overzicht verkregen van de algehele toestand. Van de gewestwegen zijn de meest recente resultaten van 2012, aangezien ze telkens pas in het najaar van het jaar volgend op de metingen ter beschikking zijn. Jaarlijks worden 2 of 3 provincies volledig opgemeten in plaats van ofwel alle primaire ofwel alle secundaire gewestwegen in alle provincies. In 2012 zijn 2 van de 5 provincies opgemeten.

Resultaten

Toestand autosnelwegennet (metingen 2013):



Toestand gewestwegennet (metingen 2012):



9.5.8. Beschikbaarheid van het datanetwerk

In de indicator 'Beschikbaarheid van het datanetwerk in Vlaanderen' wordt de kwaliteit van het glasvezelnetwerk gemeten. Dit netwerk verzekert een betrouwbaar digitaal datatransport voor alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid. De algemeen aanvaarde standaard voor de minimum beschikbaarheid is 99,99%. Sinds de start van de meting in 2007 wordt deze standaard gehaald.

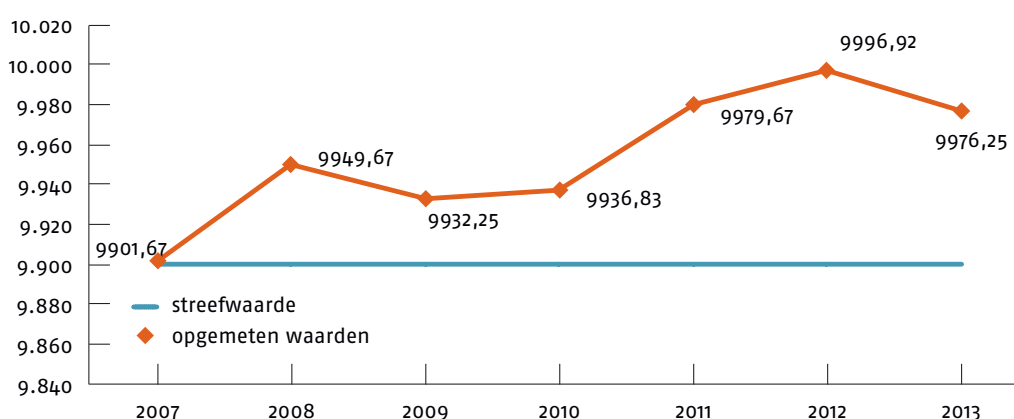
Dit cijfer garandeert dat de apparatuur gestuurd wordt, dat defecten binnen het uur geanalyseerd worden en dat de herstelling binnen vier uur plaatsvindt. De beschikbaarheid van het datanetwerk wordt continu opgevolgd door de afdeling EMT, waardoor een mogelijke achteruitgang van het netwerk zeer snel vastgesteld kan worden en waardoor reactieve en/ of preventieve maatregelen genomen kunnen worden. Het datanetwerk is belangrijk voor het agentschap omwille van de huidige en geplande initiatieven in verband met sturing van het verkeer en verkeershandhaving. De beschikbaarheid van een betrouwbaar datanetwerk is van primordiaal belang, omdat alle datastromen via dit datanetwerk gebeuren.

JAAR	SCORE*
2007	99,9902
2008	99,9950
2009	99,9932
2010	99,9936
2011	99,9979
2012	99,9997
2013	99,9976

* Sinds 2009 worden de resultaten in 4 decimalen na de komma geregistreerd als eenheden. Er wordt aangenomen (o.b.v. prestaties uit het verleden en genomen maatregelen) dat de beschikbaarheid niet daalt onder de 99%.

Het resultaat daalt in 2013. Er wordt niet uitgegaan van een dalende trend, maar er wordt gesteld dat het jaar 2012 eerder uitzonderlijk goed was.

Beschikbaarheid datanetwerk in Vlaanderen



.....

.....

COLOFON

REDACTIE

Vlaamse overheid
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
Agentschap Wegen en Verkeer
Stafdienst

OPDRACHTGEVER EN VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal
Agentschap Wegen en Verkeer
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel

AUTEURS

Communicatiecel Planning en Coördinatie
Agentschap Wegen en Verkeer

DANK AAN

Alle afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer voor
het aangeleverde tekst- en beelmateriaal.

FOTOGRAFIE

Alle afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer
Bea Borgers

GRAFISCHE VORMING

absoluut

DATUM PUBLICATIE

mei 2014

D/2014/3241/110

JAARVERSLAG

2013



agentschap
Wegen en Verkeer



Agentschap wegen en verkeer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 4 - 1000 Brussel
Tel. 02 553 79 01 - Fax 02 553 79 05
wegen.verkeer@vlaanderen.be - www.wegenenverkeer.be