

ACTIVITEITEN VERSLAG

2022, UITGAVE 2023



Vlaanderen
is wegen en verkeer

- 4** Op 56 locaties langs autosnelwegen en gewestwegen (super)snel elektrisch laden
- 7** Nog eens 142 kruispunten maximaal conflictvrij
- 9** Grondige opknappbeurt voor liften en roltrappen van de Sint-Annatunnel
- 11** Nieuw complex in de vorm van een vlecht
- 15** Regionaal Hoppinpunt in Hechtel-Eksel
- 17** Inwoners Kruisem en Waregem geraadpleegd over herinrichting N437
- 19** 9 kilometer nieuwe geluidsschermen langs E314 en E40

Verkeersveiligheid? Dat is dé topprioriteit, ook voor ons

Administrateur-generaal Kathy Vandenmeersschaut blikt terug en kijkt vooruit

Onze nieuwe AG is geen nieuwkomer in de wereld van mobiliteit en openbare werken. Als burgerlijk ingenieur bouwkunde startte ze in 1996 als studie-ingenieur bij het toenmalige departement Leefmilieu en Infrastructuur, later Mobiliteit en Openbare Werken. Ze stond jaren aan het hoofd van de afdeling Algemene Technische Ondersteuning en bouwde daar samen met haar afdeling een kenniscel uit rond IT en overheidsopdrachten. Zij coördineerde ook enkele jaren Xperta, de studiedienst van het departement MOW.

In de periode voor Kathy bij AWV startte, was ze adjunct-kabinetschef bij Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters. Ze blikt in dit voorwoord kort terug op haar eerste 6 maanden bij Wegen en Verkeer, én ze kijkt naar de toekomst.

Kathy, hoe was de start voor jou als nieuw hoofd van onze organisatie?

Kathy: "Ik heb vooral veel geluisterd om zo een eerste analyse te maken van de kansen en uitdagingen die voor ons liggen. Er is heel wat expertise en vakmanschap in dit agentschap. En die gaat heel breed: van het ontwerpen, bouwen en onderhouden van wegen, fietspaden, berm en kunstwerken tot het monitoren en het regelen van het verkeer."

Onze teams hebben vaak ook heel specifieke kennis rond bijvoorbeeld wetgeving, beleid, verkeersveilig ontwerp, bereikbaarheid, wegenbouwkundige metingen, laadinfrastructuur, verlichting, digitaal bouwen... Die diversiteit is echt een goudmijn. Als AG kan ik ondersteunen om die kennis en kunde zo goed mogelijk in te zetten om zo mee te werken aan een verkeersveiliger Vlaanderen met een patrimonium dat klaar is voor de toekomst."

Verkeersveiligheid en duurzaamheid duiken geregeld op in je gesprekken met de AWV-teams. Zijn dat dé uitdagingen van de toekomst?

Kathy: "Verkeersveiligheid is dé topprioriteit voor ons agentschap. De ongevals cijfers moeten dalen. Als wegbeheerder spelen we hierin een belangrijke rol. We maken vandaag al stelselmatig onze infrastructuur veiliger en die inspanningen moeten we aanhouden de komende jaren."

Duurzaamheid gaat om een groenere wegenbouw, maar ook om een

slimmere manier om met onze infrastructuur, onze assets, om te gaan. We moeten bouwen én onderhouden met het oog op een langere levensduur van onze wegen, bruggen en tunnels. Digitale innovatie zoals digitale tweelingen en een doorgedreven digitaal assetmanagement, helpen ons daarbij. We kunnen bijvoorbeeld slijtage beter voorspellen en proactief ingrijpen. Zo dalen op termijn de kosten én vermijden we onvoorziene wegenwerken."

Als je terugkijkt naar 2022, wat zijn voor jou belangrijke mijlpalen?

Kathy: "Op 150 plaatsen in Vlaanderen maakten we fietspaden veiliger en comfortabeler, op 139 locaties werkten we aan veiligere schoolomgevingen en -routes. Met de relance-middelen van de Vlaamse regering werkten we op 142 locaties conflicten weg. We startten ook de ombouw naar 100% ledverlichting van onze wegverlichting, een nooit geziene operatie die toelaat slimmer te verlichten én energie te besparen. Op 27 nieuwe locaties kwam er (ultra)snelaadinfrastructuur. Veel cijfers die heel concreet maken wat we op het terrein doen."

Vergeet ook niet de monitoring de klok rond van ons Verkeerscentrum en de uitrol van trajectcontroles die we voortzetten, vaak in goede samenwerking met de wegpolitie, de lokale besturen en hun politiezones."

En uiteraard de start van de renovatie van 3 snelwegtunnels, samen



"Er is heel wat expertise en vakmanschap in dit agentschap. Die diversiteit is echt een goudmijn. Als AG kan ik ondersteunen om die kennis en kunde zo goed mogelijk in te zetten."

Administrateur-generaal Kathy Vandenmeersschaut

met de start van een grote publiek-private samenwerking rond de vernieuwing van een kleine 50 bruggen samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en De Vlaamse Waterweg. Wellicht vergeet ik nog heel wat, het is best een lange lijst (lacht)."

Waar zie jij de grootste kansen?

Kathy: "Voor 2023 formuleerden we opnieuw 6 prioriteiten, onze 'Zes van 2023'. Concreet gaat het om ingrepen aan schoolroutes en fietspaden, de realisatie van Hoppinpun-

ten en de aanpassing van onze verkeerslichten in het kader van de basisbereikbaarheid, de aanpak van tunnels, de activatie van intelligente lichten via Mobilidata en meer gericht onderhoud van onze infrastructuur."

Ik zie daarbij vooral kansen in samenwerking, binnen én buiten AWV. Dat betekent open en constructief praten en afstemmen met bijvoorbeeld steden en gemeenten, mobiliteitsorganisaties en burgerbewegingen rond onze projecten, maar ook

goed samenwerken met nutsmaatschappijen en de vele kleine en grotere bedrijven waarmee we elke dag werk verzetten op het terrein."

AWV kan zijn ambities niet waarmaken zonder die samenwerkingen op verschillende niveaus, en daar zitten volgens mij dan ook de grootste kansen om te groeien."

Dank voor het gesprek!

DE 2023 VAN ONZE PRIORITEITEN VOOR DIT JAAR.

Ingrepen schoolroutes

Uitrol basisbereikbaarheid

Ingrepen fietspaden

Mobilidata

Onderhoudsinterventies verhogen

Tunnels

AWV in cijfers

Overzicht 2022

PATRIMONIUM

WEGEN EN FIETSPADEN

6.905 km wegen
5.645 gewestwegen
1.260 autosnelwegen

7.699 km fietspaden

- 13% aanliggend verhoogd
- 31% aanliggend
- 56% vrijliggend

HANDHAVING

284 trajectcontroles
1.240 flitspalen
1 mobiele trajectcontrole*
39 vaste aslastwegers

14 installaties voor controle op:

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

9 installaties voor controle op:

- overlading (weigh-in-motion)

VERKEERSLICHTEN

1.728 lichtgeregelde punten
waarvan **758** kruispunten maximaal conflictvrij

LAADINFRASTRUCTUUR

26 locaties langs snelwegen
30 locaties langs gewestwegen

ZONE 30
in **310** schoolomgevingen
→ **620** dynamische borden

GELUID
177 km geluidsschermen
8 locaties met geluidsmilderende maatregelen (schermen, gronddam & stillere wegverharding)

MEET- EN OBSERVATIESYSTEMEN

75 locaties met fietstellussen
1.659 camera's
4.707 locaties met dubbele meetlussen Meten-in-Vaanderen

VERKEERSCENTRUM

12.974 incidenten met verkeershinder
1.976 omlleidingen
154 calamiteitenroutes
185 keer uitzonderlijk spitsstrook openstellen
19.934 keer technische hulp

KUNSTWERKEN

1.962 kunstwerken*
1.677 bruggen
285 kokers waarvan **24** grote tunnels
6 eoducten
2 ecovalleien

BERMEN
5.800 ha

INGREPEN

139 schoolroutes
37 fietsingrepen & **150** fietswerven
54 gevaarlijke punten
24 MIA-punten

GLASVEZEL
2.855 km kabelnetwerk

DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT

617 seinbruggen dynamische rijstrooksignalisatie
1.678 borden rijstrooksignalisatie (RSS) boven elk rijvak
255 digitale tekstborden (R)VMS

INTERACTIE, PARTICIPATIE & COMMUNICATIE

31.855 meldingen van burgers via Meldpunt Wegen

83 projecten met bereikbaarheidsadviseurs

DIENSTENZONES & HOPPIN

72 dienstenzones
96 carpoolparkings & park-and-rides
6 Hoppinpunten

394.906 bezoekers wegenenverkeer.be
4.510.140 bezoekers verkeerscentrum.be

VERLICHTING & WEGUITRUSTING

175.000 verlichtingstoestellen
4.059 km vangrails & afschermingen
476.000 verkeersborden
884 verlichte borden

ONDERHOUD

18.650 ton verbruikt strooizout

1.378 ton geruimd zwerfvuil en sluikestort

BUDGET

ONDERHOUD 159,00 M€
(+ 2% vs. 2021)

INVESTERINGEN & STRUCTUREEL ONDERHOUD
Reguliere investeringen **428,36 M€** (+11% vs. 2021)

Beschikbaarheidsvergoeding publiek-private samenwerking **106,01 M€**

Kilometerheffing **102,86 M€**

Basisbereikbaarheid **22,01 M€**

Relance **123,65 M€**

ACTIVITEITEN

736 keer schop in de grond
waarvan **37** grote snelwegwerven

STRUCTUREEL ONDERHOUD

A-wegen: **21** wegenwerken, circa **34 km**
N-wegen: **136** wegenwerken, circa **181 km**

Op 56 locaties elektrisch laden langs autosnelwegen en gewestwegen

Door versneld laadpalen te installeren langs de grote verkeersassen, stimuleert de Vlaamse overheid elektrisch rijden. Concessiebeheerder en trekker van het project laadinfrastructuur Tom Debruyne vertelt hoe ons agentschap mee de switch naar zero-emissieverkeer maakt.

Tom, welke stappen hebben we in 2022 met onze laadinfrastructuur gezet?

Tom: "In 2022 kon je op 27 nieuwe AWW-locaties je wagen snel of ultrasnel laden. Dat was eind 2022 goed voor een totaal van 26 laadlocaties langs snelwegen en 30 locaties langs gewestwegen."

"Via open calls riepen we concessiehouders op om hun kandidatuur in te dienen. Zij bouwen, betalen en exploiteren de infrastructuur. Wij stellen als wegbeheerder onze dienstzones, carpoolparkings of park-and-rides ter beschikking. Dat is een win-winsituatie: de exploitant haalt inkomsten uit zijn investerin-

gen, en wij blijven als overheid weg van de risico's die deze vrij nieuwe markt toch nog met zich meebrengt."

"Laadinfrastructuur uitbaten is bovendien niet onze kerntaak. Dankzij de open calls stelden we onder andere 2 nieuwe concessiehouders aan om 7 nieuwe ultrasnelaadlocaties langs gewestwegen te realiseren. In totaal mikken we op 50 nieuwe locaties in 2023."

Wat is de ambitie op langere termijn?

Tom: "De komende jaren mikken we op minstens 100 ultrasnelaadlocaties langs hoofdwegen. Minister van

Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters wil om de 25 kilometer ultrasnelle en snelle laadpalen aanbieden langs die grote verkeersassen."

"We willen ook de laadperiode van mensen die onderweg zijn zo kort mogelijk houden. Net zoals bij een klassieke tankbeurt met diesel of benzine. Daarom kijken we vooral naar ultrasnelladers. Die zijn heel krachtig: in ongeveer 5 minuten is je wagen klaar om 100 kilometer verder te rijden."

Wat zijn de uitdagingen?

Tom: "Een ultrasnelaadstation bouw je niet in een-twee-drie. Ultrasnelladers kun je vrij snel instal-

leren, maar de voorbereiding vraagt tijd. Omdat ze zo krachtig zijn, verbruiken ze veel elektriciteit. Als een ultrasnellader van 350 kW een uur lang maximaal vermogen levert, kun je dat vergelijken met het dagverbruik van 30 gemiddelde gezinnen. Je moet je elektriciteitsnet uitbreiden en ook vaak middenspanningscabines installeren."

"Maar onder andere door de oorlog in Oekraïne zijn die cabines minder makkelijk te vinden. Voor een betreedbare middenspanningscabine heb je ook een omgevingsvergunning nodig, wat even kan duren. Het blijft vooral belangrijk om de juiste locatie te vinden en om veel kandi-

daat-exploitanten aan te trekken. Maar ik merk dat de interesse van de markt blijft. Ook start-ups bieden zich meer en meer aan."

"We willen de laadperiode van mensen die onderweg zijn zo kort mogelijk houden. Daarom kijken we vooral naar ultrasnelladers."



Concessiebeheerder Tom Debruyne

De coronapandemie trof Vlaanderen hard. Met het relanceplan Vlaamse Veerkracht investeert de Vlaamse Regering in 2021 en 2022 4,3 miljard euro om het economische en maatschappelijke weefsel in Vlaanderen te herstellen en te versterken. Van dat bedrag gaat 885 miljoen euro naar het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, waar AWV deel van uitmaakt.

**DE VLAAMSE
VEERKRACHT**

ONZE FOCUS:

FIETSINFRASTRUCTUUR

- Inrichting groter en veiliger fietsnetwerk: **129,6 miljoen euro**

INVESTERINGEN IN VERKEERSVEILIGE WEGEN

- Assetmanagement & aanpak van kunstwerken in slechte staat: **74,7 miljoen euro**
- Aanpak gevaarlijke punten: **49,8 miljoen euro**
- Versnelde investeringen in veilige schoolroutes: **14,9 miljoen euro**
- Versnelde aanpassingen verkeerslichten voor een betere en veiligere doorstroming voor de fietser en dynamisch verkeersmanagement: **20,3 miljoen euro**

VERGROENING WEGINFRASTRUCTUUR

- Ombouw naar ledverlichting van gewestwegen: **84,5 miljoen euro**
- Versnelde uitrol van laadinfrastructuur: **15 miljoen euro**

Grondige renovatie van 3 snelwegtunnels

Een van onze speerpunten van 2022 was de renovatie en modernisering van enkele tunnels. Op de planning: de Leonardtunnel, de Kennedy- en Vierarmentunnel, allemaal deel van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V). Om ze veiliger te maken en hun levensduur te verlengen, startten we met hun renovatie.

Leonardtunnel: brandwerende platen en bescherming tegen corrosie

Fase 1 van de totale, structurele renovatie van de Leonardtunnel op de kruising van de RO met de E411 is afgerond. De wanden van de tunnel waren bekleed met brandwerende platen die asbest bevatten. Een gespecialiseerde firma haalde alle beschadigde en afbrokkelende platen in de 4 tunnelkokers weg.

De slechte verlichting vervangen we door tijdelijke verlichting. We zijn ook gestart met de kathodische bescherming van de betonnen dakplaten. Die zorgt dat uitlaatgassen en chloriden het beton niet meer kunnen aantasten.

Kennedytunnel: ledverlichting en tunnelwanden

Sinds augustus 2022 vernieuwen we de verlichting in de Kennedytunnel op de R1 in Antwerpen. We vervangen de verouderde en moeilijk te onderhouden natriumverlichting door slimme ledverlichting. Zo wordt de tunnel beter verlicht en is die veiliger en energiezuiniger. Om die nieuwe verlichting te bekabelen, moeten we

de wandpanelen van de tunnel verwijderen. Daarom zijn we tegelijk gestart om technieken zoals camera's, luidsprekers en branddetectiesystemen en de volledige tunnelwanden – die net zoals in de Leonardtunnel nog asbest bevatten – te vernieuwen.

Vierarmentunnel: nieuwe vluchtdeuren en calamiteitendoorsteek

In het najaar van 2022 ging ook de renovatie van de Vierarmentunnel op de RO in Brussel onder het kruispunt met de Tervurenlaan van start. We vernieuwden de vluchtdeuren die chauffeurs en passagiers kunnen gebruiken om de tunnel snel en veilig te verlaten als ze hem bij incidenten niet meer kunnen uitrijden.

In de toekomst leggen we ook een calamiteitendoorsteek aan die de tunnelkokers met elkaar verbindt. Die zorgt dat de hulpdiensten snel tot bij een incident in de tunnel raken. Een mechanisch beweegbare new jersey – een betonblok van enkele meters lang in de vorm van een omgekeerde Y – buiten de tunnel kan op hun vraag opengezet worden.



Hulp van het Verkeerscentrum

Ook het Vlaams Verkeerscentrum houdt de tunnels op de snelwegen in Vlaanderen mee veilig. De verkeersleiders bewaken de veiligheid van de tunnels permanent en sluiten de slagbomen bij incidenten. Op verkeerscentrum.be is ook een 'agenda tunnelsluitingen' te vinden, waarin iedereen per tunnel kan zien wanneer die gesloten wordt voor onderhoud en technische werkzaamheden.

Grote publiek-private samenwerking van start voor verouderde bruggen

We schakelden een versnelling hoger in de aanpak van verouderde bruggen. Met een doorgedreven publiek-private samenwerking (pps) wordt tegen 2030 een 50-tal bruggen over heel Vlaanderen hersteld, gerenoveerd of vervangen.



Vlaams minister van Mobiliteit & Openbare Werken Lydia Peeters, persmoment grote werven 2023 aan viaduct Boorseme

Complexe situaties sneller oplossen met minder hinder

In tegenstelling tot een klassieke openbare aanbesteding, waarbij de overheid alles ontwerpt en voorschrijft, bundelt een publiek-private samenwerking de krachten met private ondernemingen om samen tot een beter resultaat te komen. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het ontwerp, de bouw, de financiering én het onderhoud.

Deze vorm van pps heet DBFM, wat staat voor Design, Build, Finance & Maintain. Door de opdrachtnemer erg vroeg in het project te betrekken, ontstaat er een ontwerp dat sneller en met minder hinder uitgevoerd kan worden. De samenwerking maakt het mogelijk om complexe situaties op te lossen en de opgelegde onderhoudsperiode bevordert de kwaliteit van het kunstwerk.

”In tegenstelling tot een klassieke openbare aanbesteding, waarbij de overheid alles ontwerpt en voorschrijft, bundelt een publiek-private samenwerking de krachten met private ondernemingen om samen tot een beter resultaat te komen.”

Niet nieuw, maar nog nooit op deze grote schaal toegepast

Publiek-private samenwerking voor het vernieuwen van infrastructuur is niet nieuw, denk bijvoorbeeld aan de aanleg van de A11 in Brugge. Deze publiek-private samenwerking voor bruggen is wel de eerste in Vlaanderen die specifiek wordt ingezet voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand. Het is ook de eerste pps met zo'n grote geografische spreiding.

In totaal wordt een 50-tal bruggen vernieuwd met 300 miljoen euro geraamde bouwkosten. De bruggen liggen verspreid over Vlaanderen en worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Vlaamse Waterweg nv.

Naast de bruggen in slechte toestand die via pps worden aangepakt, is er ook de lijst van prioritaire kunstwerken. Die bruggen zijn in zeer slechte toestand en worden via klassieke aanbesteding hersteld, gerenoveerd of vernieuwd.

Operatie ledverlichting op snel- en gewestwegen

DE VLAAMSE VEERKRACHT

De komende jaren bouwen we al onze verlichting om naar led. Vandaag brandt er langs de autosnelwegen nog zo'n 60 procent met natriumlampen. Tegen 2027 schakelen we die allemaal om naar led. Op gewestwegen bouwen we in een nog hoger tempo de verlichting om. Daar moeten tegen 2025 nog eens zo'n 78.000 toestellen naar led omgebouwd worden.

Snoeien in energieverbruik

De ombouw mikt in eerste instantie op een stevige energiebesparing. Voor de gewestwegen zou het verbruik met 35 procent dalen – goed voor 17,5 GWh op jaarbasis. Dat is vergelijkbaar met het jaarlijkse energieverbruik van pakweg 5000 gezinnen. Daartegenover staat een investering van 84,5 miljoen euro, als onderdeel van het relanceplan Vlaamse Veerkracht. Eind 2022 zijn we als eerste gestart in Limburg, midden januari startten we in West-Vlaanderen. De ombouw in de 3 andere provincies volgt in de loop van het voorjaar 2023.

Vandaag is 40 procent van de verlichting op autosnelwegen uitgerust met led, goed voor ongeveer 1,8 GWh besparing per jaar – het gemiddelde jaarlijkse elektriciteitsver-

bruik van ongeveer 500 gezinnen. In 2023 starten we de ombouw van de overige verlichting op, een project dat we tegen 2027 willen afronden.

Inspelen op omstandigheden

Energie besparen is niet de enige doelstelling. De ledverlichting kan zeer dynamisch aangestuurd worden. Zo stemmen we het lichtniveau van de verlichting af op de drukte van het verkeer, wegenwerken, ongelukken en sneeuw- en regenval. Het principe: doven waar het kan, verlichten waar het moet. Daarbij zal veiligheid altijd primeren. Zeker op gewestwegen moeten fietsers en voetgangers goed zichtbaar blijven.

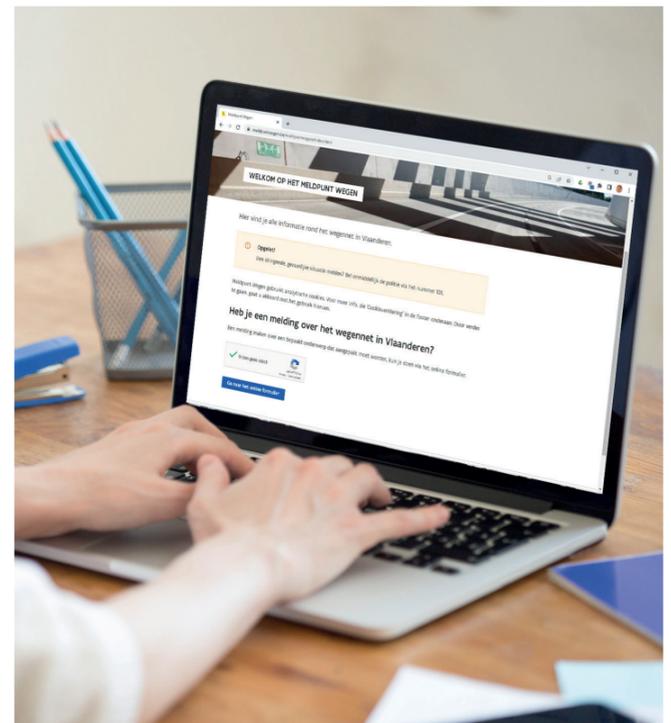
De verlichtingstoestellen zullen op afstand individueel aan- of uitgeschakeld kunnen worden, maar ook gedimd. We leggen hiervoor de laat-

ste hand aan de koppeling tussen het besturingssysteem van het Verkeerscentrum en de lokale apparatuur.

Alle verlichting moet volgens het regeerakkoord tegen 2030 omgebouwd zijn naar led. Door de ombouw van de verlichting op autosnelwegen te versnellen, halen we goed voor die deadline de doelstelling.

Overstekende voetgangers en fietsers in de schijnwerpers

Fietsers en voetgangers moeten veilig kunnen oversteken. Goede verlichting helpt daarbij. In 2022 plaatsten we op een 150-tal oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers extra ledverlichting. Waar nodig, plaatsten we wachtzones op de middenberm en verbeterden we de signalisatie.



Sneller antwoorden op bijna 32.000 meldingen van burgers

In 2022 namen we stappen vooruit in het verwerken van vragen en meldingen van burgers. Onze klantendienst blijft verder werken om de dienstverlening te verbeteren.

Versnelde vervanging

In 2022 ontving ons agentschap 31.855 meldingen van burgers over het Vlaamse wegennet. Op het einde van 2022 konden bijna 9 op de 10 van de vragen en meldingen van burgers tijdig beantwoord worden.

Door sneller burgers te helpen bij concrete vragen, kwam er meer tijd vrij om de werking van de klantendienst te verbeteren. Zo werkten we aan een betere interne informatiedoorstroming.

Meldpunt Wegen als hét centrale meldpunt voor burgers

62% van alle meldingen kwam binnen via het Meldpunt Wegen. We willen dat percentage verder zien stijgen en minder vragen via bijvoorbeeld mail ontvangen. Zo bundelen we alle vragen op één plek en verbetert de dienstverlening.

”De top drie van de onderwerpen bleef onveranderd: na meldingen over onderhoud, volgen meldingen over technische defecten en de inrichting van de weg.”

Staat van de weg blijft grootste bekommernis

Meldingen over het wegennet gaan voor het grootste deel over het onderhoud van wegen en fietspaden (41%). De top drie van de onderwerpen bleef onveranderd tegenover 2021: na meldingen over onderhoud, volgen meldingen over technische defecten (18,5%) en over de inrichting van de weg (infrastructuur) (18%) met vragen en meldingen van burgers over o.a. bewegwijzering, snelheidsregimes en verkeersdoorstroming.

Wanneer we meer in detail naar de knelpunten kijken, dan blijft de staat van de weg koploper (23%), gevolgd door verkeerslichten (18%) en openbare verlichting (13%). Opvallend was de stijging in het aantal meldingen over fietspaden, over hun staat, (groen) onderhoud en signalisatie.

Het rapport over meldingen en klachten van burgers dient - naast het jaarlijkse tevredenheidsonderzoek - als kompas voor AWV. Er worden ook een aantal trends in de verwachtingen van burgers zichtbaar. Ook bij onze klantendienst wordt bijvoorbeeld het groeiende 'fietsbewustzijn' zichtbaar.

Meer lezen? Een uitgebreider beeld over de werking van de klantendienst in 2022 lees je in het Jaarrapport Ombudsman van het Departement MOW.



Nog eens 142 kruispunten maximaal conflictvrij

DE VLAAMSE VEERKRACHT

Met het Actieplan Verkeerslichten bouwen we in heel Vlaanderen stelselmatig conflicten af op kruispunten met verkeerslichten. In 2022 pakten we zo 142 kruispunten aan. Op die punten kruisen weggebruikers elkaar niet of minder vaak en spelen slimmere lichten in op de verkeerssituatie.

Meer conflictvrij en nooit voor niets rood

Het uitgangspunt bij elk kruispunt op de studietafel van AWW is een volledig conflictvrije regeling. Soms is het onmogelijk om alle conflicten op een kruispunt weg te nemen, omdat dat bijvoorbeeld zou zorgen voor structurele fileopbouw - met mogelijk gevaarlijke situaties op achterliggende kruispunten. Het kan er ook voor zorgen dat wachttijden voor weggebruikers te hoog worden. Vaak laat ook de infrastructuur van het kruispunt geen volledig conflictvrije regeling toe.

In die situaties waar het niet mogelijk is volledig conflictvrij te werken, worden conflicten toegelaten, in eerste instantie tussen gemotoriseerd verkeer. Conflicten met voetgangers en fietsers vermijden we maximaal. Daar waar conflictvrij niet mogelijk is, zijn er ook vaak extra veiligheidsmaatregelen, zoals een voorstart of het gelijktijdig beëindigen van groen voor voetgangers en fietsers, oranje-gele knipperlichten en de opgeblazen fietsopstelstrook.

Slimmere verkeerslichten maken de kruispunten niet alleen veiliger, ze zorgen ook voor vlotter verkeer.

Door in te spelen op de verkeerssituatie van dat moment en weggebruikers te herkennen via detectoren zoals lussen, radars en drukknoppen vermijden we dat mensen zonder reden rood krijgen. Resultaat: alle weggebruikers wachten minder lang, en de uitstoot daalt.

758 kruispunten maximaal conflictvrij

In 2022 pasten we 142 kruispunten aan. In totaal staat de teller op 758 kruispunten die de toets van het actieplan kregen. Dat is 44% van onze 1728 kruispunten met verkeerslichten. 21% van onze kruispunten is ondertussen volledig conflictvrij, 72% gedeeltelijk conflictvrij en/of voorzien van maatregelen die de veiligheid verhogen.

”Door in te spelen op de verkeerssituatie en weggebruikers te herkennen, vermijden we dat mensen zonder reden rood krijgen. Resultaat: iedereen wacht minder lang en de uitstoot daalt.”



Eerste intelligente lichten actief

Intelligente lichten communiceren met weggebruikers en met elkaar. Ze 'kennen' niet enkel de verkeerssituatie op het kruispunt zoals de bekende slimme lichten, maar ze werken ook met heel wat extra informatie, zoals weergegevens of informatie over hulpdiensten in aantocht, om de groen- en roodtijden nog beter af te stemmen op het verkeer. In 2022 startten we met de uitrol van deze intelligente lichten, die in een eerste fase op 350 locaties in Vlaanderen komen. Ze maken deel uit van Mobilidata, een groot Vlaams innovatieprogramma om het verkeer vlotter, veiliger en duurzamer te maken.

Meer weten? Bekijk de overzichtskaart met intelligente lichten

mobilidata.be

SCAN ME



Steden of gemeenten die willen investeren in intelligente verkeerslichten kunnen aansluiten op de opdrachtcentrales.

Een druk jaar in het Verkeerscentrum

Vanuit de afdeling Verkeerscentrum wordt het verkeer op de Vlaamse snelwegen en in de tunnels de klok rond opgevolgd, geleid en gestuurd.

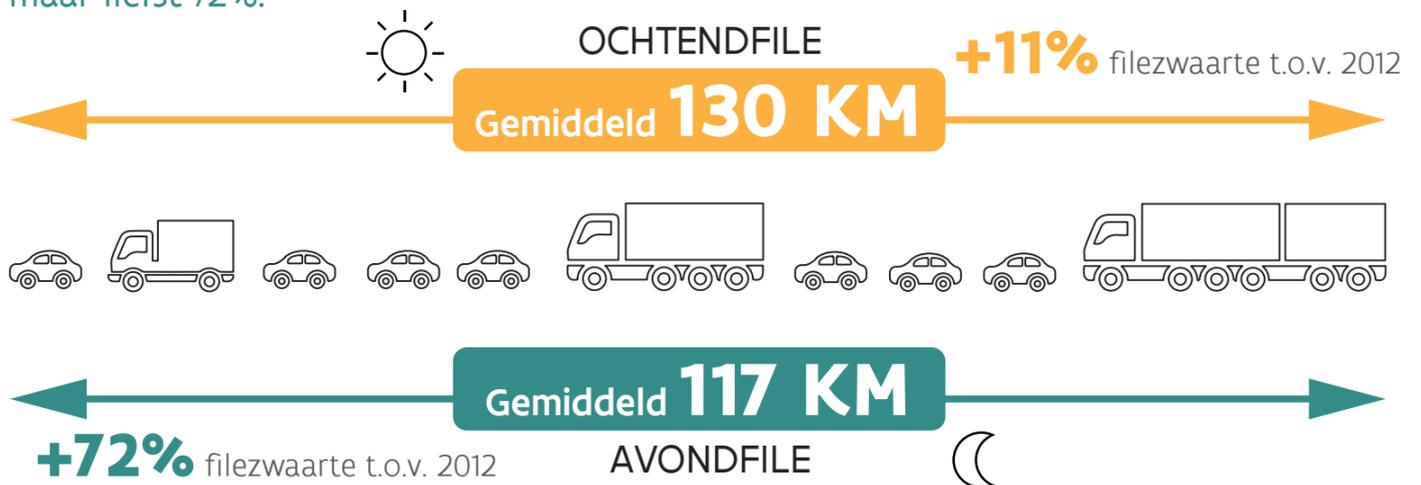
In 2022 registreerden de verkeersleiders 12.974 incidenten die verkeershinder veroorzaakten. Vanwege ernstige verkeersproblemen organiseerden ze 1.976 omleidingen, openden ze 154 keer een calamiteitsroute en stelden ze 185 keer een spitsstrook open buiten zijn vaste openingsuren.

2022 was een pak drukker dan het jaar daarvoor. Vooral in het najaar registreerde het Verkeerscentrum stevige files. Tijdens een gemiddelde ochtendspits in 2022 stond er 130 kilometer file. 's Avonds was dat gemiddeld 117 kilometer. Donderdag 17 november liet met 297 kilometer de langste ochtendfile optekenen. De langste avondfile, 259 kilometer, werd geregistreerd op donderdag 10 november. In vergelijking met 2012 zijn de ochtendfiles op de Vlaamse snelwegen 11% zwaarder geworden. In de avond is de filezwaarte in 10 jaar gestegen met maar liefst 72%.

westwegen en bepaalde waterwegen. Ze schakelden vorig jaar 19.934 keer technische hulp in om defecten of schade aan te pakken.

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

”In de avond is de filezwaarte in 10 jaar gestegen met maar liefst 72%.”



De operatoren in de technische controlezaal van het Verkeerscentrum bewaken het goed functioneren van de infrastructuur van het Vlaamse Gewest bij snelwegen, ge-

Nieuwe weg- én fietsbrug over de E313 in Wommelgem

De oude brug over de E313 in Wommelgem werd in 1957 gebouwd. Begin 2020 werd ze afgesloten voor autoverkeer omdat ze te versleten was en niet meer veilig. Ondertussen staat er een nieuwe wegbrug voor het autoverkeer. In 2023 volgen de fietsbruggen en leggen we 2 fietspaden en 1 voetpad aan.



“De fietsbruggen krijgen elk een fietspad van 2 meter breed en de brug richting Wijnegem ook een apart voetpad van 1,5 meter.”

Bekijk een timelapse van de afbraak van de oude brug

SCAN ME



Versnelde vervanging

Sinds begin 2020 mochten alleen nog fietsers en voetgangers de brug over. De bouw van een nieuwe brug was al in opmaak, maar na de afsluiting beslisten we om sneller met de vernieuwing te starten. In de plannen werd ook al rekening gehouden met een eventuele verbreding van de E313 en ruimte voor een nieuw fietspad.

Brug in drie delen

Eind maart 2022 braken we de oude brug af. Het nieuwe exemplaar bestaat uit 3 delen: een centrale brug voor het autoverkeer en 2 fietsbruggen. De wegbrug heeft 1 rijstrook in elke richting. De fietsbruggen krijgen elk een fietspad van 2 meter breed en de brug richting Wijnegem ook een apart voetpad van 1,5 meter. Sinds eind november is de brug open als fietsstraat en is enkel verkeer toegelaten onder de 3,5 ton. Zodra de brug volledig af is, kan het zware vrachtverkeer de brug ook opnieuw gebruiken.

Ook Wijnegemsteenweg vernieuwd

Samen met de bouw van de nieuwe brug vernieuwden we de Wijnegemsteenweg over een lengte van 450 meter: van de rotonde Uilenbaan-Oelegemsteenweg tot en met het kruispunt met Koralehoeve in Wommelgem. Op de brughellingen zijn de fietspaden van de rijweg gescheiden met een groenstrook en betonnen afscheiding.

Nieuwe rotonde maakt het verkeer in Geel-Oost veiliger

Sinds februari 2022 rijdt het verkeer aan de op- en afrit Geel-Oost van de E313 over een nieuwe rotonde. De situatie is er voor alle weggebruikers nu veel veiliger, vooral voor de fietsers die de op- en afrit van de snelweg nu niet meer hoeven te kruisen.

De rotonde met 2 rijstroken vervangt de 2 gevaarlijke kruispunten op de Nieuwe Baan aan de op- en afrit van de E313 richting Hasselt. De rotonde ligt ter hoogte van het vroegere kruispunt met de Heikantstraat. Die straat vernieuwden we tot aan de Steenweg op Meerhout.

Grondige voorbereidingen

Als voorbereiding op de werkzaamheden vond vanaf maart 2021 een archeologisch onderzoek plaats. Tijdens dat onderzoek konden we wel al een paar voorbereidende werkzaamheden aan de nutsvoorzieningen uitvoeren. Omdat de archeologen een paar vondsten deden, duurden de voorbereidende werken tot de zomer van 2021.

Meer comfort en veiligheid voor fietsers

Langs de drukke N174 richting Laakdal loopt voortaan een breed, vrijliggend dubbelrichtingsfietspad. Fietsers passeren ongestoord langs de rotonde en steken de Heikantstraat over op een veilig punt voor de rotonde. Op die manier hoeven ze de op- en afrit niet meer te kruisen.

Het fietspad loopt verder tot aan de 'Triangel', het kruispunt van de N174 met de Steenweg op Meerhout en Hezemeer aan de overkant van de E313.

Nieuwe carpoolparking

Als laatste fase legden we een carpoolparking aan voor 74 auto's. Er is ook een fietsenstalling en Hoppinpunt in de maak voor 2023. Op die manier willen we carpoolen aantrekkelijker maken in de regio en het aantal auto's op de (snel)wegen doen dalen.



Historische liften en roltrappen van Sint-Annatunnel krijgen grondige opknapbeurt

De liften en roltrappen van de Sint-Annatunnel in Antwerpen dateren uit de vroege jaren 30. De liften renoveerden we allebei in 2022. Het onderhoud aan de authentieke houten roltrappen loopt nog. Die worden trede per trede aangepakt om de drukke tunnel toegankelijk te houden voor voetgangers en fietsers.

Beschermd industrieel erfgoed

De Antwerpse voetgangerstunnel verbindt al sinds de jaren 30 de binnenstad met Linkeroever aan de overkant van de Schelde. Voetgangers en fietsers nemen de ruime lift naar beneden of gaan via de nog originele houten roltrappen. Die lopen per 2 naast elkaar door ondergrondse galerijen van de toegangsgebouwen naar de tunnelkoker: 1 naar boven en 1 naar beneden.

De tunnel, de toegangsgebouwen en de technische uitrusting zijn beschermd als industrieel erfgoed. Dat zorgt dat het onderhoud van de liften en de roltrappen een behoorlijke uitdaging is.

Beide liften gerenoveerd

De liften aan beide kanten zijn in 2022 gerenoveerd en opnieuw in gebruik. Sindsdien maken ze alweer honderden ritten per dag. De historische elektrische motoren werken voortaan met moderne elektrische omvormers. De liften kregen ook een moderne veiligheidskring en nieuwe ledverlichting, bedieningsknoppen en

informatiepanelen. Een schilderbeurt herstelde de oorspronkelijke kleuren van de liften uit 1933.

Renovatie roltrappen gebeurt schroef per schroef

Elke donderdag schakelt het onderhoudsteam 1 van de roltrappen uit voor wekelijkse revisie van een aantal treden. Voetgangers kunnen nog passeren via de tweede, stilgelegde roltrap. Alle 1600 treden worden zo apart verwijderd, gereviseerd en teruggeplaatst. Die revisies zijn de voorbode van de grotere totaalrenovaties die nog volgen voor de 8 aanwezige roltrappen.

Snel naar de overkant

Wie met de fiets de Schelde wil oversteken in Antwerpen, kan dat via de Sint-Anna- of de Kennedyfietstunnel of neemt het Sint-Annavoer. De app/website 'Fietsverbindingen Schelde' geeft live weer of de liften in beide tunnels (en de roltrappen in de Sint-Annatunnel) werken en of het Sint-Annavoer vaart. Zo kunnen fietsers en voetgangers makkelijk de vlotste weg naar of uit de stad kiezen.



“Een schilderbeurt herstelde de oorspronkelijke kleuren van de liften uit 1933.”

Tangent en Margaretatunnel vereenvoudigen het verkeer in Mechelen

Sinds de zomer van 2022 is in Mechelen de Tangent open voor het verkeer: een verbinding tussen de afrit Mechelen-Zuid van de E19 en het Douaneplein langs het station van Mechelen. Een groot deel van de Tangent loopt ondergronds door de nieuwe Margaretatunnel. Dankzij de nieuwe verbinding moet doorgaand verkeer van of naar Bonheiden, Putte en Sint-Katelijne-Waver nu niet meer door het centrum van Mechelen.

Het project maakt deel uit van de heraanleg van het station van Mechelen. Daarom werkten maar liefst 5 partners eraan mee: AWV, de Stad Mechelen, De Lijn, Infrabel en bouwheer NMBS.

Grote verbetering voor doorgaand verkeer

In de meetkunde is een tangens een raaklijn aan een kromme. Dat verklaart meteen de keuze voor de naam. De B101 of Tangent loopt in een rechte lijn voorbij de cirkelvormige binnenstad. Wie niet in Mechelen zelf moet zijn, passeert voortaan vlot voorbij het centrum in plaats van de stad in te rijden.

Ook voor fietsers is het verkeersknooppunt een grote verbetering. De fietssnelweg van Mechelen naar Antwerpen of Brussel loopt over 2 fietsbruggen en 3 fietstunnels. Vooral de fietsbruggen boven de

Leuvensesteenweg en de Brusselsesteenweg springen in het oog.

Verkeerskathedraal

Het technische neusje van de zalm in dit project is de 755 meter lange Margaretatunnel. Die dankt zijn naam aan Margareta van Oostenrijk, de landvoogdes die in de 16de eeuw Bourgondië bestuurd vanuit Mechelen. De tunnel loopt op een diepte van 12 meter onder het Kanaal Leuven-Dijle en het stationsgebouw door. De tunnelconstructie vormt de fundering voor de spoorweginfrastructuur erboven. Het resultaat is een echte verkeerskathedraal met een enorm hoge ruimte boven de tunnel.

Het Vlaams Verkeerscentrum houdt de klok rond een oogje in het zeil in de Margaretatunnel met camerabewaking en detectoren. Bij incidenten sluiten de verkeersleiders de

tunnel af met slagbomen en leiden ze het verkeer om met dynamische borden. In de tunnel zijn er afslagen naar de parking en de kiss-and-ride van het treinstation.

Nieuw leven voor de vesten

De aanleg van de Tangent vormde daarnaast een mooie kans om de Mechelse vesten nieuw leven in te blazen. Nu doorgaand verkeer daar niet meer langs moet, zijn de vesten enkel nog voor plaatselijk verkeer de toegangspoort tot de stad. Dat maakt ruimte vrij voor fietsers, wandelaars en een groene inrichting. Samen met de Stad Mechelen tekent AWV volop aan plannen voor een volledige herinrichting.



“Het resultaat is een echte verkeerskathedraal met een enorm hoge ruimte boven de tunnel.”

Nieuwe fietspaden en fiets-oversteekplaats tussen Ieper en Heuvelland

Op de N331 Kemmelseweg tussen Ieper en Heuvelland liggen sinds maart 2023 veilige en comfortabele fietspaden. De werken pasten in de nieuwe aanpak Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Die zorgt dat we kleine ingrepen die de verkeersveiligheid verhogen – zoals dit project – sneller kunnen uitvoeren zonder ingewikkelde administratieve procedures.

Van beton naar asfalt

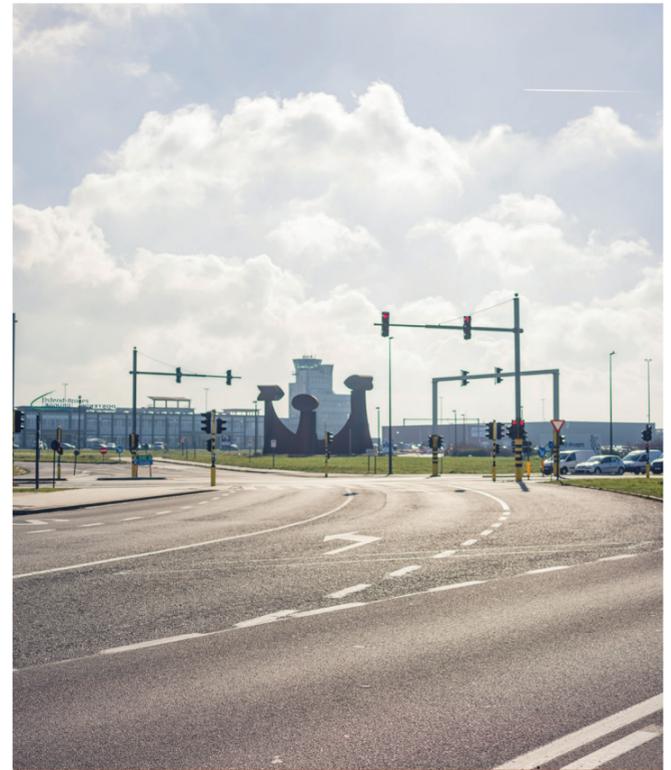
De 2 betonnen fietspaden op de Kemmelseweg – 1 aan elke kant van de weg – waren in slechte staat. Om ze veiliger te maken, legden we over de volledige afstand van 7,5 kilometer een nieuwe asfaltlaag aan op de bestaande funderingen. Het deel tussen het kruispunt met de N336 Rijselseweg en de Komenseweg en rotonde Voormezele aan de Ruuschaartstraat kwam eerst aan de beurt.

Nieuwe veilige fietsoversteekplaats

Aan het kruispunt met het Bijlanderpad legden we in die eerste fase ook een nieuwe fietsoversteekplaats met 2 middeneilanden aan. De tweevaksaan kreeg daar een derde rijvak. Zo hebben de fietsers die het fietspad volgen een rustpunt wanneer ze de Kemmelseweg oversteken. Dankzij die ingrepen kunnen ze nu in alle veiligheid oversteken.

Voorjaar 2023 afgerond

In een tweede fase volgde de heraanleg van het stuk tussen de Ruuschaartstraat en de Vierstraat. In fase 3 braken we in het deel tussen de Vierstraat en rotonde De Polka aan de Wijtschatestraat het beton op. De nieuwe toplaag legden we in maart 2023 aan.



Veiliger fietsen aan luchthaven Oostende

De Nieuwpoortsesteenweg (N318) en de Duinkerkesweg (N341) kruisen elkaar voor de luchthaven van Oostende. Om het grote kruispunt veiliger te maken voor fietsers werden de fietspaden op de Nieuwpoortsesteenweg en de Duinkerkesweg ter hoogte van het kruispunt in een nieuw jasje gestoken. We voerden de werken uit met 395.000 euro uit het relanceplan Vlaamse Veerkracht van de Vlaamse overheid.

Veiliger en comfortabeler fietsen

De afgelopen jaren verbeterde de fietsveiligheid aan het kruispunt al sterk met veilige fietsoversteeken en een dubbelrichtingsfietspad aan de zijde van woonwijk Raversijde. In 2022 verhoogden we de fietsveiligheid nog eens extra door de fietspaden die op het kruispunt aansluiten breder en comfortabeler te maken.

Breder fietspad

Op de Nieuwpoortsesteenweg tussen het kruispunt aan de luchthaven en de Luchthavenstraat waren het beton en de klinkers van het oude fietspad versleten. We legden er een nieuw fietspad van 1,75 meter breed in asfalt aan.

Nieuw asfalt en dubbelrichtingsfietspad aan noordzijde

Op de Duinkerkesweg werd het fietspad aan de noordzijde tussen de Nieuwpoortsesteenweg en de Torhoutsesteenweg (N33) vernieuwd. Het kreeg een nieuwe asfaltlaag en werd verstevigd aan de kant van de gracht. In de loop van 2023 zal het fietspad aan de zuidzijde opgebroken worden aangezien dat fietspad geen functie meer heeft. Op die manier kan AWV bijdragen aan de ontharding van de omgeving.



Verbeteringen boven en onder de grond aan de Torhoutse Noordlaan

De Noordlaan (R34) in Torhout is een drukke as voor doorgaand en plaatselijk verkeer. Na een complete herinrichting boven én onder de grond is de weg veiliger en helpt een bufferbekken om wateroverlast te vermijden.

Veiliger fietsverkeer

Op de kruispunten met de Industrielaan en de Aarrijkestraat plaatsten we verkeerslichten om de fietsers de Noordlaan veilig te laten oversteken. Vrachtverkeer moet voortaan de Industrielaan nemen om van en naar het centrum te rijden. Op die manier maakten we de Aarrijkestraat veiliger en aangenamer voor fietsers. Nieuwe ventwegen – wegen die parallel lopen met de hoofdweg – scheiden het doorgaand verkeer van de weggebruikers die onderweg zijn naar hun bestemming op de Noordlaan.

Minder kans op overstromingen

Ook ondergronds gebeurden er ingrijpende verbeteringen. De riolering is volledig heraangelegd en een nieuw bufferbekken vangt bij hevige regenval het water op. Zo daalt het risico dat de Noordlaan en het centrum van Torhout overstroomt.



Nieuw op- en afrittencomplex in de vorm van een vlecht

Het op- en afrittencomplex van de E17 in Waregem was dringend aan verbetering toe. Door de opstoppingen tijdens de spits aan de verkeerslichten op de N382 Expresweg stonden de files op de afritten van de E17 tot op de pechstroken. Met gevaarlijke situaties als gevolg. Om dat op te lossen, vormden we het complex om tot een 'diverging diamond interchange' (DDI), een complex in de vorm van een vlecht. De Vlecht was geboren.

Vlechtend autoverkeer

De vlecht in de rijbaan leidt het verkeer op de Expresweg voor de brug over de E17 naar de andere weghelft. Na de brug kruisen de 2 rijrichtingen elkaar opnieuw en rijdt iedereen weer op zijn weghelft. Landschapselementen, wegmarkeringen en portieken met signalisatie helpen de bestuurders om de vlecht zonder problemen te gebruiken.

Vlotter verkeer, minder files

Wie linksaf wil rijden richting E17, doet dat via een bypass zonder aan een verkeerslicht te moeten stoppen. Zo komt het autoverkeer dat de E17 op wil maar 1 verkeerslicht – voor de brug – meer tegen in plaats van 2. Wie rechtdoor wil rijden, krijgt automatisch groen licht bij de tweede verkeerslichten. Resultaat:

- Het aantal conflicten is aanzienlijk verminderd.
- Het verkeer op de Expresweg rijdt een stuk vlotter.
- De kans op files met gevolgen tot op de E17 is veel kleiner.

Primeur voor België

Het is de eerste keer dat we het principe van de *diverging diamond interchange* toepasten in België. Het idee komt uit de Verenigde Staten en vind je ook op enkele plekken in Frankrijk terug.

Om het verkeer nog vlotter te doen rijden, plannen we op verschillende punten aan de N382 Anzegemseweg bijkomende werken, onder andere met een nieuwe inrichting met verkeerslichten voor het kruispunt met de Industrielaan.

Meer veiligheid voor fietsers

Om de verkeerssituatie ook voor fietsers veiliger te maken, beslisten we om hen de E17 niet via De Vlecht te laten oversteken, maar via de brug van de Wortegemseweg. Op termijn leggen we een fietsbrug aan die de Keizerstraat en de Kalkhoevestraat met elkaar verbindt. Fietsers rijden dan naar Waregem en terug via de Anzegemseweg, de Flanders Fieldweg, de Kalkhoevestraat, de nieuwe fietsbrug, de Keizerstraat en de Wortegemseweg.

Daarbij worden de fietspaden langs de Flanders Fieldweg aangepast en worden bredere fietspaden aan beide zijden van de Anzegemseweg aangelegd tussen de Flanders Fieldweg en de Industrielaan. Ook ter hoogte van de carpoolparking worden bredere fietspaden aan beide zijden van de Franklin Rooseveltlaan aangelegd in combinatie met de uitbreidingswerken van de carpoolparking.



"Het is de eerste keer dat we het principe van de diverging diamond interchange toepasten in België."



Kalvekeetdijk: veiliger kruispunt voor fietsers en voetgangers

Een balkonrotonde met 2 rijstroken en een ongelijkgrondse kruising voor fietsers en voetgangers. Dat is het resultaat van de werken die we uitvoerden aan het kruispunt van de N49 Natiënlaan met de Kalvekeetdijk in Knokke-Heist. Fietsers en voetgangers hoeven zo het drukke kruispunt niet meer over te steken en kunnen veilig de sportcentra, scholen, winkels en culturele centra in de buurt bereiken.

Druk kruispunt wordt rotonde

De N49 Natiënlaan is de drukste toegangsweg tot Knokke-Heist. Tegelijk is het een belangrijke fietsroute die de verschillende deukernen met elkaar verbindt. Fietsers gebruiken de N49 ook om naar de scholen, winkels en culturele centra in de buurt te gaan. De Kalvekeetdijk is dan weer deel van een belangrijke route voor recreatieve fietsers. Dankzij de ongelijkgrondse kruising die op de rijweg begint en onder de rotonde doorgaat, kunnen fietsers en voetgangers nu veilig onder het kruispunt door fietsen en wandelen.

Fiets- en wandelcomfort

Fietsers en voetgangers gaan onder de rotonde door via fietstunnels met een lichte helling en 'luie trappen' met een fietsgoot. Een luie trap is een trap met brede treden, een klein hoogteverschil tussen de

treden en een helling van minder dan 45 graden. Dankzij het open middenplein profiteert de onderdoorgang van natuurlijk licht.

2 rijstroken voor vlotte doorstroming

Om het autoverkeer vlot door te laten rijden en Knokke-Heist vlotter te laten bereiken, legden we op de rotonde 2 rijstroken aan. Zo spelen we nu al in op het nieuwe ziekenhuis, de nieuwe evenementensite, de uitbreiding van bedrijventerrein 't Walletje en de woninguitbreiding die de komende jaren in de onmiddellijke omgeving van het kruispunt voorzien zijn. Op de Natiënlaan delen fietsers en voetgangers een pad van 4 meter breed.

Rustige en groene laan

Omdat we de toegangsweg ook het uitzicht van een groene en rustige

laan wilden geven, plantten we in de middenberm en zijbermen bomen aan en haalden we de parkeerplaatsen naast de rijbaan weg. Hiermee spelen we in op de heraanleg van de Natiënlaan tot secundaire weg, tussen de Kalvekeetdijk en het centrum van Knokke-Heist.





Nieuwe driedelige brug over E313 in Wommelgem

Brug Wijnegemsteenweg in cijfers

De oude brug van de Wijnegemsteenweg dateerde van 1957 en werd begin 2020 afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Er werd beslist om de brug volledig te vervangen.

Februari 2022

Start voorbereidende werken

28 november 2022

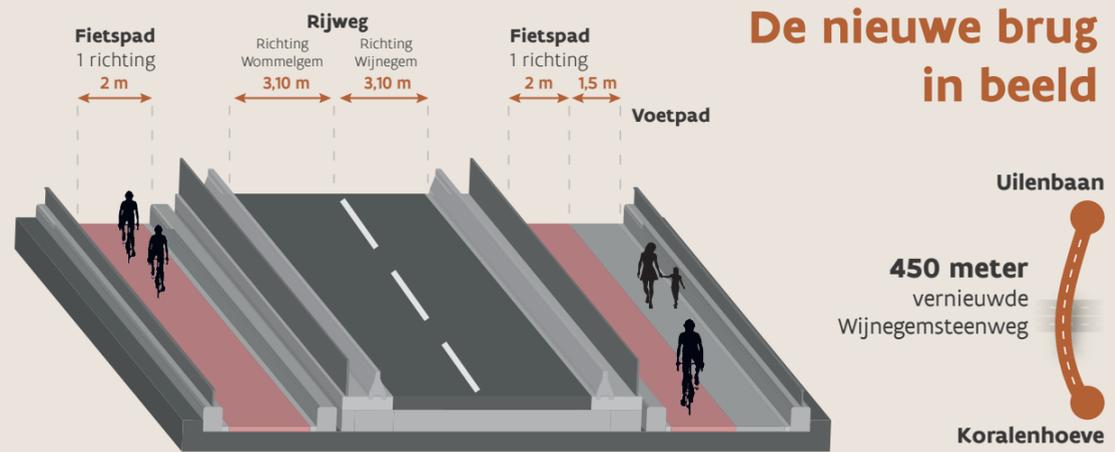
Openstelling wegbrug als fietsstraat

Nacht van 19 op 20 maart 2022

Afbraak oude brug

Voorjaar 2023

Plaatsing fietsbruggen



Volledige brugoverspanning: **86,5 m**

5,7 m
vrije hoogte boven wegdek E313

De gebruikte materialen

370 meter aan brugleuningen

21 liggers voor de wegbrug
12 liggers voor de fietsbruggen

1 km aan betonnen new jerseys voor een veilige scheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer

293 ton staal & **2.600 m³** beton in pijlers, landhoofden en brugdek

± **200** betonmixers



Grondverzet van **30.000 m³**



6.000 m² nieuw asfalt



Investering

€ **8.500.000** incl. btw

Upgrade Terlaemenlaan: vrijliggend dubbel fietspad en veilige oversteken



De fietspaden langs de N729 Terlaemenlaan tussen het Circuit Zolder en de carpoolparking Terlaemen waren niet veilig genoeg. Daarom investeerden we in een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad met 2 veilige oversteekplaatsen en een groenstrook tussen het auto- en het fietsverkeer. Tegelijkertijd vernieuwden we de rijweg en de aansluitende kruispunten.

Ontsluiting voor betere aansluitingen

De N729 Terlaemenlaan in het zuiden van Heusden-Zolder is belangrijk voor de ontsluiting van het Circuit Zolder en de omliggende woonwijken. Het bestaande – onveilige – fietspad vervingen we door een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de kant van het circuit. Want daar bevinden zich de meeste aansluitingen op de aantrekkingspolen rond de Terlaemenlaan en beperken we het aantal plaatsen waar de gewestweg moet worden overgestoken. Bovendien vermeden we zo 2 keer dat het fietspad kruist met de op- en afritten van de autosnelweg E314.

Beperken impact op omgeving

Voor extra veiligheid ligt er een groenstrook tussen de rijweg en het fietspad, en kunnen fietsers via de

oversteekplaatsen aan de carpoolparking en de parking van het circuit in 2 tijden de rijweg oversteken. Waarom een dubbelrichtingsfietspad? Zo beperken we de impact op de waardevolle natuurlijke en cultuurhistorische omgeving en vermijden we dat de beperkte beschikbare ruimte over de hele lengte van het traject nog kleiner gemaakt wordt.

Om 2 vliegen in 1 klap te slaan, kreeg het wegdek van de Terlaemenlaan een nieuwe toplaag in asfalt. De kruispunten met de Westlaan, de Snelwegstraat en de toegangsweg tot het circuit richtten we opnieuw in – mét maximale aandacht voor het fietsverkeer. We namen ook de brug over de snelweg onder handen. Fietsers en auto's rijden er nu volledig gescheiden van elkaar.

Veilig fietsen langs de Taunusweg in Bilzen en Genk

De Taunusweg is belangrijk voor de economische rol van Genk en Bilzen. Hij ontsluit industriezone Kieleberg aan het Albertkanaal en de E313. Tussen eind september 2021 en maart 2022 legden we er een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan met 5 beveiligde oversteekplaatsen. Zo genieten fietspendelaars meer veiligheid en comfort – dé voorwaarden om vaker voor de fiets te kiezen. Het nieuwe fietspad is nu onderdeel van fietssnelweg F72 tussen Hasselt en Riemst.

MET HET NIEUWE FIETSPAD HADDEN WE 3 GROTE DOELSTELLINGEN:

- de fietssnelweg langs het Albertkanaal tussen Antwerpen en Riemst verder uitbouwen, en de missing link van de F72 wegwerken ter hoogte van de Kieleberg in Bilzen
- de industriezone Kieleberg multimodaal ontsluiten en vooral makkelijker bereikbaar maken voor fietsers
- aantakken op de fietsroute langs de Zutendaalweg tussen Munsterbilzen en Zutendaal.

Vijf verlichte oversteekplaatsen

Het nieuwe fietspad in asfalt is 3,5 meter breed en strekt zich aan de zuidkant van de rijweg uit over een afstand van 2,5 kilometer. Een groene berm tussen fietsers en auto's verhoogt de veiligheid en verfraait het straatbeeld.

Om fietsers zorgeloos naar de overkant van de Taunusweg te loodsen, zijn er 5 verlichte fietsoversteekplaatsen ter hoogte van de kruispunten. Ze hebben de vorm van een middeneiland zodat fietsers veilig en rustig in 2 keer kunnen overste-

ken. Die oversteekplaatsen voerden we uit in printbeton, beveiligden we aan weerszijden met omgavegels en fleurden we op met groen.

Het wegdek hoefde niet meteen te worden vernieuwd. Hier en daar pasten we wel de wegmarkeringen aan, vooral aan de kruispunten.

Nu almaar meer mensen met de (elektrische) fiets naar het werk rijden, is het dubbelrichtingsfietspad op de Taunusweg een mooie stimulans voor pendelaars naar Bilzen en Genk om ook voor de fiets te kiezen.



Rotonde maakt gevaarlijk punt Zwarte Ring veiliger

Het kruispunt van de N29 Grote Baan met de Meldertsebaan en de N725 Blanklaarstraat in Lummen stond lange tijd op de lijst van gevaarlijke punten. Stond, want in 2021 en 2022 maakten we het kruispunt veiliger met een rotonde met vrijliggende fietspaden. Fluvius vernieuwde tegelijkertijd de riolering en legde een bufferbekken aan.



Gevaarlijk punt minder op kruispunt van 2 gewestwegen

Kruispunt Zwarte Ring stond al een tijdje op de lijst met gevaarlijke punten die we veiliger willen maken. In de zomer van 2021 gingen we van start met de grondige vernieuwing van het punt. Het kruispunt met verkeerslichten vervingen we door een rotonde met vrijliggende fietspaden en enkele oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Op de 4 armen legden we bushavens aan waar de bussen naast de rijweg kunnen stoppen. De gemeente Lummen maakte van de gelegenheid gebruik om ook de aangrenzende gemeentewegen te vernieuwen.

Veilige schakel op drukke assen

Het kruispunt van de 2 gewestwegen kreeg met de rotonde de veiligheid en het rijcomfort die elke weggebruiker er verdient. Bovendien vormt de rotonde nu ook een belangrijke schakel op de N725 die straks tussen de provinciegrens en het centrum van Lummen vernieuwd is met veilige fietspaden. Zowel in Vleugt (Blanklaarstraat) als in Meldert (Meldertsebaan) werden al fases gerealiseerd, en de komende jaren volgen daar ook de missing links.

Gescheiden riolering en bufferbekken

Fluvius greep onze werken aan om gescheiden riolering aan te leggen die het afval- en het regenwater apart afvoert. Het regenwater wordt afgevoerd naar een bufferbekken of waterloop, het afvalwater naar het waterzuiveringsstation. In de Baanhuisstraat legde Fluvius zo'n bufferbekken aan dat bij hevige regen het teveel aan regenwater opvangt en laat infiltreren.

Nieuw regionaal Hoppinpunt in Hechtel-Eksel

Sinds 1 september 2022 telt Limburg een splinternieuw regionaal Hoppinpunt met een parking voor 94 auto's en een overdekte fietsenstalling voor 44 fietsen. Dankzij het Hoppinpunt kunnen pendelaars in Hechtel-Eksel vlot van het ene vervoermiddel op het andere 'hoppen' om op hun bestemming te geraken in de ruime regio rond de gemeente.

Overstap naar openbaar vervoer

Met Hoppin wil Vlaanderen een mobiliteitsswitch realiseren: de Vlaaming via combimobiliteit doen overstappen op efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. Combimobiliteit betekent verschillende vervoersmiddelen combineren om makkelijk op je bestemming te raken. Hoppinpunten zijn knooppunten waar al die vervoersmiddelen zoals auto, bus, tram, trein en fiets samenkomen. Een Hoppinpunt herken je aan de paars-groene Hoppinzuil met logo's van Hoppin en de Vlaamse overheid.

Mooie samenwerking met partners

AWV staat in voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van de Hoppinpunten bij de gewestwegen.

Samen met partners zoals De Lijn en de steden en gemeenten leggen we ze aan op de locaties die door de vervoerregio's vastgelegd zijn. Andere partners zoals bpost leveren extra diensten om de punten nog aantrekkelijker te maken voor pendelaars.

De bushaltes op de Hasseltsebaan verplaatsten we op vraag van De Lijn en Vervoerregio Limburg naar de Lommelsebaan. Dankzij bushavens op de Lommelsebaan en de Peerderbaan kunnen de bussen en het autoverkeer vlotter doorrijden. Een doorsteek naar het steegje tussen de Lommelsebaan en de Stokerijstraat zorgt dat fietsers en voetgangers uit de achterliggende woonwijk sneller aan de bushaltes van het Hoppinpunt geraken.

Hechtel Kruispunt



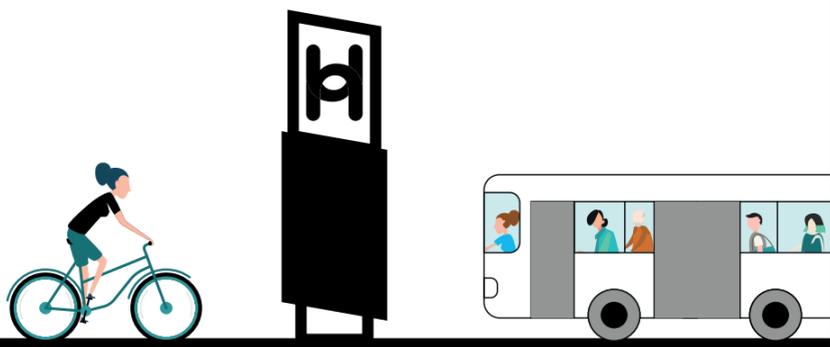
HECHTEL-EKSEL: FOCUS OP FIETS EN BUS

Het Hoppinpunt in Hechtel-Eksel bestaat uit:

- 88 parkeerplaatsen
- 6 parkeerplaatsen voor mensen met een beperking
- een overdekte fietsenstalling voor 36 gewone en 8 buitenmaatse fietsen
- 15 fietslockers
- overdekte wachtzones voor de bushaltes op de Lommelsebaan en de Peerderbaan
- een fietsherstelpunt
- 2 laadpunten voor elektrische auto's
- de Hoppinzuil met de online dienstregelingen, vertrek- en aankomsttijden van de bussen
- een pakketautomaat van bpost
- een aed-toestel.



Projectmanager Ben Janssens



Vierkant groen aan Meulestedebrug



De Meulestedebrug over het kanaal Gent-Terneuzen mag na 65 jaar intensief gebruik eindelijk met pensioen. Vlaanderen investeert 28,4 miljoen euro exclusief btw in een nieuwe brug en de herinrichting van de buurt. Het weg- en waterverkeer zal zo vlotter en veiliger verlopen. Om de verkeersafwikkeling ook tijdens de werkzaamheden veiliger te laten verlopen, kwam er een verkeerslichteninstallatie met een 'vierkant groen'-regeling.

Minder hinder en conflicten

In het najaar van 2021 startte de Vlaamse Waterweg nv samen met AWW, Farys en Stad Gent met de bouw van de nieuwe Meulestedebrug. Maar het kruispunt van de Pantserschipstraat en de N456 Zeeschipstraat met tijdelijke verkeerslichten was niet conflictvrij voor fietsers. Fietsers in de Pantserschipstraat kwamen te veel in aanraking met het afslaande verkeer. De gehavende brug werd ook te zwaar belast door voertuigen die op de brug moesten wachten, remmen en optrekken. Na een grondige analyse

van de verkeerssituatie voerden we een aantal ingrepen uit om de verkeersafwikkeling duidelijker en veiliger te maken.

Vierkant groen voor fietsers

In de week van 14 november 2022 plaatsten we een nieuwe verkeerslichteninstallatie, met minimale hinder voor de verkeersstromen. De lichtenregeling 'vierkant groen' geeft fietsers uit alle richtingen tegelijk groen terwijl het autoverkeer moet wachten. Pas daarna krijgt het autoverkeer per as groen. Zo zijn er geen conflicten meer.

Veiliger verkeer tijdens de werken

OOK DEZE INGEPEN VOERDEN WE UIT OM DE VERKEERSITUATIE TE VERBETEREN:

- Een verkeerslicht vóór de Meulestedebrug in de New Orleansstraat voorkomt dat voertuigen op de brug zelf vertragen of stilstaan wanneer het licht op rood staat op het kruispunt voor de rijrichting Zeeschipstraat.
- Het verkeer van de Kapiteinstraat richting Meulestedebrug leiden we om via de N458 Wondelgemkaai om de Aakstraat te ontlasten. Het verkeer in de Aakstraat kan alleen via de Kapiteinstraat en de Wondelgemkaai naar de Meulestedebrug rijden, niet meer via de Zeeschipstraat.
- In de Pantserschipstraat legden we een vrijliggend fietspad aan over een lengte van 60 meter.
- In de Zeeschipstraat kwamen extra geleideconstructies en markeringen om het verkeer beter te geleiden en te scheiden, en in de volledige projectzone brachten we nieuwe markering aan.

Nieuwe bruggen over de E40 in Erpe-Mere

Heel wat bruggen, tunnels en keermuren in Vlaanderen zijn verouderd. Ook de brug in de Merestraat over de E40 en de brug van de E40 over de spoorlijn Brussel-Oostende in Erpe-Mere. Om de veiligheid van de weggebruikers en de treinreizigers te garanderen, zijn we in juli 2022 begonnen om de 2 bruggen te renoveren.

Bredere en veiligere spoorbrug

De bruggen in Erpe-Mere staan op de Lijst Prioritaire Kunstwerken: bruggen, tunnels en keermuren met matige tot heel ernstige mankementen. De spoorwegbrug van de E40 werd gebouwd in de jaren 50 en is in slechte staat. De nieuwe spoorwegbrug wordt breder en krijgt een pechstrook in elke richting, samen met nieuwe vangrails en geluidsschermen.

Merestraat: veiliger voor iedereen

De brug in de Merestraat voldeed niet meer aan de moderne veiligheidsnormen. Er was te weinig plaats voor fietsers en auto's, de voetpaden waren niet veilig en de leuning was verouderd. De nieuwe brug wordt langer en krijgt 3 rijstroken, een pechstrook en fietspaden die met betonnen stootblokken volledig van de rijbaan afgeschermd zijn. De voetpaden leggen we opnieuw aan en we plaatsen een nieuwe brugleuning van 1,20 meter hoog.

Twee nieuwe bruggen

Eind november 2022 werden 2 van de 3 bruggen afgebroken en bouwden we een tijdelijke brug waar het verkeer richting Gent sindsdien over rijdt. Het verkeer op de E40 richting Brussel rijdt nu op de rijrichting naar Gent. De opbouw van de nieuwe spoorwegbrug richting Brussel is volop aan de gang en zal nog tot juni 2023 duren. Van juni 2023 tot februari 2024 vernieuwen we de brug in de Merestraat en de spoorwegbrug richting Gent.



Inwoners Kruisem en Waregem worden geraadpleegd over herinrichting N437

AWV wil van de N437 Waregemsesteenweg over een afstand van 6 kilometer tussen het Nieuw Plein in Kruisem en de R35 Oosterlaan in Waregem een aangename en veilige verbindingsweg maken. Om dat te bereiken, betrokken we in 2022 de inwoners van Kruisem en Waregem bij de plannen. Op basis van hun input maken we dit jaar een grondplan. De start van de werken is voorzien voor 2028.

Veilig fietsen en meer groen

Dit willen we met de herinrichting bereiken:

- brede, vrijliggende voet- en fietspaden apart van de rijbaan en veilige oversteekplaatsen
- een veilige omgeving met aangepaste snelheid rond basisschool De Jager in de Gentse Heerweg
- meer groen langs het traject en opvang van hemelwater via grachten
- gescheiden riolering.

Onze grootste zorg: vrijliggende voet- en fietspaden zouden ten koste gaan van meer groen.

Gespreksavond en wandeling

In januari 2022 verstuurd we een brief naar de omwonenden van het traject, plaatsten we infopanelen in de bibliotheek van Kruisem en het stadhuis van Waregem en maakten we het project bekend op onze website. We nodigden de inwoners uit voor een online gespreksavond en wandelingen in de 2 bebouwde kommen langs het traject.

Tijdens de gespreksavond vertelden 100 bewoners welke ervaringen ze met de N437 hebben en wat hun bezorgdheden zijn. Op een interactieve kaart van onze voorlopige concepten zagen ze dat we keuzes moesten maken om al onze doelstellingen te verwezenlijken. 70 omwonenden namen deel aan de wandelingen. 50 mensen bezorgden ons hun ideeën en bezorgdheden via de inspraakformulieren.

Beslissen op basis van verzamelde input

Van alle ideeën, standpunten en bezorgdheden publiceerden we een overzicht op onze website. De mensen die op de hoogte wilden blijven van het verloop, kregen die via een nieuwsbrief. Het studie bureau ging met al die input aan de slag. Op basis van het plan van het studie bureau haken we samen met de 2 gemeenten, Vlaamse mobiliteitsexperts, de politie en De Lijn in de zomer van 2022 enkele knopen door. Die beslissingen publiceerden

we samen met de input van de bewoners en de randvoorwaarden voor de heraanleg in een startnota.

2023: uitwerking gedetailleerd grondplan

In de herfst van 2022 brachten we de inwoners via de nieuwsbrief en onze website op de hoogte van de

gemaakte keuzes. Dit jaar vertellen we die naar een gedetailleerd ontwerpplan. De gevolgen daarvan voor de omwonenden kunnen we pas communiceren als dat plan uitgewerkt is. Op dat moment gaan we nog in gesprek met de bewoners die door de keuze voor vrijliggende voet- en fietspaden grond moeten afstaan.

De resultaten van het participatietraject vind je op

wegenverkeer.be/werken/herinrichting-waregemsesteenweg-n437



Gevaarlijk punt N16 - Hoogkamerstraat weggewerkt

De N16 is een belangrijke verkeersas in Temse. Elke dag rijden honderden vrachtwagens via de Hoogkamerstraat naar de bedrijventerreinen in de buurt. Het is er ook op minder drukke momenten geregeld aanschuiven. Om het verkeer veiliger en vlotter te laten doorstromen, vernieuwden we het kruispunt en renoveerden we de brug over de E17 in de Hoogkamerstraat.

Veilig fietsen

Naast het vrachtverkeer passeren in de Hoogkamerstraat elke dag ook veel fietsers: jongeren en mensen die vanuit Temse en Sint-Niklaas naar school en hun werk fietsen. Omdat het kruispunt met de N16 een zwart punt was, beslisten we om het via een heraanleg veiliger te maken. Slimme verkeerslichten registreren hoeveel en welk type verkeer er op het kruispunt passeert. Zo zorgen ze dat de fietsers de N16 conflictvrij kunnen oversteken. Een fietsoversteekplaats maakt die oversteek extra veilig. Het dubbelrichtingsfietspad dat Temse en Sint-Niklaas in 2021 in de Hoogkamerstraat aanlegden, trokken we door op de brug over de E17.

Vlotter en gescheiden verkeer

Aan de kant van Sint-Niklaas sturen we wagens en vrachtwagens vanuit het bedrijventerrein nu met een eenrichtingslus via de Kapelanielaan naar de N16. Vanuit de Kapelanielaan rijden ze via een extra afgescheiden rijstrook rechtstreeks naar de oprit van de E17 richting Antwerpen. Zo verminderen we de weefbewegingen omdat vooral het langzamere vrachtverkeer niet meer op de N16 hoeft in te voegen. In de Hoogkamerstraat kunnen alleen nog bussen rechtstreeks naar de N16 rijden via een eigen doorsteek.

Met 2 rijstroken in de Hoogkamerstraat aan beide kanten van de N16 kan het verkeer vanuit het bedrijventerrein nu vlotter links afslaan en de N16 oversteken. Op de N16 en in de Hoogkamerstraat aan de kant van Temse scheiden aparte afslagstroken het afslaand verkeer van het doorgaand verkeer. Al die ingrepen zorgen dat de veiligheid er voor iedereen op vooruitgaat.

Fietsbrug over Haachtsesteenweg vervolledigt fietssnelweg F214

Fietssnelweg F214 verbindt Brugarco – de cargozone van de luchthaven van Zaventem – met Vilvoorde, met fietsroutes ten noorden van de luchthaven en met de toekomstige fietssnelweg FRO Ringfietsroute Brussel. Die zal op haar beurt alle gemeenten van Asse tot Kraainem in de noordrand van Brussel met elkaar verbinden. De fietsbrug over de Haachtsesteenweg is het laatste stukje dat ontbrak om de F214 af te werken.

Met de fiets naar Brucargo

De fietsbrug van 40 meter lang is de laatste schakel in de fietssnelweg die de cargozone van de luchthaven met het centrum van Vilvoorde verbindt. De lange omweg die fietsers via Melsbroek moesten maken, is daarmee van de baan. Ook de fietsers die via de Haachtsesteenweg uit Steenokkerzeel en Machelen komen, kunnen de fietsbrug gebruiken. De fietsbrug moet het woon-werkverkeer per fiets rond de luchthaven een boost geven: fietsers kunnen nu naar Brucargo zonder nog een auto te kruisen.

In 1 nacht geplaatst

De rode metalen fietsbrug zelf werd in elkaar gemonteerd in een atelier. Via uitzonderlijk vervoer en met 2 grote hijskranen werd de brug in de nacht van 17 op 18 mei 2022 over de Haachtsesteenweg getild en minutieus op zijn plek gelegd. Om het fiets-

pad naar de hoge brug minder steil te maken, legden we ook een brug aan op de plek waar de F214 over fietssnelweg FR20 Luchthavenring - Brucargo loopt.

Steun van Brussels Airport en Europa

Omdat fietssnelweg F214 belangrijk is voor de luchthaven stond Brussels Airport terzake af om de taluds – de hellingen waarop de brug steunt – te kunnen aanleggen. Reden: de brug ligt een heel stuk boven de Haachtsesteenweg omdat ook vrachtwagens voor uitzonderlijk vervoer onder de brug door moeten kunnen. Daarbovenop investeerde de luchthaven nog eens 200.000 euro. Ook de Europese Unie steunde het project met 700.000 euro uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.



Ziekenhuis Gasthuisberg vlotter bereikbaar met de bus

Gasthuisberg is het grootste ziekenhuis van België. Een kleine stad die dag en nacht gonst van de activiteit. Elke dag rijden duizenden werknemers, patiënten en bezoekers af en aan en stoppen tientallen bussen voor het ziekenhuis. Met nieuwe busbanen en bushaltes wordt het een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer in Leuven. Om het ziekenhuis optimaal te laten draaien, duren de werken 4 jaar. Ze gingen in april 2022 van start.



“Werknemers, patiënten en bezoekers kunnen van de busperrons rechtstreeks naar de hoofdingang gaan via een voetgangersbrug.”

Gemak en comfort voor busreizigers

Wie vandaag met de bus naar Gasthuisberg gaat, stapt af aan de bushaltes rechts van de hoofdingang. In 2026 stapt iedereen af aan een van de 2 comfortabele doorrijhaltes die veel toegankelijker zullen zijn voor reizigers met een rolstoel. De bussen krijgen een eigen, vrije bedding die hoger ligt dan de rijweg voor de auto's.

Zo kunnen werknemers, patiënten en bezoekers van de busperrons via een voetgangersbrug rechtstreeks naar de hoofdingang gaan. Ook aan de ingang van de spoedgevallendienst komen doorrijhaltes en een voetgangersbrug die aansluit op de wandelstraat naar de ingang.

Meer groen, parkwegels en brede fietspaden

Dankzij de hoge aparte rijbaan voor bussen worden conflicten met voetgangers, fietsers en automobilisten vermeden. Automobilisten kunnen zo de parking vlotter in- en uitrijden. Onder het busperron aan de hoofdingang komen er fietsstallingen en aansluitingen op deelwagens en deelfietsen.

Fietsers krijgen een breed, gescheiden fietspad en voetgangers 'parkwegels', kronkelende voetpaden tussen het groen. De hoofdingang en de ingang van de spoedgevallendienst krijgen een mooier en groener aanzicht.

Flexibel werken

Werken uitvoeren op een ziekenhuis-campus: het is iets heel bijzonders. Omdat het ziekenhuis moet blijven draaien, moeten onze mensen enorm flexibel zijn. De spoedgevallendienst is natuurlijk 24/7 open, maar er zijn nog veel andere kritische activiteiten waarmee we overdag rekening moeten houden.

Onze mensen moeten ook snel reageren, want de technische dienst van het ziekenhuis waakt over de veiligheid van zijn werknemers, patiënten en bezoekers en monitort de situatie continu. De dienst is ook elke dag bezig om oplossingen te zoeken om de campus te vernieuwen en te moderniseren.

Totale make-over van de Woluwelaan



De Woluwelaan (R22) ondergaat een ingrijpende facelift om er een vlotte, veilige en leefbare boulevard van te maken. Het grote meerjarenproject zal het uitzicht en de wegindeling fors wijzigen. Deelproject 1 – nieuwe op- en afritten op de Brusselse ring in Machelen – werd al in 2017 afgerond. Tussen januari 2021 en midden 2023 vindt deelproject 2 plaats.

Tunnel bevordert doorgaand verkeer

Tijdens deelproject 2 pakken we de Woluwelaan aan tussen het kruispunt met de Haachtsesteenweg en dat met de Kerklaan. De Woluwelaan zelf krijgt boven- en ondergronds een nieuw jasje aangemeten. Ter hoogte van de toekomstige op- en afritten komt een autotunnel van 600 meter lang. Zo kan het

doorgaand verkeer richting Vilvoorde onder de nieuwe aansluitingen van de ring rond Brussel (R0) rijden. Bonus: er komt bovengronds extra ruimte vrij om het kruispunt herin te richten.

Vlottere busverbindingen

In dezelfde fase plaatsen we ook nieuwe rioleringsbuizen. Net zoals een volledig nieuwe infrastructuur

voor auto's, fietsers en voetgangers met het oog op vlottere en veiligere verkeersstromen. Om het openbaar vervoer stipter en aantrekkelijker te maken, leggen we een aparte tweerichtingsbusbaan aan. Op piekmomenten kunnen de bussen zo vlotter doorrijden. Ook de Ringtrambus – een tram die op de weg rijdt – zal die strook gebruiken. Met interessante verbindingen tussen hotspots

zoals Brussels Airport, de Heizel en het station van Vilvoorde.

Veel oog voor fietsers

Ook fietsers varen wel bij de herinrichting van de Woluwelaan. Er komen aan beide kanten van de straat veilige en comfortabele fietspaden omringd met groen. Dankzij de fietstunnel onder de op- en afritten rij je zorgeloos tussen de Broek-

straat en de Beaulieuwijk – zonder een auto tegen te komen.

Na de werkzaamheden zal de voorheen drukke verkeersas voor alle weggebruikers veiliger, praktischer en beter bereikbaar zijn. Vooral fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer krijgen daarbij een flinke stimulans.

9 kilometer nieuwe geluidsschermen langs E314 en E40

Ook in Vlaams-Brabant gebeurde de afgelopen jaren heel wat op het vlak van bestrijding van geluidshinder. Langs de E40 en E314 kwam er in totaal 9 kilometer aan nieuwe geluidsschermen bij. Op sommige plekken werden verouderde schermen vervangen, op andere plekken kwamen er nieuwe of hogere schermen bij.

Schermen langs E40 in Bertem, Tienen en Oud-Heverlee

In 2022 plaatsten we nieuwe schermen op 3 locaties langs de E40. In Oud-Heverlee werden de schermen aan de brug over de Fonteinstraat en Hazenfonteinstraat vernieuwd en verhoogd. De nieuwe schermen meten er allemaal 4 meter, 1 meter hoger dan vroeger. Ook in Tienen, aan de Oorbeeksesteenweg, werden oude geluidsschermen vervangen door hogere exemplaren. Hier staat sinds juni 2022 900 meter nieuwe schermen, allemaal 3,5 meter hoog. In Bertem ten slotte, tussen het complex Heverlee en de afrit Bertem richting Brussel, vernieuwde een aannemer alle bestaande schermen. Er kwam hier ook 300 meter nieuwe schermen bij, om het centrum van Bertem en de wijk Varenberg beter te beschermen tegen verkeerslawaaï.

Extra schermen langs E314 in Rotselaar

Ook langs de E314 plaatsten we de afgelopen jaren geluidsschermen. Samen met de renovatie van het viaduct van Wilselaan, kwamen er tussen 2019 en 2021 nieuwe schermen bij op het viaduct. Ter hoogte van de op- en afritten van Wilselaan/Kessel-Lo werden ook alle schermen vervangen. Dat gebeurde allemaal als onderdeel van het project Leuven Noord. In de zomer van 2022 werden, ook in kader van dat project, nieuwe schermen geplaatst op 3 locaties in Rotselaar.



Participatie bij AWV: “Mensen appreciëren dat we naar hen luisteren”

Jessica, Elke en Kirsten zijn participatiemanagers bij AWV. Hun taak? Alle belanghebbenden bij AWV-projecten een stem geven: van collega's tot externe partners en burgers. We vroegen aan het drietal hoe 2022 voor hen verlopen is.



Participatiemanagers Elke De Beukelaer, Kirsten Bal, Jessica Schoffelen

Interne en externe participatie

“De functie van participatiemanager bestaat nu iets meer dan een jaar”, vertelt Jessica. “Dat betekent dat we nog veel aan het zoeken zijn. We overleggen welke projecten we prioritair behandelen als participatieproject. Ook de samenwerking met de lokale overheid is essentieel: ook dat is een groeiproces. Participatie is bovendien een erg

ruim begrip: als AWV willen we in dialoog gaan met alle betrokkenen om samen toe te werken naar een gedragen ontwerp.”

“Bij investeringsprojecten willen we graag horen wat burgers denken over het project”, knikt Kirsten. “Dat proberen we zo vroeg mogelijk te doen: in de studiefase van het project, wanneer er nog maar weinig

keuzes gemaakt zijn. Dan kunnen mensen nog input geven die echt een verschil maakt.”

“Vroeger besliste de overheid zoveel mogelijk zelf als goede huisvader”, weet Elke. “Nu nemen we meer een samenwerkende rol op. Wanneer we een weg heraanleggen, gaan we praten met de mensen die hem elke dag gebruiken. Zo kunnen we onze

technische oplossingen afoetsen bij de gebruikers en worden burgers partners die een project mee kunnen verrijken.”

Betrekken vanuit een open houding

“In de projecten waar we geen of weinig openheid kunnen creëren, moeten we minstens een transparant proces voeren. Door voldoende en toegankelijk te informeren vergroot je inzicht in de ambities en gemaakte keuzes voor een ontwerp”, zegt Jessica.

Ze geeft een voorbeeld: “Momenteel loopt een studie over een nieuwe rondweg in Asse. Omdat het verkeerstechnisch ontwerp hier op punt staat, organiseerden we een info- en dialoogmarkt. Om tastbaar te maken welke veranderingen de rondweg met zich mee brengt, maakten we voor elke buurt infopanelen om de verandering voor de betrokken buurt duidelijk te maken.”

“Voor de N437 tussen Kruisem en Waregem zijn we met omwonenden gaan praten”, herinnert Kirsten zich. “Dan zie je dat ze oprecht blij zijn dat ze gehoord worden. En we geven op die manier ook een gezicht aan het project.” “Aanspreekbaarheid maakt een groot verschil”, vult

Elke aan. “Voor het project Ontknooping Mechelen bereikten we dat zelfs met een eenvoudige online sessie. Mensen stellen het op prijs dat je transparant bent en hen met een open houding benadert.”

“Vaak moeten we de noden van verschillende partijen verzoenen in een beperkte ruimte”, vertelt Jessica. “Voor de Brusselsesteenweg in Herent werkten de ontwerpers bouwblokken uit waarmee we infrastructuur voorzoren voor de verschillende vervoersmodi. Door die bouwblokken te combineren maakten ze 3 concepten voor de weginrichting. Zo toonden we mensen niet enkel de resultaten van een ontwerpweek, maar ook de achterliggende zoektocht.”

Niet enkel meer begrip, ook een betere ingreep

Ook de partners van AWV zijn te spreken over de nieuwe aanpak. “Steden, gemeenten en andere partners vragen zelf om participatie in te bouwen in projecten. Mobiliteit is een complex gegeven dat op iedereen een impact heeft. Je kunt niet voor iedereen goed doen, maar wel alle stemmen een plaats geven. Zo krijg je niet alleen meer begrip, maar ook een betere ingreep”, besluit Jessica.

Nieuwe centrale teams Bouwkundige Inspectie Kunstwerken en Weginfrastructuur

AWV geeft advies over structuren, materialen en elementen uit de wegenbouw en voert er proeven op uit. We bestuderen de invloed van het verkeer op de omgeving en de weg en voeren metingen uit. We adviseren ook partners zoals steden en gemeenten. Om die opdracht nog beter te kunnen uitvoeren, richtten we 2 centrale teams op.



Laborant Kevin Wuyts

“Civiele kunstwerken slimmer beheren is een prioriteit van ons agentschap.”

Geluid uniform beoordelen bij MER

Wegverkeer brengt onvermijdelijk lawaai met zich mee. Er zijn de geluiden van de motoren en van de banden die over het wegdek rollen. Zowel bij de (her)aanleg van wegen als in bestaande verkeerssituaties proberen we dat geluid te milderen via een reeks ingrepen. We brengen de omvang van het lawaai in kaart en werken per locatie de beste oplossing uit.

Geluid is ook een belangrijk element in de milieueffectrapportage (MER). Om de impact van het geluid van het weg- en spoorverkeer bij elke MER uniform te kunnen beoordelen, werkte onze afdeling Wegenbouwkunde samen met het Departement Omgeving een nieuwe methode uit. Aan die methode ging jaren werk vooraf: voorstellen uitwerken, cases doorrekenen, workshops met MER-deskundigen organiseren en de methode verder verfijnen.

In 2022 namen we onze processen rond tekenwerk, landmeting en planarchief onder de loep. Dat leidde tot de oprichting van 1 centraal team Ontwerp Weginfrastructuur (OWI). Onze meetvoertuigen bouwen we om zodat ze ook digitale scans van de weg kunnen nemen. Het ontwerpteam gebruikt die 2D- en 3D-scans als vertrekbasis voor nieuwe ontwerpen. Dat is meteen ook een extra hulp voor onze landmeters, die vandaag nog vaak een voor een alle punten op het terrein opmeten.

Civiele kunstwerken slimmer beheren is een prioriteit van ons agentschap. Met de oprichting van een centraal team Bouwkundige Inspectie Kunstwerken (BIK) specialiseert Wegenbouwkunde zich verder in het assetmanagement van onze bruggen en verzamelen we alle metingen en rapporteringen op 1 centrale plek.

Nieuwe richtlijnen voor toekomstbestendige fietspaden

Zowel het aantal als het type fietsen nam de voorbije jaren sterk toe. Zo fietsen gezinnen met bakfietsen op hetzelfde fietspad als fietskoeriers, e-steppers, stadsfietsers en wielertoeristen. Al die fietsen halen ook verschillende snelheden en hebben andere afmetingen. Dat vroeg om een grondige update van onze ontwerprichtlijnen.

Samen met Fietsberaad Vlaanderen en in overleg met provincies, steden en gemeenten schreven we een nieuw Vademecum Fietsvoorzieningen. De richtlijnen vertellen wegbeheerders, studie bureaus en aannemers die fietsinfrastructuur aanleggen of verbeteren hoe het ideale fietspad eruitziet.

Het gaat bijvoorbeeld over de keuze van de ondergrond, de aanleg van fietsstraten en de toegankelijkheid en maatvoering van fietsparkeer-

voorzieningen. Opvallende wijziging is de aanbeveling voor de breedte van het fietspad; 2 meter breed voor een eenrichtings- en 3 meter breed voor een tweerichtingsfietspad. Ook boogstralen worden ruimer aangelegd. Zo kunnen fietsers vlot en veilig hun bochten nemen. Aan kruispunten moet er meer wachtruimte komen voor het fietsverkeer.

Het vademecum stimuleert wegbeheerders om de voorgeschreven

richtlijnen overal toe te passen omdat ze inspelen op hoe het fietsverkeer zich in de toekomst zal ontwikkelen. Plaatselijk kunnen wegbeheerders – met motivatie – van de richtlijnen afwijken. Het vademecum is een geheel van aanbevelingen die ontwerpers helpen om de juiste keuzes te maken.

Meer details? Bekijk het vademecum op

wegenverkeer.be/vademecum-fietsvoorzieningen



Van ecoduiker naar boombrug: nieuwe richtlijnen voor meer natuurvriendelijke wegen

Wegen hebben een impact op de omgeving. In het Vademecum Weginfrastructuur: deel Natuurtechniek geven we een praktisch overzicht van kleine en grote maatregelen om wegen natuurvriendelijker in te richten. Sommige ingrepen zijn opvallend eenvoudig met veel waarde voor de fauna en flora eromheen.



Bij natuurmaatregelen denken we aan de grote, zichtbare ontsnipperingsprojecten zoals ecovalleien en ecoducten. Maar ook kleine ingrepen op en langs de weg hebben een niet te onderschatten positieve impact. De nieuwe richtlijnen tonen dat dieren en planten ook met vrij eenvoudige, budgetvriendelijke ingrepen meer kansen krijgen.

Dieren onder en over de weg helpen

Wegen zijn vaak barrières voor dieren. Door ze veilig onder en over de weg te leiden, vinden ze soortgenoten en nieuwe leefgebieden.

Kleinere ontsnipperingsmaatregelen zijn bijvoorbeeld ecotunnels voor egels, amfibieën- en reptielen-tunnels, boombruggen voor eekhoorns en vleermuispassages. Bruggen kunnen worden omgebouwd naar bermbruggen zodat dieren veilig kunnen oversteken.

Met ecotunnels, ecovalleien en ecoducten komen in het vademecum ook grotere maatregelen aan bod. In Vlaanderen zijn er vandaag al 2 ecovalleien en 6 ecoducten. Ook geleiding via bijvoorbeeld ecorasters is belangrijk. Zo vinden dieren makkelijker hun weg naar de passage over of onder de weg.

Natuurreflex stimuleren van ontwerp tot onderhoud

Niet alleen bij nieuwe wegen en renovaties zijn natuurmaatregelen

belangrijk. Ook bij kleinere onderhoudswerken zijn er kansen om te ontharden of regenwater beter vast te houden. Of kan er vrij eenvoudig ontsnipperd worden door bijvoorbeeld duikers onder wegen te plaatsen voor de passage van kleine dieren zoals egels of marters.

Het vademecum moedigt aan om constant de natuurreflex te maken: van bij het ontwerp tot en met het onderhoud van een weg.

Bermen en wegen natuurvriendelijker inrichten

Alles start bij de inrichting van berm. Dat zijn belangrijke schakels die leefgebieden van planten en dieren met elkaar verbinden. Ze mogen bijvoorbeeld niet te steil zijn zodat het maaisel goed geruimd kan worden. Het vademecum beschrijft ook hop-overs: hoge beplanting langs beide kanten van de weg die overstekende vleermuisen, vlinders en vogels stimuleert om hoog te vliegen en contact met het verkeer te vermijden.

Ook de inrichting van de weg bepaalt de impact op de omgeving. In het vademecum staat een stappenplan om te beslissen of er al dan niet verlichting kan worden geplaatst. We namen er ook tips in op om geluidsschermen te combineren met planten en om via wildwaarschuwingssystemen automobilisten te waarschuwen dat een dier wil oversteken.

Voor wie is het vademecum bedoeld?

Het Vademecum Weginfrastructuur (VWI): deel Natuurtechniek is bedoeld voor iedereen die actief is in de wegenbouw, van overheden tot studie bureaus. Het eerste deel 'Planproces' is voor projectleiders en experts natuurtechniek een leidraad door het hele proces van een infrastructuurproject. Het tweede deel bestaat uit praktische fiches met concrete natuurtechnische maatregelen. Tot slot vind je er ook een overzicht van welke maatregelen je voor welke diersoorten kunt nemen. Ontdek het volledige vademecum op wegenverkeer.be/vademecum-natuurtechniek.

Nieuwe DUO-app: onteigeningen transparanter en vlotter opvolgen

Interview met Sara Kinds,
teamverantwoordelijke Patrimonium

Onteigeningen horen vaak bij openbare werken. Overheden vragen aan burgers of ondernemingen om afstand te doen van hun zakelijk recht of eigendom. Een beslissing met veel impact. Bij onteigeningen is het dan ook heel belangrijk dat we burgers goed informeren.

Sara, hoe kan een app helpen bij onteigeningen?

Sara: "DUO helpt om informatie van een onteigeningsdossier makkelijk toegankelijk te maken voor burgers en ondernemingen. De applicatie, die werkt als een digitaal uitwisselingsplatform, is ook een handige tool voor de overheidsdienst die het dossier beheert. DUO vereenvoudigt de communicatie tussen alle betrokken partijen zoals projectmanagers, onderhandelaars en akteverliders. Zo verbetert de dienstverlening en verlicht het werk van de dossierbeheerders."

Wat was onze rol bij de lancering van DUO?

Sara: "Het onteigeningsdecreet van 2017 voorziet in een digitaal uitwisselingsplatform voor onteigeningen. Omdat ons agentschap expertise heeft in onteigening en we al een – eerder beperkt – digitaal beheersysteem hadden ontwikkeld, namen we het voortouw om DUO te ontwikkelen. Ook Digitaal Vlaan-

deren, VLAIO en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werkten mee aan de app."

Wat hoop je voor de toekomst? Hoe zie je de app evolueren?

Sara: "Ik hoop dat de app ook intercommunales en andere overheden zoals steden en gemeenten kan helpen om efficiënter te werken."

"We lanceren nu een eerste versie, maar we zien al veel extra functies die we willen ontwikkelen. Op ons verlanglijstje staan bijvoorbeeld de vereenvoudiging van verwervingen via recht van voorkoop, extra communicatie met de Vlaamse Belastingdienst en de integratie met externe grondbeheersystemen. Ik zie in ieder geval een mooie toekomst voor DUO."

Meer weten over DUO? Check

www.vlaanderen.be/duo



Teamverantwoordelijke Patrimonium Sara Kinds

Reddingsstrook meer en meer reflex bij file

Ons agentschap voert vier keer per jaar campagne rond verkeersveiligheid. Ondanks het feit dat meer en meer mensen de reddingsstrook kennen, blijft sensibilisering nodig.

Sinds de invoering van de reddingsstrook in de wegcode 2020 vragen we via baanaffiches en sociale media om bij file een vrije ruimte te vormen. Zo raken hulpvoertuigen snel en in een vlotte beweging tot op de plaats van een ongeval. Het Verkeerscentrum plaatste een oproep op de digitale tekstborden boven de snelwegen. Ook de VRT-verkeersredactie werkte mee aan de campagne. Zo bereikten we opvallend meer mensen zonder extra campagne-uitgaven.

Sensibilisering blijft nodig

We zagen de positieve impact van de campagne op het terrein. 71% van de mensen die de campagne zagen, zei spontaan een reddingsstrook te vormen – tegenover 51% van de bestuurders die de campagne niet opmerkten. Dankzij de campagnes praten mensen over de reddingsstrook. Ongeveer de helft van de mensen die de campagne zagen, sprak zijn familie of vrienden erover aan. Sensibilisering blijft nodig. Ook in 2023 timmeren we verder aan de bekendheid van de reddingsstrook.

"7 op de 10 bestuurders die de campagne zagen, vormen spontaan een reddingsstrook'. Dat cijfer moet verder omhoog."

EEN REDDINGSSTROOK VORMEN? ZO DOE JE HET.

Op een weg met meer dan 1 rijstrook rijd je op de linkerrijstrook bij file zo veel mogelijk naar links. Al de rest wijkt zo veel mogelijk uit naar rechts zonder over de witte lijnen te rijden. Tenzij het niet anders kan.



OOK AANDACHT VOOR VEILIG RIJDEN LANGS WERVEN.

Nog altijd gebeuren er te veel ongevallen aan wegenwerken. Mensen rijden te snel of letten te weinig op de signalisatie. Dat maakt het gevaarlijk voor de bestuurders én de wegenwerkers. In 2022 gaven we op onze affiches de wegenwerkers een gezicht.



Digitaal bouwen? De toekomst kan niet zonder

Digitaal samenwerken neem toe, ook in wegebouw. Als wegbeheerder moedigen we dat aan bij alle fasen van een project. Door te werken volgens het bekende Bouwwerk Informatie Management (BIM) werken alle partners met uniforme informatie. Zo werken we vlotter samen en wordt het onderhoud en beheer van infrastructuur ook een pak efficiënter.

Ook in 2022 moedigen we verder het gebruik van BIM aan.

Meer en meer aannemers en bouwheren werken met een digitale tweeling van hun bouwproject. Via het Bouwwerk Informatie Management (BIM) loopt de samenwerking vlotter tijdens de verschillende fasen van het project omdat alle partners met dezelfde informatie werken.

BIM speelt ook een belangrijke rol in het digitale assetmanagement van onze infrastructuur. Door een bouwproject te digitaliseren, wordt het onderhoud en beheer van wegen, kunstwerken en hun (elektrische) uitrusting ook een pak efficiënter.

Bijna één op vijf aanbestedingen met BIM in 2022

In 2022 zetten we opnieuw mooie stappen vooruit met het opnemen

van BIM in bijna 1 op de 5 aanbestedingen. Om het virtueel bouwen verder aan te moedigen, streven we er dit jaar naar om BIM voor te schrijven in 20% van onze uitvoerings- en in 30% van onze studiebestekken. Voor AWV waren er in 2022 knappe BIM-projecten zoals de rondweg rond Asse, de plaatsing van geluidsschermen in Jezus-Eik, de Arsenaalverbinding in Mechelen en de Scheldelaan in Antwerpen.

Na de grote spelers, nu ook de kleinere bedrijven

We merken dat vooral grotere bedrijven de voordelen zien van de BIM-aanpak. Maar ook kleinere en middelgrote ondernemingen kunnen mee de stap zetten. We maken de drempel zo laag mogelijk door bijvoorbeeld samen te werken met hun softwareleveranciers en bieden

eenvoudige tools aan. Opdrachtnemers kunnen ook rekenen op een persoonlijke begeleiding door ons BIM-team.

BIM VOOR BEGINNERS

Via e-learning en webinars ondersteunen we bedrijven en organisaties die met BIM, OTL en DAVIE aan de slag willen. Om je te begeleiden in een BIM-project, stellen we heel wat documenten en tools ter beschikking. Om starters wegwijs te maken is er ook het Starterspakket.

Meer weten? Check

wegenenverkeer.be/zakelijk/bim



BIM-toekomstbeeld Rondweg Asse

Nieuwe zoutstrooiers voor fietspaden

De afgelopen jaren investeerden we in eigen strooiers voor fietspaden. De nieuwe modellen strooien minder zout met betere resultaten. Bij strooiacties kunnen in totaal 200 fietspadstrooiers uitrijden; 7 op de 10 fietspadstrooiers zijn al vervangen. Ten laatste in 2024 willen we onze hele strooiersvloot voor fietspaden vernieuwd hebben.

Zuiniger en efficiënter strooien met pekkel

AWV ontwierp de nieuwe modellen samen met fabrikanten van strooiers. De nieuwe strooiers passen zich aan alle soorten fietspaden aan, van brede vrijliggende fietspaden tot verhoogde fietsstroken. Zo kunnen ze de pekkel zuiniger en efficiënt strooien. Je leest het goed: pekkel, geen zout. De reden is eenvoudig: pekkel is ecologisch en werkt ook sneller dan zout. Alleen bij extreme winteromstandigheden is meer zout gebruiken soms aangewezen.

Beter strooien dan vroeger

We begonnen het winterseizoen met 103.000 ton strooizout en pekkel. Meer dan genoeg om ook bij extreem weer de winter door te komen. Ter vergelijking: per winter verbruiken we gemiddeld 40.000 ton. Tijdens een algemene strooiactie kunnen 560 mensen aan de slag zijn van wie 45 AWV-medewerkers in winterdienstpermanentie. Zij coördineren de strooiacties, volgen voorspellingen en de toestand van de weg op.

65 steden en gemeenten kregen in 2022 ook meldingen van ons strooi managementsysteem wanneer we op hun gebied strooien. Zo kunnen ze hun eigen strooiacties perfect op de onze afstemmen.

Zout voor Oekraïne

Door de inval van Rusland kampte Oekraïne met een tekort aan strooizout. We gingen graag op hun vraag in om strooizout te doneren. Eind november 2022 en begin januari 2023 vertrokken 5 vrachtwagens vanuit België en verschillende andere vrachtwagens van bij onze leverancier in Duitsland met in totaal 3000 ton strooizout – waarde: 241.000 euro. Met dank aan B-FAST, dat het transport op zich nam.

SCAN ME



Wil je als stad of gemeente weten wanneer we in jouw regio strooien? Schrijf je in via deze QR-code.



Oproep aan steden en gemeenten: hou je verkeersdata up-to-date

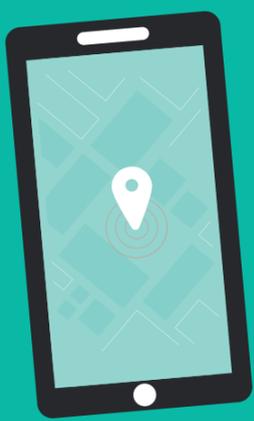
Vele verkeersapps werken met informatie die we als wegbeheerders aanleveren. Hoe kwalitatiever en vollediger die data, hoe beter de ervaring voor weggebruikers. Correcte informatie over wegenwerken, nieuwe snelheidsregimes of verkeersborden op hun route vermindert ook het aantal klachten en meldingen van burgers.

SCAN ME



Meer weten over verkeersdata? Lees meer op

mobilidata.be



Werken bij het Agentschap Wegen en Verkeer: studie-ingenieur ITS Arthur De Vos vertelt



"Mijn doctoraat ging over het verwerken en analyseren van data. En laat data nu ook iets zijn waar het Verkeerscentrum een overvloed aan heeft"

Arthur startte 3 jaar geleden via het traineeprogramma als net afgestudeerde doctorandus ingenieurswetenschappen bij AWV. Vandaag is hij studie-ingenieur ITS (Intelligent Transport Systems) bij het Vlaams Verkeerscentrum.

Arthur, hoe kwam je bij ons terecht?

Arthur: "Best toevallig eigenlijk. De vader van mijn ex stuurde me het traineeprogramma van AWV door. Als trainee kon ik anderhalf jaar werken in 3 verschillende rollen in 3 verschillende afdelingen. Zo kon ik kiezen wat me het meeste aansprak. Het Vlaams Verkeerscentrum was voor mij de beste keuze."

Wat doet een doctorandus Engineering Physics in het Verkeerscentrum?

Arthur: "Mijn studies lijken op het eerste gezicht veraf te liggen van mijn job, maar niets is minder waar. Mijn doctoraat ging, heel kort door de bocht, over het verwerken en analyseren van data. En laat data nu ook iets zijn waar het Verkeerscentrum een overvloed aan heeft (lacht). De data verschillen, maar mijn analytische geest wordt hier meer dan uitgedaagd."

Met welke data werk je precies?

Arthur: "We monitoren de klok rond de technische installaties langs wegen. Denk aan verkeerslichten, wegverlichting, dynamische signalisatie, flitspalen, sluisen en pompen. Defecten willen we snel, juist en efficiënt aanpakken. Dat begint bij de oorzaak te kennen. Zijn er

werken aan de gang, gaat het om een stroomonderbreking of is er een slechte verbinding met het internet?"

Om die diagnose te verbeteren en beter te visualiseren, startten we met Sherlock. We hebben de gewoonte om onze projecten een naam te geven, dat werkt altijd inspirerend.

Als een detective die een defect ontrafelt, verzamelt, analyseert en visualiseert Sherlock essentiële informatie. Onze operatoren, maar ook onze wegtoezichter en managers worden zo ondersteund in het aanpakken van de defecten. En dat komt enkel de verkeersveiligheid ten goede. Ik ben best trots op wat we op korte termijn met dit project gerealiseerd hebben en kijk uit naar de uitrol en feedback van onze stakeholders."

Wat zijn de voordelen aan de job?

Arthur: "Ik krijg ruimte om mijn ideeën werkelijkheid te zien worden. Ik kijk waar ik processen kan verbeteren en kies zelf voor een groot deel hoe ik mijn tijd verdeel.

Wat ik doe, heeft ook meteen impact op het terrein. Ik richt mijn werk zelfstandig in en kan flexibel

mijn leven naast AWV inplannen. Ik ben, laat ons zeggen, nogal actief in mijn vrije tijd (lacht). Ik speel klarnet, ben een klimmer en rijd met de motor... al die zaken kan ik goed combineren met mijn job."

Hoe zie je je toekomst?

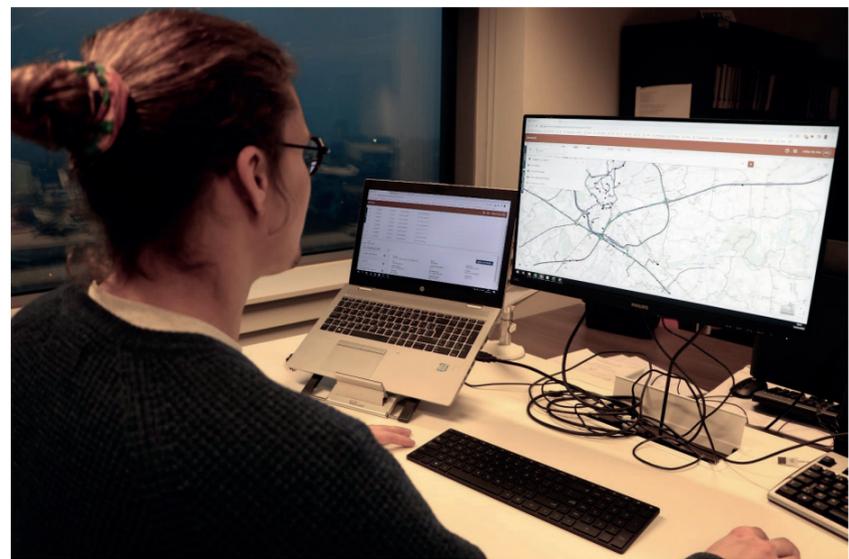
Arthur: "Ik kan vele kanten uit. Mijn projecten zetten me op nieuwe paden en ik volg opleidingen. Neem de opleiding Verkeersveiligheid bijvoorbeeld, die AWV organiseert samen met de Universiteit Gent en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw. Een stevige basis om mijn kennis van weginfrastructuur en veiligheid uit te breiden."

Heb je tips voor afgestudeerde ingenieurs die twijfelen over een job bij de overheid?

Arthur: "Niet twijfelen, geef het een kans (lacht)! Nee, serieus, ik werk hier graag en start met plezier mijn dagen. Voorlopig zit ik hier goed op mijn plaats."

Dank, Arthur!

"Ik krijg ruimte om mijn ideeën werkelijkheid te zien worden. Ik kijk waar ik processen kan verbeteren en kies zelf voor een groot deel hoe ik mijn tijd verdeel."



Lokaal bestuur en een vraag voor AWV?

Contacteer een van onze regiomanagers.

wegenverkeer.be/regiomanagers

Iedereen veilig thuis dankzij jouw talent

Wij zoeken ingenieurs en technische profielen

wegenverkeer.be/jobs

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

wegenverkeer.be/jobs

Vlaanderen is wegen en verkeer