



Vlaanderen
is veilig onderweg

ACTIVITEITENVERSLAG

2024, UITGAVE 2025

Verkeerslichten

1000 KRUISPUNTEN AANGEPAKT **pg. 4**

Snelwegparkings

VERNIEUWING EN UITROL LAADINFRASTRUCTUUR **pg. 7**

Verkeersveiligheid

ENKELE GEREALISEERDE PROJECTEN PER PROVINCIE **pg. 8-19**

Regiomanagers

HET AANSPEERPUNT VOOR STEDEN EN GEMEENTEN **pg. 22**

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Werken aan een betere mobiliteit? Altijd samen, nooit alleen.

Kathy Vandenmeersschaut - administrateur-generaal

Beste lezer,
Beste partner,

De weg is van ons allemaal. Hij brengt ons dichterbij onze favoriete mensen en plaatsen, hij doet ons nieuwe dingen ontdekken, hij staat mee in voor onze veiligheid en welvaart. Als Agentschap Wegen en Verkeer willen we die weg zo veilig mogelijk én klaar voor de toekomst maken.

Gelukkig staan we er niet alleen voor. Samen met onze partners hebben we sterke resultaten kunnen boeken het afgelopen jaar. **In dit verslag zie je slechts een klein deel van de projecten die we samen met aannemers, studiebureaus, nutsbeheerders, mobiliteitsorganisaties, onderzoeksinstellingen, steden en gemeenten en andere Vlaamse overheden hebben gerealiseerd.**

Een goede samenwerking zal ook in de toekomst essentieel zijn. De komende jaren hebben heel wat in hun mars. De nieuwe Vlaamse regering maakt middelen vrij voor het onderhoud van onze wegen, voor grote infrastructuurprojecten, voor de fiets en de modal shift voor personenvervoer... Dat geeft ons de kans om onze wegen en fietspaden verder te verbeteren. We vervangen onze bruggen in zeer slechte staat,

zetten de renovatiewerken van onze tunnels voort, voeren structureel onderhoud uit aan de havenwegen en werken verder aan onze fietspaden, verkeerslichten, verlichting en signalisatie. In 2025 wordt ons Vlaams Verkeerscentrum bovendien 25 jaar - een mooi moment om samen met u achteruit, maar vooral ook vooruit te kijken naar het vaak complexe verkeersbeheer op onze drukke Vlaamse wegen.

Ook met de (nieuwe) lokale bestuurders willen we goed samenwerken. Steden en gemeenten zijn net als wij wegbeheerders. We kampen met dezelfde vragen, zoals de uitdagingen rond infiltratie en waterbuffering, het beheer van onze assets en de groeiende vraag van burgers om meer participatie.

We willen echt een partner zijn voor lokale wegbeheerders in het zoeken naar oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken. Onze regiomanagers zijn de eerste aanspreekpunten, maar ook onze wegendistricten zijn rechtstreeks aanspreekbaar voor vragen rond beheer en onderhoud. We staan ook klaar om te ondersteunen bij vragen rond verkeersveiligheid of vragen rond het ontwerpen van bijvoorbeeld fietsinfrastructuur of oversteekplaatsen.

De inbreng van een gemeente is van groot belang bij zowel kleine als langlopende projecten. Ik denk aan beslissingen die we samen namen op de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid, maar ook aan grotere investeringsprojecten zoals de heraanleg van kruispunten, doortochten of de realisatie van fietspaden en deeltrajecten op fietssnelwegen.

Het is dankzij de vele goede samenwerkingen dat we onze rol als wegbeheerder kunnen invullen. Naast het bedanken van onze partners, wil ik van deze gelegenheid ook gebruikmaken om het AWV-team te vermelden. Met 1.300 collega's zijn we. Mobiliteit is een thema dat elke Vlaming aanbelangt. Dat maakt dat we door ons werk een groot verschil kunnen maken in het dagelijkse leven, maar dat we soms ook in het oog van de storm komen te staan. Bedankt voor jullie harde werk, overgave, enthousiasme... samen kunnen we alles aan!

Op naar vele nieuwe geslaagde samenwerkingen in 2025.

Kathy Vandenmeersschaut

”

Samen met onze partners hebben we sterke resultaten kunnen boeken het afgelopen jaar.”



NIEUWE BEDRIJFSFILM

Veilig onderweg,
samen met jou!

Elke dag timmeren we aan betere, veiligere mobiliteit. Voor jou en voor iedereen die onderweg is. Dankzij samenwerking en overleg met burgers, experts, bedrijven, gemeenten en andere overheden zetten we elke dag stappen vooruit.

De weggebruiker is het hoofdpersonage van onze nieuwe bedrijfsfilm.

Bekijk de film via deze link:



NIEUWSBRIEF VOOR PARTNERS

Mobiliteitsprofessional met interesse in nieuws van AWV?

Om onze partners en stakeholders zo goed mogelijk te informeren, startten we vorig jaar met een driemaandelijkse nieuwsbrief.

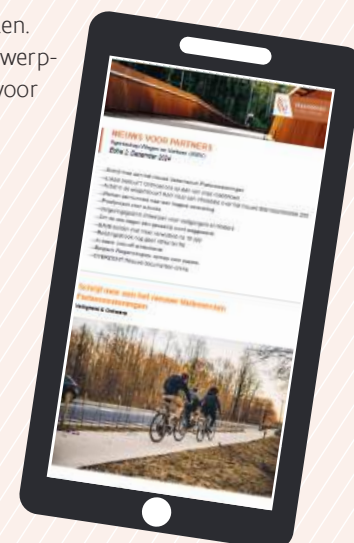
Voor wie is de nieuwsbrief bedoeld?

Voor professionals actief in het domein van mobiliteit en openbare werken met een interesse in de activiteiten van ons agentschap.

Wat kunt u verwachten?

Geen nieuws over lokale projecten, wel updates over grote dossiers en Vlaanderen-brede projecten. We houden u ook op de hoogte van nieuwe ontwerp-richtlijnen, dienstorders, opleidingen en events voor partners.

Schrijf in:



Ons agentschap in cijfers

INFRASTRUCTUUR

WEGEN & FIETSPADEN

Wegen **7.113 km**
Gewestwegen 5.669 km
Autosnelwegen (incl. op- en afritten) 1.444 km

Fietspaden **7.730 km**
Vrijliggend 57,3%
Aanliggend 30,4%
Aanliggend verhoogd 12,3%

DIENTENZONES & HOPPIN

Locaties met (ultra)snelladers **108**
Langs snelwegen 48
Langs gewestwegen 60

Dienstenzones **72**
Hoppinpunten **247**
incl. carpoolparkings & park&rides

EM-INSTALLATIES

Lichtengeregelde kruispunten **1.761**
aangepast volgens Actieplan 1.006
waarvan intelligente lichten 150

Glasvezelnetwerk **2.760 km**

Verlichtingsmasten **106.000**
waarvan led (%) 70%

Verlichte borden **842**

Trajectcontroles **319**

Flitspalen (Snelheids- en roodlichtcamera's) **1.148**

Installaties voor controle op tussenafstanden, inhaalverbod en gebruik pechstrook **12**

Installaties voor controle op overlading (weigh-in-motion) **7**

Installaties met gecombineerde functionaliteit **9**

Vaste aslastwegers **39**

SIGNALISATIE & MONITORING

Verkeersborden **462.050**

Seinbruggen **781**

Spitsstroken **8**

Borden rijstrooksignalisatie (RSS) **1.905**

Digitale tekstborden (R)VMS **193**

Locaties met fietstellussen **87**
aantal fietstellers met gemiddeld aantal fietsers per dag 139
66.000

Verkeerscamera's **2.020**

Lussen voor verkeersmetingen* **5.117**
*Locaties met dubbele meetlussen
Metten-in-Vaanderen/minuutwaarden verkeersmetingen

KUNSTWERKEN

Bruggen **1.742**

Grote tunnels **26**

Ecoducten **6**

ACTIVITEITEN

VERKEER

Incidenten met verkeershinder **12.931**

Omleidingen
over lange afstand 1.912
over korte afstand 783
(incl. calamiteitsroutes)

INTERACTIE & DIENSTVERLENING

Adviezen **19.617**

Vergunningen* **6.150**

Meldingen in Meldpunt Wegen **36.500**

Online bezoekers
wegenenverkeer.be 1.632.536
*voor inname van openbaar domein

PROJECTEN

Infrastructuurwerken* **878**

Participatietrajecten **30**

Verkeersveiligheid**

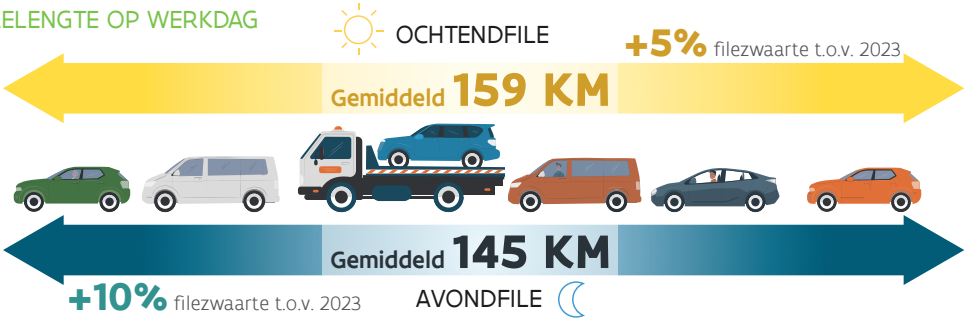
Vlaams Actieplan Verkeerslichten 125

Schoolroutes 111

Gevaarlijke punten 104

*Totaal aantal investeringswerken aan fietspaden, kunstwerken, wegen en parkings, inclusief de wegwittrusting (verlichting, verkeerslichten etc.)
Mobilele wegenwerken zijn niet mee opgenomen.
**Uitgevoerd of in uitvoering in 2024

FILELENGTE OP WERKDAG



BUDGET

REGULIER ONDERHOUD **181,32 M€**

INVESTERINGEN & STRUCTUREEL ONDERHOUD
Reguliere investeringen* **516,94 M€**

Beschikbaarheidsvergoeding publiek-private samenwerking **128,97 M€**

Combimobiliteitsfonds **5,18 M€**

Verkeersveiligheidsfonds **15,01 M€**

*Incl. doorstroming, kilometerheffing e.a.

1000 kruispunten met verkeerslichten aangepakt: minder conflicten en nooit meer voor niets voor rood

1 kruispunt om de 3 dagen: dat is het tempo waarin we met het Vlaamse Actieplan Verkeerslichten sinds 2016 onze kruispunten veiliger en slimmer maken in heel Vlaanderen. In 2024 namen we 125 kruispunten onder handen, waardoor we begin 2025 de mijlpaal van 1000 maximaal conflictvrije kruispunten haalden.



”
In 2024 vernieuwden we exact 125 kruispunten. Op die locaties haalden we conflicten weg en plaatsten we extra detectie.”

Benieuwd naar waar we werken aan verkeerslichten in het kader van het Actieplan?



Nooit meer voor niets voor rood

Met het Vlaamse Actieplan Verkeerslichten maken we elk jaar minstens 125 kruispunten met verkeerslichten op gewestwegen veiliger. We doen dat door zogenoemde conflicten weg te halen. Dat zijn bijvoorbeeld gevaarlijke situaties waarbij overstekende voetgangers en fietsers tegelijk groen hebben met afslaand autoverkeer. Begin 2025 pasten we zo het duizendste lichtengeregeld kruispunt aan.

We halen niet alleen conflicten weg, we rusten de kruispunten ook uit met extra detectie – van drukknoppen tot infraroodcamera's en detectielussen in het wegdek – vaak meerdere per rijstrook. Zo maken we de verkeerslichten slimmer en wordt onnodig wachten voor rood iets uit het verleden.

Soms iets langer wachten om iedereen veilig te laten oversteken

In 2024 vernieuwden we exact 125 kruispunten. Op die locaties haalden we zoveel mogelijk conflicten weg, wat de verkeersveiligheid ge-

voelig verhoogt. Een impactstudie van het Actieplan toont aan dat het aantal letselongevallen na het weghalen van conflicten op kruispunten daalt met gemiddeld 19%.

Die winst op het vlak van verkeersveiligheid weegt dan ook op tegen het feit dat gemotoriseerd verkeer soms iets langer moet wachten voor rood om alle voetgangers en fietsers te laten oversteken zonder dat ze kruisen met afslaand autoverkeer.

Lichtenregeling aanpassen geen sinecure

Een nieuwe lichtenregeling installeren is een precies werk dat een goede voorbereiding en analyse van de huidige en toekomstige verkeerssituatie vraagt. Zo'n aanpassing vraagt dus wat tijd. Er gebeuren tellingen op het kruispunt en de nieuwe regeling wordt getest in een testomgeving vooraleer ze op het terrein actief wordt.

Een nieuwe lichtenregeling vraagt ook vaak om een aanpassing van de infrastructuur op het kruispunt: denk aan extra palen, seinen of detectielussen die we moeten installeren.

MobiliData

Automatisch groen voor hulpdiensten op weg naar een noodsituatie

”
Niet alleen hulpdiensten connecteren met intelligente lichten. Iedereen in de wagen of op de fiets kan dat.”

De brandweerwagens van zone Centrum in Gent krijgen sinds kort automatisch groen licht wanneer ze intelligente lichten (iVRI's) naderen. Groen licht voor hulpdiensten is een van de voordelen van deze nieuwe generatie verkeerslichten die met elkaar en met weggebruikers connecteren via navigatiesystemen en verkeersapps.

Sneller én veiliger bij mensen in nood

De Brandweerzone Centrum in Gent is de eerste hulpverleningszone in Vlaanderen die haar voertuigen technisch uitrust om te kunnen 'praten' met de intelligente lichten. Zo zijn de hulpverleners sneller bij slachtoffers en wordt het veiliger rijden, niet alleen voor de hulpverleners, maar voor iedereen op kruispunten waar de hulpdiensten onderweg naar een dringende interventie passeren.

De brandweerwagens hoeven niet meer door rood te rijden op het moment dat andere takken groen hebben, wat gevaarlijk kan zijn.

Niet alleen voor hulpdiensten

Niet alleen hulpdiensten kunnen connecteren met intelligentie lichten. Iedereen in de wagen of op de fiets kan eenvoudig verbinding maken met intelligente lichten door een verkeersapp te gebruiken die

de Mobidata-diensten aanbiedt, zoals Flitsmeister en sinds vorig jaar ook Sway voor fietsers.

Via hun app krijgen mensen ook meldingen over de situatie op hun route. Vandaag zijn dat meldingen over files, wegenwerken, een spookrijder, ladingverlies, ongevallen, personen en dieren op de weg. Op termijn komen daar ook meldingen bij over naderende hulpdiensten.

Vlaanderen als pionier in Europa

Prioritair groen voor hulpdiensten is een van de innovaties die de Vlaamse overheid uitrolt binnen het programma Mobidata, samen met het onderzoekscentrum imec en private partners. Met Mobidata is Vlaanderen echt een pionier op het vlak van geconnecteerde mobiliteit in Europa en na Nederland ook de eerste regio met intelligente verkeerslichten.

Bekijk hier beelden van de brandweer in actie



Weten waar er intelligente lichten in je buurt zijn?



Hoe sterk is de winterse fietser

‘Hoe sterk is de eenzame fietser’, zong Boudewijn De Groot in 1973. Maar eenzaam is de fietser al lang niet meer, zo toont ons fietsrapport. Met meer en meer fietsers die langs onze tellers passeren, wordt ook duidelijk dat bij koude, donkere dagen de Vlaming steeds vaker voor de fiets kiest. Die groeiende fietsreflex ondersteunen we met een winterdienst op maat.

Metten is weten

Vandaag rijden bij een algemene strooiactie meer dan 200 fietspadstrooiers op de vrijliggende en aanliggende verhoogde fietspaden langs gewestwegen. De aanliggende fietspaden worden mee gestrooid met de grote strooiwagens.

Afgelopen jaren investeerden we in eigen, aangepast materiaal waarbij we vooral met pekels de fietspaden ijsvrij houden. Dankzij een groot netwerk van wegdeksensoren kennen we de risico's op gladheid. Extra sensoren in de vrijliggende fietspa-

den en fietsbruggen - die extra ijsgevoelig zijn - voegen nu ook nieuwe informatie toe.

Meer fietsers in de wintermaanden

Op 83 locaties staan vandaag AWW-fietsstellers langs gewestwegen, die vaak tellen in beide richtingen. Sommige zijn onzichtbaar, andere hebben een display. Bij een vergelijking van 20 telpunten die ook het jaar voordien actief waren, blijkt dat het aantal fietsers op die locaties steeg met bijna 12% tegenover het jaar voordien.

We zien ook meer woon-werkverplaatsingen met de fiets, wat wordt bevestigd door de forse toename van fietsers tijdens de wintermaanden januari en februari. Om dat groeiende fietsverkeer te ondersteunen, moeten fietsers ook kunnen rekenen op ijsvrije fietspaden.

Strooien van fietssnelwegen

Het ijs- en sneeuwvrij houden van de circa 1.600 kilometer Vlaamse fietssnelwegen is vandaag een gedeelde verantwoordelijkheid. Naast AWW beheren ook steden en gemeenten en andere Vlaamse overheidsdiensten als De Vlaamse Waterweg de fietssnelwegen.

Om te onderzoeken of een centrale winterdienst door één partij efficiënter en veiliger is - en welke mensen en middelen daarvoor nodig zijn - voerden we vorig jaar in samen-



Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Annick De Ridder bekijkt het gladheidsmeetsysteem (GMS) op het district Antwerpen.

werking met De Vlaamse Waterweg, de stad Hasselt en de gemeente Diepenbeek een proefproject uit. We hielden als enige partij een proefstrook op de fietssnelwegen

F72 en F5 tussen Heusden-Zolder en Genk ijsvrij. Uit de eerste resultaten blijkt dat een centrale winterdienst voor fietssnelwegen efficiënter en veiliger is.

INTERVIEW

Het Vlaams Verkeerscentrum? Veel meer dan enkel de monitoring van het verkeer

25 JAAR

Vlaams Verkeerscentrum

Het Vlaams Verkeerscentrum is meer dan de informatiefabriek over het verkeer op de snelwegen. Het is een geoliede machine die niet enkel het drukke verkeer zo goed mogelijk afhandelt, maar ook systematisch de veiligheid voor iedereen onderweg verhoogt. Hoe precies? Patrick Deknudt, teamhoofd Verkeersmanagement, geeft tekst en uitleg.

Mensen kennen het Verkeerscentrum als bron van info over de files, maar dat is lang niet alles wat we doen?

“Klopt. Wij zetten elke dag de enorme hoeveelheid informatie die we realtime verzamelen over het verkeer aan het werk om onze wegen veiliger te maken.

Wellicht het meest bekende voorbeeld is het dynamisch verkeersmanagement waarbij we de snelheden op de snelwegen laten variëren in functie van de drukte van het verkeer. Dat zorgt niet enkel voor een betere doorstroming, maar vooral voor meer veiligheid door het vermijden van grote snelheidsverschillen bij files. Die drukte meten we met meer dan 5000 lussen in de snelwegen.”

Tellussen zijn niet de enige bronnen. Wat brengen we nog in kaart over het verkeer?

“In 2024 breidden we onze verkeersdata uit naar het volledige wegennet. Ook het fietsverkeer langs gewestwegen komt zo scherp in beeld. We tellen inderdaad via tellussen in de weg en in het fietspad, maar we gebruiken ook andere bronnen als OBU-data, dat zijn data van de On Board Units van de vrachtwagens voor de kilometerheffing, analyses van camerabeelden en automatische nummerplaattherkenning of

nog data die rechtstreeks uit de voertuigen zelf komen. Zo kennen we het volume, het type en ook de gereden snelheid van het verkeer, en kunnen we ook analyses naar bijvoorbeeld de herkomst en bestemming van het verkeer doen.”

Hoe zetten we die verkeersinformatie dan precies aan het werk om de veiligheid te verhogen?

“Door goed te weten wat er zich afspeelt op het wegennet, kunnen we zeer gericht aanpassingen doen aan de infrastructuur. Ik denk bijvoorbeeld aan een project dat nu enkele jaren loopt en waarbij we ongevallen met impact op het verkeer in de diepte analyseren en reconstrueren via alle mogelijke data om zo bijvoorbeeld ‘hotspots’ te detecteren, plekken waar een patroon van onveilige situaties zich aftekent.

Concreet analyseren we camerabeelden, wat we samenleggen met meetgevens over type en snelheid van het verkeer, om zo zicht te krijgen op de oorzaken van de ongevallen. Die info leidt vaak tot aanpassingen van de infrastructuur. Denk bijvoorbeeld aan het doortrekken van de witte lijn vanaf de aansluiting met de Antwerpse Ring doorheen de Craeybeckxtunnel of

aanpassingen aan signalisatie van bochten in aansluitlussen.”

Samenwerken is een rode draad voor ons agentschap in alles wat we doen. Geldt dat ook voor onze afdeling Verkeerscentrum?

“Zeer zeker. We hebben in eerste instantie een permanente samenwerking met de hulpdiensten. Daarnaast werken we samen met een hele reeks onderzoeksinstituten, zoals de Vlaamse universiteiten en bedrijven actief op het vlak van mobiliteit. Met die partners werkten we de afgelopen 2 jaar bijvoorbeeld samen in het OptiRouteS-project om navigatiediensten in hun routeplanning niet enkel rekening te laten houden met de snelste individuele route, maar ook met de maatschappelijke impact ervan. En er is natuurlijk de afstemming met andere bouwheren zoals Lantis en De Werkvennootschap voor de inrichting en signalisatie van werven en het bijbehorende verkeersmanagement.

Om af te sluiten, misschien nog even aanstippen dat ook gemeenten de klok rond bij onze bewaking en meldkamer terecht kunnen om storingen aan de openbare verlichting, dynamische borden of verkeerslichten te melden.”

”
In 2024 breidden we onze verkeersdata uit naar het volledige wegennet. Ook het fietsverkeer komt zo scherp in beeld.”



INTERVIEW

Renovatie oude bruggen en tunnels: inhaaloperatie op schema

Veel van onze bruggen en tunnels zijn aan een grondige renovatie of vervanging toe. Waarom? Ze zijn verouderd en worden belast door meer en zwaardere voertuigen dan die waarvoor ze in het verleden ontworpen zijn. Daarom startten we samen met De Vlaamse Waterweg en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken enkele jaren geleden een inhaaloperatie om ze te vernieuwen. Programmamanager Jan Van Rensbergen en omgevingsmanager voor de publiek-private samenwerking Kunstwerken Nele Gheysens vertellen je er meer over.



”

Samen met de besturen leggen we de moeilijke mobiliteitspuzzel. Hoe beschermen we het leven en de economie in de buurt?”

VL.n.r. Jochen Verheyden, Nele Gheysens, Jan Van Rensbergen, Lennert Leysen ©DMOW

Masterplan voor bruggen en tunnels

Jan: “Om deze inhaaloperatie mogelijk te maken, stelden we voor de bruggen en de tunnels een masterplan op. Met dat meerjarenprogramma renoveren en vervangen we de verouderde bruggen en tunnels. Zo geven we ze een upgrade en maken we ze veiliger. En we verbeteren de manier waarop we ze onderhouden. In de plannen voor die renovaties en vervangingen houden we ook altijd met verschillende risico's rekening, bijvoorbeeld met de impact die de sluiting van een brug op de economie zou hebben.”

Publiek-private samenwerking

Nele: “Het masterplan voor bruggen hebben we aangevuld met een publiek-private samenwerking (PPS). Dankzij die PPS vernieuwen we tegen 2030 nog eens een 40-tal bruggen in slechte of heel slechte staat. Zo pakken we tegen 2030 alles samen meer dan 200 bruggen aan.”

Versnelde aanpak

“De 37 bruggen die in heel slechte staat zijn, staan op de lijst met prioritaire kunstwerken”, gaat Jan verder. “Die kunstwerken pakken we

met voorrang aan omdat de toestand van die bruggen kritiek is en risico's kan inhouden voor de weggebruikers. Bij al onze beslissingen denken we in de eerste plaats dan ook aan de veiligheid van de weggebruikers. Daarom zetten we ook sterk in op de renovatie van de verouderde tunnels. De totaalrenovaties van de Beverentunnel en de Leonardtunnel zijn daarvan een voorbeeld.”

Inspiraak lokale besturen

Nele: “De renovatie van een brug heeft ook een impact op de omgeving. Daarom betrekken we de lokale besturen bij onze plannen. Is de verkeerssituatie of de omgeving veranderd? Zijn er nieuwe verwachtingen? Zo ja, hoe kunnen we daar dan rekening mee houden binnen de ruimtelijke en budgettaire beperkingen? Samen met de besturen leggen we ook de moeilijke mobiliteitspuzzel. Hoe beschermen we het leven en de economie in de buurt? Hoe houden we de hele omgeving veilig? Hoe zorgen we ervoor dat al het verkeer kan blijven doorstromen? Dat zorgt ervoor dat de vernieuwing en renovatie van onze kunstwerken een boeiende, complexe en uitdagende job is.”

Bijbel van de wegenbouw krijgt stevige update

Het Standaardbestek 250 is dé referentie voor het opstellen van bestekken voor werken in wegenbouw, rioleringen, signalisatie en groenaanleg. Elke vijf jaar vernieuwen we dit standaardbestek om in te spelen op de nieuwste ontwikkelingen in materialen en technieken.

Het Standaardbestek is meer dan een technische handleiding; het zorgt ervoor dat we als wegenbouwsector uniform kunnen werken met oog voor kwaliteit, duurzaamheid en veiligheid. Deze tiende editie speelt in op de nieuwste ontwikkelingen, zoals circulaire materialen en waterdoorlatende structuren.

Aandacht voor duurzaamheid

Waterdoorlatende asfaltmengsels komen uitgebreid aan bod, net als groenaanleg en natuurtechniek, dat een volledig nieuw hoofdstuk krijgt. In onbruik geraakte funderingen verdwijnen en de eisen rond het controleren van funderingen en plaatproeven worden scherpgesteld. Ook specifieke verhardingen en mengsels, zoals grind-gazoncombinaties en havenverhardingen, komen aan bod.

Misschien wel dé belangrijkste wijziging is de publicatie van het nieuwe Standaardbestek 200 met algemene administratieve en technische bepalingen voor de standaardbestekken 250 (Wegenbouw), 260 (Kunstwerken en waterbouw) en 270 (Elektromechanica), dat in de nieuwe versie het nummer 280 zal krijgen.

Resultaat van samenwerking

Voor de opmaak van de nieuwste versie werkten we in maar liefst 9 werkgroepen, met elk een eigen expertise. 150 mensen hebben meegewerkt. Zonder de medewerking van OCW, Aquafin, VVSG, VLM, VMSW, COPRO, Vlaro, verschillende aannemers en federaties was er geen standaardbestek. De pen werd vastgehouden door onze eigen experts wegenbouwkunde.

Overgangsperiode tot 1 januari 2026

Door de dalende interesse is er geen gedrukte versie meer. De digitale versie van alle geüpdatete standaardbestekken wordt gepubliceerd op 1 juli 2025. Vanaf die datum geldt nog een overgangsperiode van zes maanden. Vanaf 1 januari 2026 is het verplicht om de nieuwe versies te gebruiken voor aanbestedingen van overheidsbedrijven actief binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

”

Deze nieuwe editie speelt in op de nieuwste ontwikkelingen, zoals circulaire materialen en waterdoorlatende structuren”



Infosessie nieuw standaardbestek in de Universiteit Antwerpen

De nieuwe standaardbestekken downloaden?



VEEL INTERESSE VOOR INFOSESSIES

Naar aanleiding van de publicatie van de nieuwe versie van het Standaardbestek 250 voor de wegenbouw, organiseerden we vijf (bijna allemaal volzette) infosessies, eentje in elke Vlaamse provincie. Vier experts van het agentschap en Aquafin deden er de wijzigingen uit de doeken. Over de wijzigingen in de standaardbestekken 200, 260, 270 en 280 volgen nog infosessies na de zomer.

INTERVIEW

Minder wateroverlast dankzij slim waterbeheer

Als grootste wegbeheerder in Vlaanderen zijn we met bijna 7000 kilometer aan wegen een grote verharder. Daarom zijn we voortdurend op zoek naar nieuwe materialen en technieken om het regenwater onder en naast onze wegen in de grond te laten infiltreren. Zo legden we op enkele plaatsen al waterdoorlatende verhardingen en bermfiltratie aan. In 2026 testen we ook een uniek concept uit. Onze studie-ingenieur An Scheers adviseert ons op welke wegen we het water kunnen laten infiltreren en hoe we dat het best kunnen doen.

Richtlijnen voor buffering en infiltratie

"In ons vademecum Standaardstructuren staan de richtlijnen voor alle verhardingen en funderingen waarmee we onze wegen aanleggen. Omdat we tot 2023 het regenwater standaard naar de riolering of waterlopen afvoerden, namen we er toen waterbuffering en -infiltratie in op."

Waterdoorlatende verharding

"De carpoolparkings langs de E17 in Kruisem en de E40 in Landen vernieuwden we met waterdoorlatende verharding. In Kruisem gebruiken we waterdoorlatend asfalt. Het water infiltreert er rechtstreeks in de grond en loopt er zo ook weg naar wadi's en een bufferbekken. Die nieuwe wegoopbouw met waterdoorlatend asfalt voegen we nog dit jaar aan het vademecum Standaardstructuren toe."

"In Landen legden we extra parkeerplaatsen aan met grasbetonstraatstenen op een waterdoorlatende fundering. Het water tussen de grasbetondallen in de fundering

en via drainagebuizen vertraagt naar het bufferbekken onder de parking. Daar sijpelt het water langzaam in de grond. Ook het water van de parkeerplaatsen die er al waren, voeren we via goten naar het bufferbekken af."

Uniek in Europa: infiltratie via de onderfundering

"In 2026 zullen we op de N32 in Zedelgem een innovatief concept uittesten dat door Aquafin ontwikkeld is. Het is uniek in Europa en bestaat uit een gewone verharding in asfalt of beton, een waterdoorlatende fundering en een waterdoorlatende onderfundering in steenslag en zand. Van de weg stroomt het water eerst naar extra grote kolken. Daarna loopt het via goten in de onderfundering, waar het gebufferd wordt en langzaam in de grond trekt. Dat systeem kan per seconde evenveel water aan als een grasland. Dat is enorm."

Metten is weten

"Een weg moet genoeg draagvermogen hebben, ook tijdens buffer-

ring of infiltratie. Met een valgewichtdeflectometer meten we hoe het regenwater dat draagvermogen beïnvloedt. Nadat het geregend heeft, laten we een gewicht op de weg vallen. Zo ontstaat een kracht op het wegdek die je kunt vergelijken met de impact van een vrachtwagen. Op dat moment registreren 9 sensoren hoe het wegdek doorbuigt. Die metingen vergelijken we met metingen uit een droge periode. Op basis van die resultaten weten we dan welke invloed infiltreren en bufferen op het draagvermogen van de weg heeft."

Proefproject bermfiltratie

"Op dit moment onderzoeken we de impact van bermfiltratie op het draagvermogen van de N10 in Berlaar en de N17 in Puurs. Daar legden we bermfiltratie als proefproject aan. Het regenwater loopt er rechtstreeks van de weg in de bermen, waar het in de grond infiltreert."

”

Een weg moet genoeg draagvermogen hebben tijdens buffering of infiltratie. Met een valgewichtdeflectometer meten we hoe het regenwater dit beïnvloedt."



INTERVIEW

Investeren in snelladers samen met vernieuwing van onze snelwegparkings

”

De komende 5 jaar richten we samen met onze partners parkings opnieuw in met vernieuwde tankstations, shops en extra snelladers voor auto's én vrachtwagens."



We rusten al enkele jaren parkings bij de snelwegen in Vlaanderen uit met (ultra)snelladers. Ook vernieuwen we ze grondig samen met de concessiehouders. Deskundige concessiebeheer Leen Vanhalle: "Van Europa moet je vanaf 2026 je auto langs de kernwegen van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) om de 60 kilometer kunnen snelladen. Eind 2025 kun je dat in Vlaanderen langs heel het snelwegnetwerk al om de 25 kilometer."

Snelladen op 133 parkings

"Onder de vorige Vlaamse Regering zijn we de carpool- en snelwegparkings in Vlaanderen versneld beginnen uit te rusten met snelladers en ultrasnelladers. Dankzij die versnelde uitrol kun je sinds eind 2024 je wagen al op 108 parkings snel of ultrasnel opladen. In 2025 komen er op nog eens 25 parkings snelladers. 5 snelwegparkings krijgen ook snelladers voor elektrische vrachtwagens."

Versnelde uitrol van (ultra)snelladers

- Sinds eind 2024 kun je op 108 parkings bij de snelwegen snelladen en ultrasnelladen.
- In 2025 rusten we nog eens 25 parkings uit met (ultra)snelladers.
- Ook voor vrachtwagens plaatsen we snelladers.

Grondige vernieuwing van snelwegparkings

"Samen met de concessiehouders en de exploitanten van laadpalen zijn we de snelwegparkings ook grondig aan het vernieuwen. Daarvoor brengen we in 2025 eerst het strategisch netplan voor de dienstenzones up-to-date. Op basis van het duidelijke toekomstbeeld in dat plan zorgen we dat de dienstenzones voorbereid zijn op toekomstige uitdagingen zoals de energietransitie.

De komende 5 jaar richten we zo verschillende parkings – bijvoorbeeld in Marke, Ranst en Gentbrugge – opnieuw in met onder andere vernieuwde tankstations, shops, extra snelladers voor auto's en nieuwe snelladers voor vrachtwagens. We blijven ook het algemene beeld en de veiligheid van de dienstenzones

verbeteren. De afgelopen jaren investeerden we bijvoorbeeld al fors in camerabewaking en hekwerken."

Extra aandacht voor vrachtwagens

"In dat strategisch netplan komt ook het vrachtverkeer ruim aan bod. Daarbij houden we maximaal rekening met de opmerkingen van de transportsector. Zo onderzoeken we waar we extra parkeerplaatsen kunnen aanleggen en welke nieuwe voorzieningen we vrachtwagenchauffeurs kunnen geven. Maar dat is niet makkelijk. In Vlaanderen zijn er al veel parkings langs de snelwegen. Ook de regels voor en verwachtingen over terreinen in concessie worden altijd strenger, en het is niet haalbaar om alle vrachtwagens langs de snelwegen te laten parkeren."

Samenwerking met lokale besturen

"Ook de lokale besturen hebben inspraak in onze plannen. Zo betrekken we de gemeenten altijd bij de opmaak van de bestekken en de beoordeling van de offertes. Ze kunnen ook input geven op de plannen zelf."

Betere doorstroming en verkeersveiligheid op de Turnhoutsebaan

MOL - De Turnhoutsebaan (N18) verbindt Mol met Turnhout en trekt elke dag een enorme verkeersstroom aan. Vooral tijdens de spitsuren kleurt die gewestweg rood, wat regelmatig leidt tot zware ongevallen met bestuurders en fietsers. Daarom plaatsten we nieuwe verkeerslichten, oversteekplaatsen en een middenberm. Die kwamen ter hoogte van de kruispunten met de Kapellestraat en de Postelarenweg in Mol.

Verhogen veiligheid actieve weggebruikers en verbeteren doorstroming

Voor zowel de actieve weggebruiker als het gemotoriseerd verkeer was de situatie op de Turnhoutsebaan verre van ideaal. De verkeerslichten waren beperkt, de auto's komende vanuit de Kapellestraat moesten continu voorrang geven aan het verkeer op de N18. Daarnaast moesten ze tegelijk rekening houden met fietsverkeer op het dwarsende fietspad.

Volledige heraanleg kruispunt

Een grondige herinrichting van het drukke verkeersknooppunt drong zich op. Inspiratie daarvoor haalden we bij de heraanleg van de Leenhofstraat in 2012. Toen plaatsten we tijdelijke verkeerslichten op het kruispunt met de Turnhoutsebaan en de Kapellestraat. Uit bevestigingen bleek die aanpak een succes. Daarom was dat het ideale startpunt om het kruispunt volledig opnieuw in te richten.

Verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren

We namen 4 maatregelen voor veiliger en vlotter verkeer op de Turnhoutsebaan en in nabijgelegen woonstraten:

1. Op het kruispunt met de N18 en de Kapellestraat plaatsten we **verkeerslichten** en **3 oversteekplaatsen** voor fietsers en voetgangers.
2. Beide rijrichtingen van de N18 kregen een **afslagstrook** naar de Kapellestraat.
3. Ter hoogte van de Postelarenweg kwam een **middenberm**. Auto's kunnen vanuit die weg de N18 niet meer oversteken, maar alleen nog rechts afslaan.
4. Aan beide kanten van de weg liggen nieuwe, toegankelijke **bushaltes**, zodat bussen niet meer op de rijbaan hoeven te stoppen.



Vernieuwde fietsinfrastructuur

Over een afstand van zo'n 200 meter, tussen de Violettenstraat en de Postelarenweg, legden we ook vrijliggende fietspaden aan. Die kwamen langs beide zijden van de weg. Ter hoogte van de Postelarenweg ligt een dubbelrichtingsfietspad, zodat fietsers makkelijk toegang hebben tot 1 van de 3 oversteekplaatsen.

Op weg naar een fietsvriendelijke Singel

BERCHEM - De Singel (R10) is een van de drukste verkeersaders van Antwerpen en verbindt de stad met omliggende districten als Borgerhout en Merksem. Om die verbinding veiliger te maken, vernieuwden we de afgelopen jaren al een groot deel van de fietsinfrastructuur. Binnenkort is ook de herinrichting van de kruising met de Grotesteenweg (N1) in Berchem rond. Daar moderniseren we 2 kruispunten aan de Binnensingel (R10) en de brug over de Antwerpse Ring (R1). Ook de traminfrastructuur werd vernieuwd, in samenwerking met De Lijn.

Vernieuwing kruispunten Grotesteenweg

Niet conflictvrij en niet aangepast aan het altijd maar groeiende fietsverkeer: dat waren de fiets- en rijwegen op de Grotesteenweg (N1), ter hoogte van de R10 en het op- en afrittencomplex in Berchem. Om de route veiliger en overzichtelijker te maken, pakten we het traject aan van de Uitbreidingsstraat tot het kruispunt met de Elisabethlaan en het Ringfietspad. De 2 kruispunten zijn ondertussen klaar. Voor de vernieuwing van de brug volgen nog enkele werkzaamheden.

- De bypass naar de Elisabethlaan verdween en is nu met lichten geregeld.

3. De brug over de Ring

In de laatste fase knappen we de volledige bruginfrastructuur op. Daar komen afgeschermd dubbelrichtingsfietspaden van 3 meter breed en overzichtelijke opstelplaatsen. Die maken de rijweg voor iedere weggebruiker veiliger.

Heraanleg van de volledige infrastructuur

Tegelijk met de herinrichting ver-

nieuwde De Lijn ook de traminfrastructuur: van sporen en perrons tot bovenleidingen en masten. Daarnaast legde water-link een gescheiden rioolstelsel aan tussen de Binnensingel en de Uitbreidingsstraat. Dat stuurt regenwater naar het nabijgelegen natuurpark Wolvenberg, waar het opgevangen en gezuiverd wordt. En er kwam een nieuwe drinkwaterleiding in de Uitbreidingsstraat en de Patriottenstraat. Dat maakt van de Grotesteenweg in Berchem een weg met een veilige, efficiënte én duurzame infrastructuur.

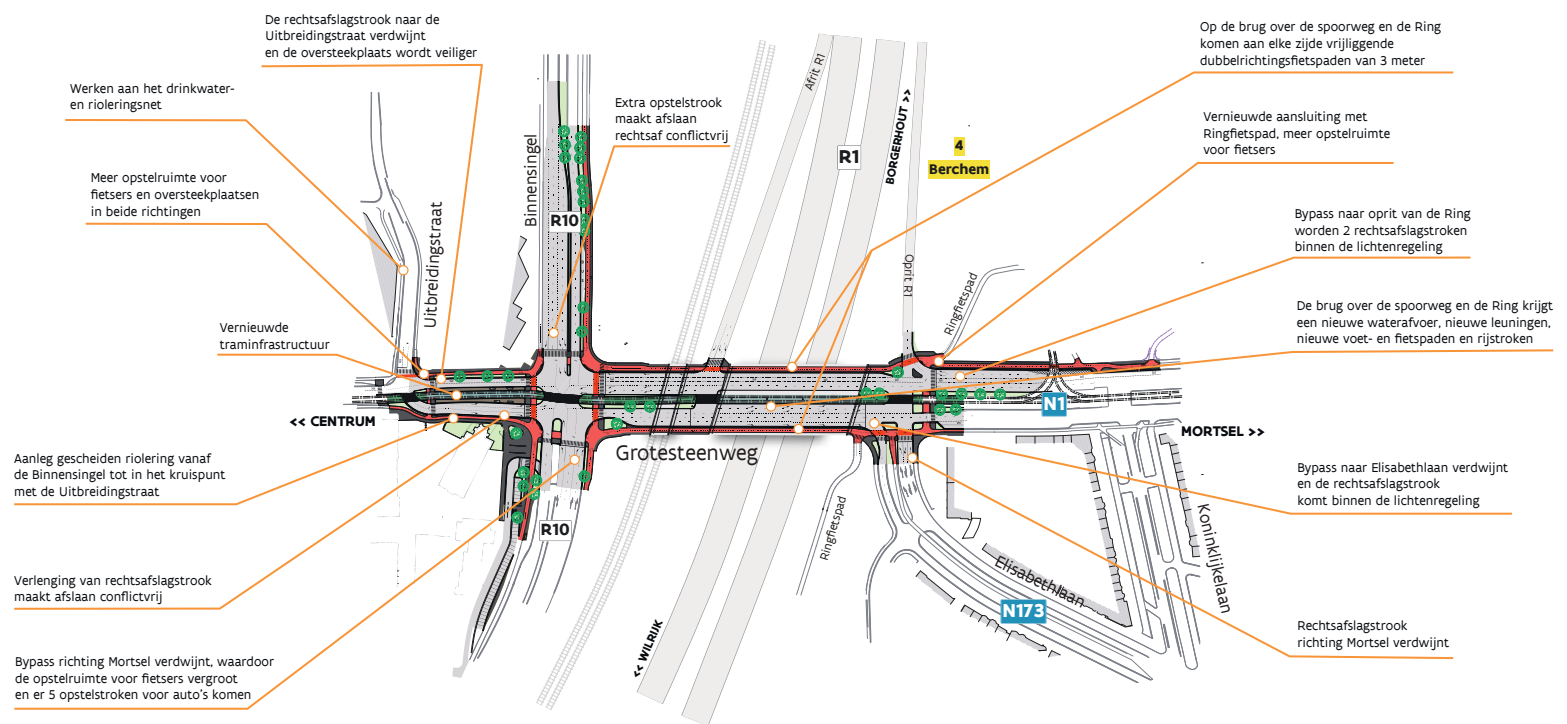


1. Het kruispunt Grotesteenweg (N1) met de Binnensingel (R10)

- Er kwam een vijfde opstelstrook bij richting Antwerpen-Zuid.
- De strook om rechts af te slaan naar de Binnensingel werd langer.
- Staduitwaarts liggen er 5 nieuwe opstelstroken, waarvan 2 afslagstroken naar rechts, geregeld met verkeerslichten.
- We schraptten de afslagstrook naar de Uitbreidingsstraat en verbeterden de oversteek.

2. Het kruispunt Grotesteenweg (N1) met de Elisabethlaan

- We vervingen de bypass vanuit Mortsel naar de R1 door verkeerslichten en een tweede afslagstrook.
- Rechts afslaan richting Mortsel vanaf de Elisabethlaan is niet meer mogelijk. Rechtdoor rijden en links afslaan kan nog wel.



Vernieuwings- en renovatiewerken in Kennedy-, Craeybeckx-, Rupel- en Beverentunnel

REGIO ANTWERPEN - Elke dag rijden bijna een half miljoen voertuigen door de 25 tunnels in ons beheer. De meeste werden in de jaren '60 of '70 gebouwd en zijn op het vlak van veiligheid, technologie en duurzaamheid aan een vernieuwing toe. Daarom zijn in Antwerpen vernieuwings- en ook grootschalige renovatiewerken aan de gang in 4 grote tunnels.

Kennedytunnel: energieuwiger en veiliger

Met zijn auto-, spoor- en fietsverbinding is de Antwerpse Kennedytunnel (R1) een van de belangrijkste, maar ook de derde oudste tunnel op onze snelwegen, na de Tijsmans- en de Zelzattetunnel. Vooral de verlichting met natriumlampen en de bekabeling uit 1969 waren aan vervanging toe. In 2022 installeerden we daarom ledverlichting met slimme sturing. Die zorgt voor een betere zichtbaarheid en vraagt weinig onderhoud. Daarnaast is ze duurzamer dan de oude natriumverlichting. Tijdens de bekabelingswerken vervingen we de oude brandwerende tunnelwanden ook door nieuwe varianten. Eind vorig jaar vernieuwden we ook nog de hoogspanningsinstallatie.

Craeybeckx- en Rupeltunnel: lichter en luchtiger

In de Craeybeckxtunnel (E19) zijn soortgelijke werken bezig: in de eerste helft van 2025 moet de ledverlichting daar de oude natrium- en fluorescentielampen vervangen. Ook de laag- en hoogspanningsinstallatie steken we in een nieuw jasje. En een nieuw ventilatiesysteem filtert de uitstoot van uitlaatgassen. In de Rupeltunnel (A12) staan vooral vernieuwingswerken aan de verlichting op de agenda. Die worden rond eind april dit jaar afgerond.

Beverentunnel: klaar voor de toekomst

Het grootste renovatieproject? Dat ligt in de Antwerpse haven. Daar is de Beverentunnel (R2) aan een totaalrenovatie toe. Dat komt omdat

er elk jaar miljoenen voertuigen passeren, waaronder ook veel zware vrachtwagens. Tegen het najaar van 2025 krijgt die tunnel daarom onder andere:

- brandwerende bekleding, ledverlichting, een nieuw ventilatiesysteem en een nieuwe vluchtroute
- 2 vernieuwde tunnelmonden
- 750 zonnepanelen die de tunnel van stroom voorzien
- een waterzuiveringsinstallatie die het grondwater oppompt, filtert en afvoert volgens de Vlaamse lozingsnormen
- een volledig nieuw bedienings- en besturingssysteem
- AID-camera's met AI
- volledig nieuwe elektrische voeding en bekabeling
- een nieuw blussysteem



De Vlaamse Tunnelrichtlijn: samen naar veiligere tunnels

In 2024 gebeurden er maar liefst 278 ongevallen in de tunnels op Vlaamse autosnelwegen. Alleen door de tunnels stelselmatig te vernieuwen, kunnen we het aantal incidenten terugdringen en ons verkeer veiliger maken. De ontwerprichtlijnen en veiligheidsregels leggen we bovendien vast in de Vlaamse Tunnelrichtlijn. Dat doen we samen met de hulpdiensten.

Veiligheid voorop: de transformatie van de N10

BERLAAR - Tot augustus 2024 fietste je op de Aarschotsebaan (N10) in Berlaar vlak bij auto's en zware vrachtwagens. Vandaag is meer dan 5 kilometer van de weg voorzien van eenrichtingsfietspaden tot 2 meter breed, veilige fietsoversteken en nieuwe asfaltering. De werken zijn de eerste stap richting een veiligere N10 in 4 Antwerpse gemeenten.



Op naar een meer verkeersveilige N10

De fietspaden langs de N10 in Berlaar, Heist-op-den-Berg, Putte en Lier waren én zijn dringend aan vervanging toe. Op die gewestweg scheidt alleen een dunne witte lijn de fietsers van het verkeer. Maar ook slechte verlichting op de baan, een versleten wegdek en verouderde oversteekplaatsen verhogen het risico op ongevallen.

Meer dan 10 kilometer aan nieuwe fietspaden

In 2016 lanceerden we daarom een vernieuwingstraject dat het fietscomfort en de verkeersveiligheid op de N10 moet verhogen. Hoe? Met meer dan 20 kilometer aan comfortabele en vrijliggende fietspaden. Dat fietstraject splitsten we op in 4 deelprojecten:

Zone 1: N10 tussen de Sander de Vosstraat en het kruispunt met de Houwstraat (doortocht Berlaar-Heikant)

Zone 2: N10 tussen de Houwstraat in Berlaar en de Wouwerstraat in Heist-op-den-Berg

Zone 3: N10 in Heist-op-den-Berg vanaf de Wouwerstraat

Zone 4: kruispunt Schrieksesteenweg in Heist-op-den-Berg.

Veiliger voor fietser, voetganger en automobilist

Tussen eind 2022 en de zomer van 2024 gingen we met zone 1 aan de slag. Daar vervingen we smalle

fietsstroken door enkelrichtingsfietspaden van 1,75 tot 2 meter breed. Die liggen nu volledig gescheiden van de rijweg door een groene berm of een gracht. In het centrum van Berlaar-Heikant zijn het nog steeds aanliggende fietspaden, maar ze werden volledig vernieuwd om het fietscomfort te verhogen. Aan het kruispunt van de Aarschotsebaan met de Smidstraat en de Kegelstraat kwamen ook nieuwe fietsoversteken.

Maar ook voor andere weggebruikers is de N10 in Berlaar nu veiliger en comfortabeler: we plaatsten verkeerslichten aan het kruispunt van de Aarschotsebaan met de Smidstraat en de Kegelstraat, maakten de bushaltes toegankelijk en vernieuwden de wegverharding in asfalt.

Beperken wateroverlast

De open grachten vangen ook het overtollige regenwater op. Zo beperken we de wateroverlast in de lager gelegen gebieden rondom de N10. In opdracht van Pidpa en Aquafin legden we ook een gescheiden rioleringsysteem aan. Dat vangt het regen- en afvalwater apart op en voert het gescheiden af.

Zone 1 is alvast klaar en tegen eind juni 2025 zou zone 4 ook afgerond moeten zijn. De vernieuwing van de N10 op de andere locaties draait dus nog op volle toeren.

Feest aan de Dampoort

GENT - Na 3 jaar werken is het verkeersknooppunt van de Dampoort in Gent klaar. De werken waren nodig om de verkeersstromen voor te bereiden op het nieuwe tracé van de kleine Gentse stadsring (R40). De nieuwe Verapazbrug wordt binnenkort het sluitstuk van dat tracé. De ingrepen aan de Dampoort maken het verkeer in het hele Dampoortkwartier overzichtelijker en veiliger.

Vorbereiding op nieuwe verkeersstromen

De Dampoort is een belangrijk knooppunt op de stadsring en voor het verkeer van en naar de Gentse ring (R40). Voor het begin van de werken reed het verkeer via Dok-Noord en Dok-Zuid naar de Dampoort. Wanneer de Verapazbrug over het Handelsdok klaar is, sluit het verkeer via de Koopvaardijlaan aan op de Dampoort. Dok-Noord en het Stapelplein worden daarna autoluw gemaakt, en op Dok-Zuid zal alleen nog lokaal verkeer rijden. Dat maakt de wijk heel wat aangenamer voor bewoners en bezoekers.

Veiliger verplaatsen op en rond de Dampoort

Bij de heraanleg van de Dampoort was een van de prioriteiten om het knooppunt veiliger en overzichtelijker te maken voor alle weggebruikers, vooral voor de fietsers. Fietsers en voetgangers hebben nu meer ruimte en duidelijke, overzichtelijke oversteekplaatsen waar ze niet in conflict komen met de rest van het verkeer. Ook het busknooppunt op het Antwerpenplein kreeg een volledige make-over.

Comfortabele brug voor autoverkeer, fietsers en voetgangers

De volgende stap is de aanleg van de Verapazbrug tussen de Muidelaan en de Afrikalaan. De brug telt in elke richting 2 rijbanen en een afgescheiden fietspad. Ook voetgangers kunnen de brug in 2 richtingen oversteken. We verbeteren ook de omgeving met meer groen op de kades langs het Handelsdok en nieuwe fietspaden langs de kades.

Haanleg Muidelaan, Afrikalaan en Koopvaardijlaan

De Muidelaan wordt vernieuwd met 2 rijstroken in elke richting en verkeerslichten om de in- en uitrit van het winkelcentrum Dok-Noord veilig te laten verlopen. Aan de Afrikalaan komt een nieuw verkeersplein met verkeerslichten en oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Iets verderop, in de Koopvaardijlaan, leggen we een keerpunt aan voor verkeer dat van de Vliegtuiglaan of de Verapazbrug komt en de Afrikalaan wil bereiken.



Nieuwe fietspaden en toegankelijke bushaltes langs de Ninovesteenweg



AALST - Tussen Aalst en Denderleeuw ligt de Ninovesteenweg (N405), een belangrijke as voor plaatselijk verkeer. Over een afstand van 1 kilometer, van net voor de rotonde met de Villalaan tot kort voor de brug over de E40, verbeterden we de fietspaden en bushaltes.

Bredere fietspaden waar mogelijk

Overall waar het kan, zijn de fietspaden langs de Ninovesteenweg nu 1,75 meter breed. Op de plaatsen waar dat niet mogelijk is, zijn ze nog altijd 1,50 meter breed. De nieuwe fietspaden kregen een asfaltlaag. Die is veel comfortabeler om op te fietsen dan de klinkers die er lagen.

Verhoogde perrons aan de busstations

Comfortabel op en van de bus stappen heeft veel te maken met het hoogteverschil tussen het perron en de vloer van de bus. Hoe kleiner dat verschil, hoe gemakkelijker het wordt om op en af te stappen. De nieuwe perrons langs de Ninovesteenweg liggen daarom hoger dan de weg. Dat maakt een groot verschil voor rolstoelgebruikers, mensen met een kinderwagen en

mensen die met zware boodschappen of bagage onderweg zijn.

Aanpak in 2 fases

Om het verkeer zo weinig mogelijk te verstoren, gebeurden de werkzaamheden in 2 fases. Tijdens de eerste fase namen we in enkele weken tijd de fietspaden en bushaltes richting Denderleeuw onder handen. De maand erna pakten we die in de rijrichting naar Aalst aan en werd ook het wegdek van de rotonde aan de Villalaan vervangen. Op die manier moest het verkeer altijd maar in 1 richting omrijden. Ook de rotonde aan de Villalaan kreeg een nieuw wegdek. De voetgangers- en fietsoversteken aan de rotonde en het kruispunt met Groeneweg werden aangepakt zodat een drempelloze oversteek nu mogelijk is.

Veiligere en groenere dorpskern

UDENAARDE - De dorpskern van Nederename verdiende al een tijdje een nieuwe uitstraling. Daarom sloegen we met de stad Oudenaarde de handen ineen en legden we de Ohiostraat en de Oudstrijdersstraat (allebei de N441) en een deel van de Nederenamestraat (N46) opnieuw aan. Het resultaat: een aangenaam, gezellig en groen centrum waar fietsers en voetgangers alle plaats hebben.



Veiliger fietsen en wandelen
Het verkeer dat het centrum binnenrijdt, wordt nu afgeremd met een verhoogde middenberm met lage beplanting. De gemengde fiets- en voetpaden liggen hoger dan de weg en zijn overal minstens 2 meter breed. Om daar ruimte voor vrij te maken, verdwenen er parkeerplaatsen. Toch blijven er nog genoeg parkeerplaatsen over. Kortparkeerd, langparkeerd, mensen met een handicap: iedereen kan nog altijd zijn wagen kwijt.

Veiligere schoolomgevingen
De scholen kregen extra aandacht. Tijdens de werken organiseerden we een workshop met de kinderen van de basisschool. Zo konden we hen leren hoe ze veilig langs een werf kunnen stappen.

Aan de basisschool in de Pelikaanstraat ligt een verkeersplateau

dat chauffeurs aanzet om trager te rijden. Aan de basisschool in de Nederenamestraat zorgen verkeersgeleiders dat auto's vertragen en liggen 2 veilige oversteekplaatsen. Fietsers en voetgangers steken de weg er in 2 keer over, met een tussenstop op de middenberm. Met vrijliggende fietspaden van 1,5 meter breed die achter de bushaltes doorlopen, scheiden we de fietsers van de mensen die de bus nemen en het autoverkeer.

Pittoresk dorp
In het centrum maken nieuwe, grote plantvakken met gras, bloemen en bomen het dorp frisser, mooier en groener. De weg in de omgeving van de kerk legden we aan in uitgewassen beton. Zo vormt de weg een mooi geheel met het dorpsplein, komt de historische kerk beter tot haar recht en zien de chauffeurs duidelijk dat ze het centrum bin-

nenrijden. Om dat centrum extra veilig te maken, voerden we een snelheidsbeperking van 30 km/uur in.

Toegankelijke bushaltes, vernieuwde zijstraten

Ook de perrons van de bushaltes liggen hoger dan de weg. Zo kan iedereen makkelijker de bus op- en afstappen, ook met een rolstoel, kindervan of zware bagage. Van de werken in de Ohio- en de Oudstrijdersstraat profiteerden we om een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen. Al was dat geen sinecure. Verschillende uitvoeringstechnieken waren nodig om dat te realiseren. We plaatsten onder meer groutschermen, injecteerden de ondergrond met waterglas, en naast de kerk persten we de riolering in een flauwe bocht door de ondergrond.



Participatietraject voor dorpskern

LOCHRISTI - De dorpskern van Zaffelare wordt doorsneden door de N449: een grijze gewestweg met weinig ruimte voor fietsers en weinig groen. Die weg gaat de komende jaren stap voor stap op de schop. Het deel tussen Zelzate en de Dam Hoeve in Wachtebeke krijgt als eerste een facelift met veilige fietspaden. Dan volgt aansluitend de dorpskern van Zaffelare. Ook hier willen we meer veiligheid voor alle weggebruikers, maar ook een aangenamere dorpskern om in te leven, vertoeven, ontmoeten. Daarbij is de input van de buurt heel belangrijk. Samen met de gemeente Lochristi organiseerden we daarom een participatietraject.

Make-over voor meer veiligheid en groen

Elke dag stappen en fietsen heel wat kinderen naar school in de dorpskern van Zaffelare. Zij verdienen meer plaats in het ontwerp voor de heraanleg, net zoals de vele fietsers en buurtbewoners. We stelden daarom 3 doelen voorop:

1 Veilig op pad voor fietsers en voetgangers

We vertrekken van het STOP-principe: de aandacht gaat eerst naar stappers en trappers, dan naar openbaar vervoer, en daarna naar personenwagens.

2 Verbetering van het kruispunt Zaffelare-Dorp met de Kerkstraat

Op dat knooppunt passeren elke dag veel schoolkinderen. We verbeteren de veiligheid en grijpen kansen aan om te ontharden.

3 Minder asfalt, meer groen

De gewestweg is vandaag een grijze, verharde zone. Hoog tijd voor verandering: we kiezen voor ontharding en voegen groen toe.

Proefproject met kinderen en jongeren uit de buurt

De kinderen uit de buurt zijn be-

langrijke weggebruikers. Daarom wilden we van hen horen hoe hun dorpskern beter kan. Een klas van het 5de leerjaar van basisschool De Weg-Wijzer ging op wandel in de projectzone en dacht mee na over de omgeving van hun school. Later op de avond kwamen ook jongeren van de plaatselijke jeugdbewegingen aan het woord.

Kort daarna waren de ouders en andere buurtbewoners aan de beurt. Op een regenachtige avond in april trokken 65 buurtbewoners hun stapschoenen aan. Ze deden voorstellen om de probleempunten te verbeteren en de weg herin te richten.

Volgende stap: een doorzicht ontwerp

Ondertussen zijn we aan het werk gegaan met de waardevolle input. Een voorontwerp zal in 2025 met deze groepen besproken worden. Zo komen we tot een ontwerp dat voldoet aan de technische eisen en echt past bij wat de weggebruikers en buurtbewoners nodig hebben.



Bisschoppenhoflaan

- Fietspaden en wachtzones vernieuwd en verruimd
- Verkeerslichten geplaatst zodat autoverkeer niet meer kruist met fietsers

Lakborslei

- Merksemsesteenweg niet langer bereikbaar voor afslaand verkeer vanuit de Bisschoppenhoflaan, geen conflicten met fietsers meer
- Enkel nog bereikbaar voor lokaal verkeer



Bisschoppenhoflaan

- U-turn voor vrachtwagens binnen de lichten mogelijk gemaakt

- Middenberm afgesloten waardoor gevaarlijke linksafbeweging naar industriezone wordt weggewerkt
- Vernieuwde oversteken in twee bewegingen, ook voor fietsers

- Bypass met conflicten weggehaald
- Conflictvrije lichtenregeling met twee afslagstroken voor rechtsafslaand verkeer
- Auto's en fietsers aparte groentijden

- Doorsteek voor U-turn onmogelijk gemaakt

Aanpak gevaarlijke punten

Kruispunt van de Bisschoppenhoflaan (N120) met de Merksemsesteenweg (N130) en de Lakborslei in Deurne

Kijk mee hoe we een van de gevaarlijkste punten in Antwerpen met een aantal zeer gerichte ingrepen verkeersveiliger maakten. Het kruispunt ligt in een dichtbevolkt gebied in de nabijheid van het Albertkanaal met een mix van voetgangers, fietsers, lokaal en doorgaand (vrachtverkeer).

Nieuwe brug en ecoduct over Brusselse ring

HALLE - Onder de brug van Drasop over de Ring rond Brussel vatte in 2018 een vrachtwagen vuur na een onge-luk. Omdat een van de stalen liggers van de brug daarbij zwaar beschadigd raakte, mochten sindsdien geen auto's en vrachtwagens meer over de brug rijden. Eind 2023 be-gonnen we een nieuwe brug te bouwen.

Belangrijke verbinding tussen Buizingen en Dworp

Waarom een nieuwe brug? Omdat de oude brug met een herstelling niet lang genoeg meer meegegaan zou zijn. De verbinding moest so-wieso hersteld worden, want het betreft een belangrijke verbinding tussen Buizingen en Dworp.

Meer ruimte voor fietsers en voetgangers

De nieuwe brug is daarom smaller dan de oude. Fietsers en voetgan-gers hebben nu een fiets- en een voetpad van elk 2,5 meter breed. Auto's en vrachtwagens hebben nog maar 1 rijstrook van 3 meter breed en moeten aan verkeerslichten hun beurt afwachten om de ring over te steken. Tussen de leggers en de pij-lers van de brug plaatsten we op-legtoestellen. Dat zijn een soort blokken gemaakt van afwisselende lagen van rubber en staal, die de krachten en bewegingen van de brug opvangen.

Ecoduct Hallerbos

We hebben bewust de werf van de brug Drasop tegelijkertijd uitgevoerd met die van het Ecoduct Hallerbos. Zo konden we hier één grote werfzone maken en moest de weggebruiker geen twee keer hinder ondervinden. Het ecoduct is 65 meter breed. Het is het 7^{de} ecoduct in Vlaanderen.

Veilige oversteeek voor 275 diersoorten

60 meter van het ecoduct is voorbe-houden voor dieren zoals reeën, vossen, bunzings, wezels en vleer-muizen. Met 2 aarden wallen van 3 meter hoog worden ze van het ver-keer afgeschermd. Tussen struiken, bomen en stammen, en stronken van gerooide bomen bereiken die dieren nu in alle rust de andere kant van het Hallerbos. Ook fietsers en voetgangers kunnen tussen het groen op een onverhard pad van 5 meter breed de ring oversteken. Ko-ning auto? Daar is geen plaats meer voor.



Veiligere en groenere Diestsesteenweg



BEKKEVOORT | TIELT-WINGE - De Diestsesteenweg/ Staatsbaan (N2) is verouderd. De fietsers rijden er vlak naast het autoverkeer, het afvalwater wordt niet gescheiden af-gevoerd. Op sommige plaatsen loopt het afvalwater nog in open grachten of komt het op de gewestweg terecht. Daar-om leggen we sinds eind 2023 de weg over een lengte van 4,2 kilometer opnieuw aan.

Gescheiden riolering

Omdat de riolering op 2 plaatsen onder de gewestweg loopt, deelden we de heraanleg in 2 zones op. In zone 1 tussen de Blerebergstraat in Tielt-Winge en de Oude Tiensebaan in Bekkevoort ligt de riolering onder het fietspad. Om daar de ge-scheiden riolering aan te leggen, hoefden we alleen dat fietspad op te breken. In zone 2 tussen de Oude Tiensebaan en de Schillekensberg in Bekkevoort ligt de riolering onder de rijweg. Daar braken we de rijweg volledig op.

Geen gedaver meer

In zone 1 vervangen we de bescha-digde betonplaten van de rijweg door een wegdek in asfalt. Ook in zone 2 bouwen we de rijweg volle-dig opnieuw op, van onderfunde-ring tot vlakke asfaltlaag. Het dave-rende gevoel dat de chauffeurs (en de omwonenden) voor de heraan-leg hadden, verdwijnt zo over de volledige projectzone.

Veiliger rijden en fietsen

Omdat de middelste van de 3 rij-stroken alleen maar gebruikt wordt om af te slaan naar een zijstraat, brengen we het aantal rijstroken terug naar 2. De vrijgekomen ruim-te gebruiken we om in elke richting een breed en vrijliggend fietspad aan te leggen, dat we met een tus-senstrook van het autoverkeer scheiden. Waar het kan, lopen de fietspaden achter de bushaltes door.

Nieuwe, comfortabele bushaltes

De 9 bushaltes in Tielt-Winge ver-vangen we door nieuwe, comforta-bele haltehavens. Aan die nieuwe haltes kan ook de trambus stoppen die op termijn Leuven en Diest met elkaar verbindt. De zijkanten van de weg werken we nog af met groene bermen. Het hele traject is op dit moment voor meer dan de helft heraanlegd. Eind 2025 rijdt het verkeer er veel veiliger en comforta-beler naar Leuven en Diest.

Campus Gasthuisberg wordt groot busknooppunt

LEUVEN – Campus Gasthuisberg van het UZ Leuven is een kleine stad die nog elk jaar blijft groeien. Per dag komen en gaan er meer dan 10.000 patiënten, bezoekers, werknemers en studenten, en stoppen er tientallen bussen. Reden genoeg om van de campus een nog belangrijker knooppunt voor het openbaar vervoer te maken.

Tijdelijke bushaltes

Omdat het ziekenhuis altijd bereikbaar moet blijven, zijn de werken in kleine fases opgedeeld. Daardoor duren de werken ook lang: de eerste werken startten in het voorjaar van 2022, de finale afwerking is voorzien voor 2026. In 2023 verhuisden we de oude bushaltes aan ingang Oost van het ziekenhuis tijdelijk naar rechts. Wie met de bus komt, bereikt het ziekenhuis nu via de glazen wandelweg die parking Oost met ingang Oost verbindt.

2 nieuwe bushaltes met fietsenparkings

In 2024 bouwden we ter hoogte van ingangen Oost en West van het ziekenhuis 2 bushaltes: Gasthuisberg Oost en Gasthuisberg West. Aan elk perron kunnen er in elke rijrichting 3 bussen

tegelijk stoppen. Dankzij de fietsenstallingen met plaats voor in totaal 2200 fietsen onder de bushaltes kunnen fietsers hun fiets vlak bij een van de ingangen parkeren. In 2026 zullen 2 voetgangersbruggen de bushaltes met het ziekenhuis verbinden.

Vrijliggende busbaan

De aparte busbaan tussen de rotonde die het verkeer van de Leuvense ring naar de campus leidt en de rotonde die het verkeer van de E314 naar de campus leidt, werkten we begin 2025 af. Die busbaan is 8 meter breed en ligt een volledig niveau hoger dan het fietspad en de rijweg voor de auto's en ziekenwagens. Zo kunnen de bussen de campus vlot doorkruisen en hoeven ze nergens meer voetgangers, fietsers en automobilisten te kruisen.

Parkzone vervangt tijdelijke bushaltes

Zodra de busbaan en de nieuwe bushaltes in gebruik zijn, verdwijnen de tijdelijke bushaltes. Die worden vervangen door een groene parkzone met banken en kronkelende wandelwegen. Daar kan iedereen tijdens een pauze of na zijn bezoek of werkdag van het groen genieten en zich ontspannen. In 2025 leggen we de laatste hand aan het brede, gescheiden fietspad dat overal minstens 1 meter van de rijbaan ligt, vernieuwen we het wegdek voor de auto's en leggen we een nieuwe toegangsroute aan naar de overdekte en openluchtparkings van parking Oost.



Meer weten?
Onze werfcontroleur Tristan
vertelt je meer in deze video.



Op weg naar een nieuwe Leonardtunnel

TERVUREN – In april 2023 begonnen we de Leonardtunnel te renoveren. We mikten op het voorjaar van 2025 om de tunnel opnieuw voor alle verkeer open te stellen. Onverwachte extra werken zorgden ervoor dat de aannemer 5 extra maanden moest inplannen. De oplevering is nu voorzien voor eind 2025.

Grondigere renovatie zijwanden

In maart 2024 gingen de werken van start om het oude beton van de zijwanden van de aanrijstroken van de tunnel op de Ring rond Brussel te vervangen door nieuw beton. Omdat die zijwanden zwaarder beschadigd waren dan onze voorgaande vaststellingen deden vermoeden, waren die werken veel ingrijpender en duurden ze langer dan gepland.

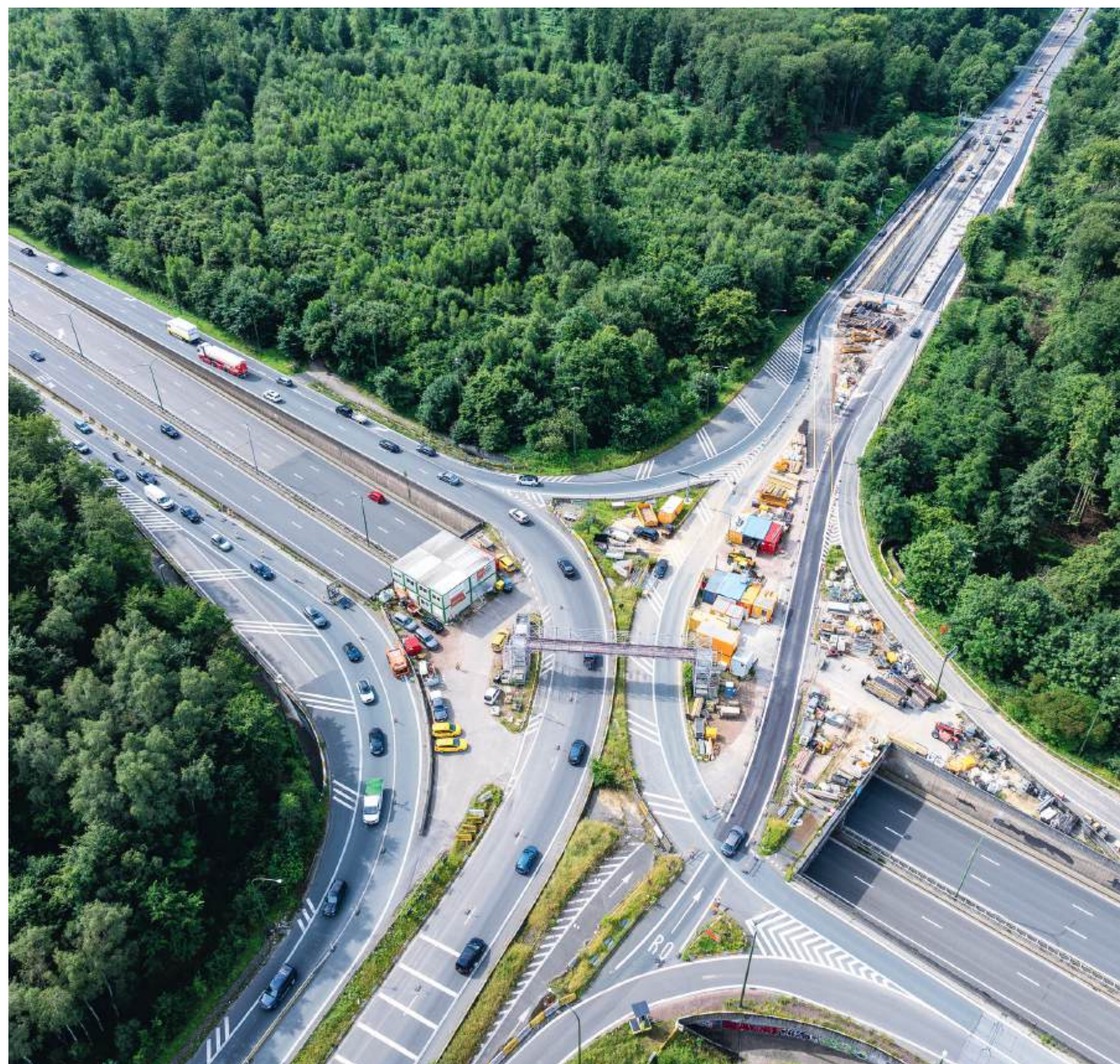
Extra werk aan vloerplaten, balkenrooster en riolering

Begin juli konden we dan het onderhoud van de vloerplaten van de

tunnel opstarten. Dat zijn de funderingen van de tunnel waar de rijweg op rust. Maar ook die waren niet meer in de staat die we verwachtten. Ook het onderhoud van het balkenrooster aan het plafond en de vernieuwing van 2 voegen aan de uiteinden van de koker van de binnenring vroegen meer werk dan voorzien. En omdat er asbest in een riolering bleek te zitten, konden we niet anders dan ze helemaal te ontmantelen en te vervangen.

Uitstel ≠ afstel

Ondertussen brachten we op de vernieuwde vloerplaten een waterdichte



laag, een laag gietasfalt en de onder- en bovenlaag van het wegdek aan. Alles samen een oppervlakte van 12.000 m². We vervingen ook de stalen steunpunten waarmee de tunnel van de E411 op die van de ring rust. En zodra die nieuwe steunpunten stonden, begon de aanleg van nieuwe kabelgoten voor de hoogspannings-

kabels en de plaatsing van nieuwe veiligheidsstootbanden.

Start renovatie tunnel E411

Tot eind 2025 werken we de tunnel van de ring 's avonds en 's nachts nog verder af met brandwerende panelen, nieuwe ventilatie, veiligheidsvoorzieningen, verschillende

technieken en nieuwe wegmarkeringen. In januari 2025 starten we de voorbereidende werken in de tunnel van de E411 op. In het voorjaar van 2025 volgen dan de renovatiewerken. Tijdens die werken zal altijd 1 van de 2 kokers afgesloten zijn. Het verkeer rijdt dan in beide richtingen door de andere koker.



Meer weten?
Onze woordvoerder Anton
neemt je mee in de tunnel.



Een veiligere en vlottere Ringlaan (R8)

KORTRIJK - De Ringlaan (R8) vormt al jaren het toneel van zware verkeersongevallen met gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers. Vooral de R8 ter hoogte van het monument Den Hert staat bekend als een druk verkeersknooppunt. Tussen maart en september 2024 trokken we er daarom de middenberm door, voegden we rijstroken toe en kwam er een nieuw dubbelrichtingsfietspad. Alle weggebruikers kunnen nu veiliger en vlotter oversteken.

Gevaarlijk verkeersknooppunt

Wie regelmatig via de Ringlaan in Kortrijk richting Harelbeke rijdt, kent de verkeerssituatie: bestuurders, fietsers en voetgangers komen uit alle richtingen op je af. Dat komt omdat de ringweg aansluit op belangrijke verbindingswegen als de Gentse- en Kortrijksesteenweg (N43), maar ook op drukke zijstraten als de Hippodroomstraat en Zandbergstraat. Al die verkeersstromen maken de Ringlaan op sommige plaatsen onoverzichtelijk, en daarom gevaarlijk.

Middenberm maakt kruispunten veiliger

In de eerste plaats wilden we de Ringlaan daarom veiliger maken. Hoe? Door de kruispunten opnieuw in te richten, zodat gemotoriseerd verkeer de drukke ringweg niet meer kan oversteken. We kozen voor 2 middenbermen. Zo kunnen alleen nog fietsers en voetgangers aan de Zandbergstraat de oversteek maken. De middenberm ter hoogte

van de Hippodroomstraat dient als oversteekplaats voor voetgangers. Fietsers en bestuurders kunnen daar alleen nog rechts afslaan.

Vlotter verkeer dankzij extra rijstroken en fietspad

Ook 3 extra rijstroken zorgen nu voor een betere verkeersdoorstroming voor auto's. De nieuwe rijstroken vind je:

1. op de Ringlaan, zodat verkeer vanuit Kortrijk-Oost vlotter afslaat naar de Gentsesteenweg en het centrum van Kortrijk
2. op de Gentsesteenweg, vanaf de Ringlaan richting Kortrijk
3. op de Kortrijksesteenweg, waardoor er nu 4 opstelstroken zijn: 2 rechtdoor, 1 rechtsaf en 1 linksaf.

Tot slot legden we een nieuw dubbelrichtingsfietspad op de Ringlaan aan. Dat ligt tussen de Hippodroomstraat en de Zandbergstraat. Zo kunnen fietsers zich makkelijker verplaatsen van Harelbeke naar Kortrijk.



De metamorfose van de R8

Tussen 2022 en 2025 sleutelen we verder aan een veilige en vlotte ring rond Kortrijk. Met een volwaardige verkeerswisselaar verbeteren we bijvoorbeeld ook de doorstroming ter hoogte van het complex Kortrijk-West. Die zal de ringweg ontlasten tijdens de ochtend- en avondspits.

Prachtig eindresultaat na een parcours met hobbels



WENDUINE - Eind 2024 kwam voor de inwoners van Wenduine eindelijk het bevrijdende moment: de heraanleg van de Ringlaan (N34) was na 7 jaar af. De werkzaamheden waren een hindernissenparcours met een aantal jaar vertraging tot gevolg. Maar het resultaat mag er zijn: een grondig vernieuwde doortocht met een gescheiden rioleringsstelsel, nieuwe voetpaden, veilige en verhoogde fietspaden en nieuwe parkeerplaatsen.

Hoognodige herinrichting

De doortocht rond Wenduine was al een tijdje aan vernieuwing toe. Langs de weg lagen schuine parkeerplaatsen. Daardoor ontstonden regelmatig gevaarlijke situaties. De fietspaden waren nog aangelegd in klinkers en op veel plaatsen was er geen voetpad. De situatie nu is een heel contrast: langspaarkeerstroken aan beide kanten van de weg, verhoogde fietspaden die van de rijweg gescheiden zijn door veiligheidsstroken, volwaardige voetpaden over het hele traject en een gescheiden rioleringsstelsel. De Ringlaan is nu een veilige, moderne en aangename weg.

Valse start in 2017

Toen de toenmalige aannemer in 2017 begon te werken aan de riolering, werd al snel duidelijk dat de heraanleg geen eenvoudig parcours zou zijn. Er doken problemen op met de nieuwe rioleringsbuizen. De instabiele ondergrond veroorzaakte verzakkingen en sommige werkzaamheden werden niet volgens de regels uitgevoerd. We moesten op zoek naar een nieuwe aannemer om herstellingen uit te voeren. Die

kon de riolering en het wegdek in 2020 tijdelijk herstellen om de hinder voor de omwonenden en andere weggebruikers te beperken.

Nieuw elan met nieuwe aannemer

In 2021 schreven we opnieuw een bestek uit voor de herinrichting van de volledige Ringlaan. Begin 2022 konden we de werkzaamheden hervatten. Ondanks dat er in de winter in 2023 uitzonderlijk veel regen viel, gingen de werken goed vooruit. Bij nat weer werkten de teams aan taken die geen hinder ondervonden door de regen. Scheen de zon? Dan konden ze verder werken aan de betonning en het asfalt.

Toekomstklaar en multimodaal

Als sluitstuk op de heraanleg kreeg Wenduine er ook een Hoppinpunt bij op de Leopold II-laan. Daar kan iedereen vlot overstappen van het ene vervoermiddel op het andere, zoals de kusttram, de lijnbus of de flexbus. Fietsers parkeren hun fiets in de ruime fietsenstalling en bestuurders kunnen er hun elektrische auto's opladen.

Meer dan 300 klimaatbomen voor ecologische diversiteit

DAMME - De lanen langs het Leopold- en Schipdonkkanaal vormen een typisch zicht met bomen aan weerskanten die naar de hemel reiken. Met volwassen, hoge bomen langs de laan krijg je bijna het gevoel dat je in een kathedraal staat. We plantten in twee fases 529 nieuwe bomen aan langs de laan en in de directe omgeving. Die zullen hopelijk nog generaties lang het zicht bepalen.

Langs het Leopold- en Schipdonkkanaal stonden voor 2005 prachtige kathedraalbomen. Tussen 2005 en 2013 werden die geveld. Ze werden vervangen door nieuwe, jonge populieren. Een heel aantal van die nieuwe boompjes kreeg het door de droge zomers en hoge piekwinden zwaar te verduren. Daarom vervingen we ze door 366 klimaatbomen.

Proefproject met klimaatbomen

In plaats van opnieuw populieren aan te planten, kozen we in samenwerking met Viaverda en in overleg met de stad Damme voor 9 andere soorten bomen: witte elzen, hartbladige elzen, winterlindes, Hollandse lindes, krimlindes, moseiken, winterelken, zomereiken en Dodoens-iepen. Ze staan in groepjes tussen de populieren langs de rijweg en maken de omgeving ecologisch diverser. De komende jaren volgen we samen met Viaverda op wat de overlevingskansen van die soorten zijn en wat de gevolgen zijn van extreme droogte en natheid op hun groei en ontwikkeling.

163 schietwilgen

Behalve de 366 klimaatbomen plantten we ook nog 163 nieuwe schietwilgen aan. Die staan beneden aan de helling naar het kanaal, aan de kant van de velden. Zo komt het aantal nieuwe bomen in totaal op 529.



Veiligere oversteek voor fietsers

ARDOOIE - Op het kruispunt van de Oostlaan (N37) en de Wezestraat in Ardoeie legden we een middengeleider aan. De middelste rijstrook van de Oostlaan is nu omgevormd tot een verkeerseiland. Dat verhoogt de veiligheid voor overstekende fietsers.

Belangrijk knooppunt op weg naar school

Het kruispunt van de Oostlaan (N37) en de Wezestraat in Ardoeie ligt op een belangrijke schoolroute. Ter hoogte van de Wezestraat kon het autoverkeer op de middelste rijstrook van de Oostlaan voorsorteren om links af te slaan.

Oversteken in 2 bewegingen

Om de veiligheid te verhogen voor overstekende fietsers, legden we op die middelste rijstrook verkeerseilanden aan. Zo steken ze de Oostlaan nu in 2 bewegingen

over en kunnen ze op de verkeerseilanden veilig wachten tot er geen verkeer meer is om het tweede deel van de weg over te steken.

Om de verkeerssituatie nog overzichtelijker en veiliger te maken, zijn ook de wegmarkeringen naar de fietsoversteken aangepast. Aan de kant van de school werden er ook betonblokken geplaatst op de Oostlaan die ervoor zorgen dat er geen vrachtwagens kunnen parkeren die het zicht op de weg belemmeren voor de scholieren.

Heraanleg voorbereid met cameraonderzoek

ZONNEBEKE - Op het kruispunt van de Beselarestreet (N303) met de Dadizelestraat voerden we een cameraonderzoek uit in het kader van het project Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Met die inzichten konden we gericht ingrijpen om het kruispunt te verbeteren.

Knelpunten vastgesteld met camera's

De heraanleg van het kruispunt in Zonnebeke paste perfect in het MIA-proefproject. We voerden een vooronderzoek uit met camera's. Die brachten de bewegingen op het kruispunt in beeld: de weg die het verkeer volgt, de bewegingen van overstekende fietsers en voetgangers én de conflictsituaties die daarbij ontstonden. Camera's zijn veel accurater dan klassieke telsystemen en helpen bijvoorbeeld om 'bijna-ongevallen' te herkennen. Dankzij dat onderzoek kregen we een beter inzicht in de bestaande verkeerssituatie en werkten we een potentieel gevaarlijk punt voor fietsers weg.

Fietssuggestiestroken

Ter hoogte van het kruispunt met de Dadizelestraat en Oude Kortrijkstraat legden we fietssuggestiestroken aan in de richting van het centrum van Beselare. Zo wordt het voor automobilisten duidelijker waar ze fietsers kunnen verwachten. De fietsers zelf vallen zo ook beter op.

Smallere aansluiting naar Dadizelestraat

We versmalden ook de aansluiting van de Beselarestreet naar de Dadizelestraat. Verkeer dat wil afslaan, moet daardoor meer afremmen. Dat verhoogt de veiligheid voor alle weggebruikers. We verplaatsten ook het zebraad verder van het kruispunt zodat voetgangers veiliger kunnen oversteken.



Fietsers en voetgangers krijgen brug om Hasseltse ring over te steken

HASSELT - Het kruispunt van de Grote Ring (R71) met de Elfde-Liniestraat is een druk kruispunt, zeker tijdens de spits. Elke dag rijden duizenden auto's, bussen en vrachtwagens het kruispunt over en steken honderden studenten, leerlingen en Hasselaren er de ring over.

Veiliger kruispunt

Die massa aan voetgangers, fietsers en voertuigen stremde het verkeer en leidde tot gevaarlijke verkeerssituaties. Daarom beslisten we om een fiets- en voetgangersbrug te bouwen. Die maakt het kruispunt maximaal conflictvrij, doet het verkeer beter doorstromen en zorgt voor een fijne ontmoetingsplek voor studenten, inwoners en bezoekers aan de Limburgse hoofdstad.

Verbindende brug

De brug verbindt de hogeschool en de scholen aan de binnenkant van de ring veel beter met het Hasseltse fietsnetwerk en de drukke bushalte en winkels aan de buitenkant van de ring. Door te kiezen voor een brug, zorgden we ook dat er op de Grote Ring genoeg plaats is voor de nieuwe trambusbaan die Hasselt en Maasmechelen met elkaar zal verbinden. De trambus zal ook op het kruispunt afslaan.

#madeinbelgium

De brug is gemaakt uit 1.500 ton staal, ongeveer gelijk aan 300 olifanten, en van Belgische make. Opgedeeld in vier levermomenten komt de brug uit het atelier in Gent, over het kanaal, naar Hasselt gevaren. Daar heffen kranen de onderdelen op de van afstand bestuurbare transportwagens, die richting de werf rijdt. Het spannendste moment

is in april, wanneer één stuk van 200 ton over de drukke Grote Ring komt te liggen. Ondertussen blijven de lassers naarstig aan het werk om de brugdelen en de kolommen aaneen te lassen. Daarvoor kruipen ze zelfs in de brug. De laatste delen komen in juni. Na de aanpassingen aan de wegwitruiming kan de fiets- en voetgangersbrug worden gebruikt. Het openingsfeest is dus voor de winter 2025.

Toegankelijk voor alle zwakke weggebruikers

Om te zorgen dat fietsers elkaar veilig kunnen passeren en dat rolstoelgebruikers de brug zelfstandig op en af kunnen rijden, lieten we de lange aanrijstroken maar lichtjes hellen en maakten we ze 5,5 meter breed. De brug zelf is 7 meter breed. En dankzij de trappen kunnen ook voetgangers de Grote Ring snel en veilig oversteken.

Groene plek voor ontmoeting

Ook met de natuur en de mens hielden we rekening:

- Door de brug te laten kronkelen, blijven de karaktervolle oude platanen langs de ring behouden. Zo zullen voetgangers en fietsers tussen het frisse groen wandelen en fietsen.
- Op de brug en de trappen zijn er rustige, ruime plekken waar mensen even kunnen rusten, een praatje slaan of picknicken.



Bekijk de video van de overstekende wolven



Bekijk de video van de overstekende wolven



Wegen en Verkeer Limburg: de beestigste afdeling?

Of Wegen en Verkeer Limburg de koe bij de hoorns kan vatten? Absoluut! De afgelopen jaren hebben we hard gewerkt aan een diervriendelijker én groener Limburg voor al zijn inwoners, met of zonder pootjes. En ook de komende jaren staan er beestige uitdagingen op de planning ...

De fietsbrug voor gladde slangen

Vorig jaar legden we aan het Nationaal Park Hoge Kempen in Limburg een fietsbrug aan. Die verbindt het park met de Boslaan (N75), en laat fietsers toe om tussen de natuurgebieden te bewegen. Maar wist je dat we die brug ook aan een bedreigde diersoort aanpassen? Dankzij een ruw asfalt kan de gladde slang zich makkelijk voortbewegen en daarom fietsers ontwijken. Het asfalt heeft ook een lichte kleur, zodat de koelbloedige slangen er niet op blijven liggen om te zonnebaden.

Operatie Bosmier: het ecoduct over de Boslaan

Naast slangen vind je ook andere groene gasten in het Limburgse park, zoals zadelsprinkhanen en

reeën. Om hen veilig te laten oversteken, installeren we tegen de zomer van 2025 een ecoduct aan het Dilserbos. Dat wordt 60 meter breed, zal 20 soorten struiken en bomen tellen, en leggen we aan met waterpoelen. Die vangen regenwater op en geven een thuis aan amfibieën. Ter voorbereiding van de werken verhuisden we met de hand, laagje per laagje, al 7 rode bosmierkoepels naar een plekje buiten de werfzone. Daar kunnen ze zich rustig voortplanten tot de werken klaar zijn.

Ecorasters en wilddetectiesystemen

Rond het nieuwe ecoduct komen ook ecorasters. Die vind je over heel Limburg: de provincie telt in totaal 111 kilometer aan afsluitingen. Goed

voor 60% van alle ecorasters in Vlaanderen.

In de gemeenten Hechtel-Eksel en Oudsbergen hangen er aan de draadafsluitingen ook wilddetectiesystemen. Die registreren bewegingen van dieren (zoals wolven) in de omgeving en waarschuwen bestuurders als ze de weg oversteken. Zo kunnen chauffeurs hun snelheid aanpassen.

De groenste provincie van Vlaanderen

Al die groene en diervriendelijke ingrepen maken van Limburg de groenste provincie in Vlaanderen. Dat bevestigen ook de cijfers: per kilometer weg vind je in Limburg 35 bomen. Twee derde (67%) van Limburg is bovendien onverhard.



Hoe werkt een wildwaarschuwingssysteem?



Slimme herinrichting van snelwegparkings op de E313

DIEPENBEEK - De groei in vrachtverkeer, de opmars van elektrisch rijden en de nood aan extra beveiliging stellen nieuwe eisen aan onze snelwegparkings. Om aan die eisen tegemoet te komen, vernieuwen we samen met onze concessiehouders maar liefst 18 dienstzones op 10 locaties langs autosnelwegen. In 2024 kwamen onder andere de snelwegparkings op de E313 in Diepenbeek aan bod. We renoveerden de infrastructuur en breidden de parkings uit met extra parkeerplaatsen, groen, verlichting en sanitaire voorzieningen.

Veilig voor licht en zwaar verkeer

De vernieuwde parkings op de E313 in Diepenbeek zijn elkaars spiegelbeeld, met elk een zone voor licht en een zone voor zwaar verkeer:

- Pal naast de E313 liggen de zones voor licht verkeer, die plaats geven aan 30 auto's, 16 motoren en 5 kleine bestelwagens of caravans.
- Aan de achterzijde van de parkings vind je de zones voor zwaar verkeer. Die hebben ruimte voor 3 bussen, 43 vrachtwagens, en 4 LZV-vrachtwagens van 60 ton en een lengte van 25,25 meter.

Groene en blauwe parkings

Om de extra parkeerruimte te realiseren, sneden we een stuk van de openbare groenzone aan. Al hoefde de Diepenbeekse natuur daar niet bij in te boeten: we plantten een 200-tal heesters en zo'n 200 hoogstammige bomen bij. Die vormen een groenscherm rond de parkings. Ook maakten we maximaal gebruik van waterdoorlatende verhardingen en laten we via bufferbekkens hemelwater in de grond infiltreren. Zo houden we het lokale ecosysteem in stand.

Extra voorzieningen verhogen comfort

Op de snelwegparkings bleven de oorspronkelijke laadpalen staan. Maar je vindt er ook nieuwe faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs, gezinnen en huisdieren. Zo is er een toiletgebouw met waterzuiveringsinstallatie. Kinderen kunnen er de benen strekken aan speeltoestellen. En de hond kun je veilig uitlaten op een afgesloten hondenweide. Extra verlichting maakt de parkings ook een stuk veiliger dan voorheen.

Op de planning

In samenspraak met de buurtbewoners rusten we de 2 parkings nog uit met camerabewaking en een stevige omheining uit draadpanelen. Die moeten voorkomen dat bestuurders via de omliggende velden en privé-eigendommen naar de dichtstbijzijnde supermarkt wandelen door de velden. Vanaf 2027 kan er ook een tankstation komen.



Onze carpoolparkings? Die maken we zelf proper.

Elke dag gebruiken duizenden mensen onze carpoolparkings. Om de parkings in Limburg veilig en proper te houden, neemt Wegen en Verkeer Limburg ze 2 keer per jaar volledig onder handen. Om de hinder voor de carpoolers zo veel mogelijk te beperken, gebeurt dat vrijdagavond en -nacht. Een bewuste keuze, want dan staat er maar een beperkt aantal voertuigen.

10 parkings

Diepenbeek, Genk, Halen, Hasselt, Heusden-Zolder, Houthalen, Lummen, Maasmechelen, Paal en Tongeren. Limburg telt 10 carpoolparkings langs de E313 en de E314. Wegen en Verkeer Limburg houdt ze veilig, proper en in goede staat. Hoe we die schoonmaak aanpakken?

Een gewaarschuwd mens ...

2 weken op voorhand plaatsen we borden om de schoonmaak aan te kondigen. Enkele dagen vóór de reiniging versterken we die boodschap nog met parkeerverboden en nadarhekkens. Zo weten alle bestuurders ruim op voorhand wanneer de parking schoongemaakt wordt en ze hun wagen moeten weghalen. 2 dagen op voorhand filmen we met respect voor de privacyregels de auto's die nog op de parking staan. Zo weten we of die er lang staan, bij-

voorbeeld omdat de eigenaars met vakantie zijn.

Hulp van de politie

De avond voor de schoonmaak plaatsen we aan de inrit hekken met gele lampen om het parkeerverbod extra duidelijk te maken. 2 uur op voorhand waarschuwen we de mensen op de parking dat de schoonmaak zal beginnen. Auto's waarvan we weten dat ze er nog maar pas staan, laten we dan door de politie wegslepen. Die aanpak werkt, want gemiddeld hoeft de politie maar 5 voertuigen per parking te laten wegslepen.

Hoe schoner, hoe meer carpoolers

Tijdens de reiniging maken we de waterafvoer proper met een slokkerwagen. Het onkruid verwijderen we met kleine onkruidmachines die tussen de auto's door kunnen. Met

een grote veegwagen halen we de afgevallen bladeren weg. Dat is meteen de reden waarom er zo weinig mogelijk auto's op de parking mogen staan. Tegelijk maaien we het gras, snoeien we de hagen en verwijderen we het zwerfvuil. Ook beschadigingen aan de weg herstellen we in de mate van het mogelijke direct. Een aanpak die loont, want we zien dat parkings die spic en span zijn mensen aanzetten om samen te pendelen. En dat willen we blijven aanmoedigen.

Meer weten?
Onze woordvoerder Zoë legt je alles stap voor stap uit.



Verlichting in beheer van Wegen en Verkeer langs gewestwegen omgebouwd naar led

DE VLAAMSE
VEERKRACHT



Medegefinancierd door
de Europese Unie

Onze oude gasontladingslampen langs gewestwegen zijn volledig omgebouwd naar led. Dat is 6 jaar eerder dan de oorspronkelijke deadline van 2030. De verleding is goed voor het milieu én voor de portemonnee.

Voor op de deadline

Maar liefst 6 jaar voor de deadline zijn onze oude verlichtingstoestellen langs gewestwegen verleden tijd. Op uitzondering van enkele reeksen toestellen die moeilijker bereikbaar zijn en die begin 2025 worden aangepakt – zoals op de N9 in Ledeberg en de N34 in Oostende – zijn alle armaturen omgebouwd naar led.

Ook onze autosnelwegen krijgen een volledig nieuwe ledverlichting. Eind 2024 is net iets meer dan de helft van de meer dan 40.000 toestellen langs autosnelwegen omgebouwd. Onze ambitie is om voor het einde van 2026 te landen met de volledige ombouw – 3 jaar eerder dan bepaald in het vorige Vlaamse regeerakkoord.

Besparing gelijk aan jaarverbruik van 5.000 gezinnen

De ombouw van de verlichting op gewestwegen zorgt voor een besparing van 17,5 GWh op jaarbasis, vergelijkbaar met het jaarlijkse energieverbruik van 5.000 gezinnen.

Samen met de besparing van een geschatte 4 GWh door de verleding van de autosnelwegen, daalt het totale energieverbruik van ons agentschap – en de daaraan verbonden energiekosten – met meer dan 20%. Het verbruik van onze wegverlichting zakt met ongeveer een derde. Een opvallende daling waarmee we én onze voetafdruk verkleinen én onze energiekosten doen dalen.

Ook tunnels in led

Ook 6 van de 23 tunnels in het beheer van AWV zijn ondertussen met led verlicht. Het gaat om de Bolivar-tunnel, de Sint-Annatunnel, de Vier-amentunnel, de Kennedytunnel, de Leonardtunnel en de Margaretatunnel. 3 tunnels worden momenteel uitgerust met led: de Craeybeckx-tunnel, de Rupeltunnel en de Beverentunnel. Alle andere tunnels zijn ten laatste tegen 2030 verled, inclusief hun dienstgebouwen. Ook kleinere onderdoorgangen zoals fietserstunnels staan op de planning.



6 jaar voor de deadline zijn onze oude verlichtingstoestellen langs gewestwegen verleden tijd.”

Proefproject voor milieuvriendelijk vrachtverkeer

Samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken startten we in 2024 een proefproject om de introductie van e-trucks in veilige banen te leiden. Een nieuw wettelijk kader maakt het voor die voertuigen nu mogelijk om zonder verlies van laadcapaciteit de weg op te gaan.



Meer weten over dit
proefproject?



E-trucks kunnen
nu zonder verlies
van laadcapaciteit
de weg op gaan.”

Laadvolume behouden ondanks grotere batterij

E-trucks zijn milieuvriendelijker, maar door hun batterijpak zwaarder en langer dan vrachtwagens met verbrandingsmotoren. Om e-trucks economisch niet te benadeln tegenover klassieke vrachtwagens passen we de wetgeving aan en evalueren we die tijdens een proefproject dat in 2024 van start ging.

Emissiearme en emissievrije trekkers kunnen nu gekoppeld worden aan normale opleggers. Daarbij kan de wettelijke maximale lengte van 16,50 meter en de hoogte van 4 meter overschreden worden, als de combinatie kan draaien tussen 2 cirkels van 12 meter en 4,40 meter in plaats van tussen 12 meter en 5,30 meter. De hoogte moet onder de 4,30 meter blijven; de breedte wijzigt niet. De toegelaten massa voor e-trucks werd eerder al aangepast van 44 ton naar 50 ton.

Vlaanderen als eerste regio om nieuwe regeling in te voeren

De Vlaamse Regering keurde de nieuwe voorwaarden in november

2024 goed. Vlaanderen is de eerste regio in België die start met het gecontroleerd toelaten van emissie-arm of emissievrij vrachtverkeer met een hogere massa en grotere lengte. De komst van e-trucks is een belangrijke stap in de omslag naar transport via de weg zonder uitstoot. De transportsector kan nu kiezen voor emissievrij vervoer zonder in te boeten op rentabiliteit.

Evaluatie in samenwerking met politie en gemeenten

Om in aanmerking te komen, vragen transportfirma's een vergunning aan voor hun e-trucks via onze website. Tijdens het proefproject onderzoeken we de mogelijke hinder bij andere weggebruikers, net als de invloed van lading op het bereik van de batterij. Een evaluatiecommissie waar onder andere de Mobiliteitsraad Vlaanderen, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSg) en de federale en lokale politie in zetelen, zal het project later ook evalueren.

Tests met op afstand bestuurde wagens en trucks

Ons wegennet maakt zich klaar om op afstand bestuurde wagens te ontvangen. Samen met de Mobilidata-partners starten we met een testperiode om de introductie van een nieuwe generatie voertuigen in veilige banen te leiden.

Eerst op gesloten circuit

Op de meer dan 300 hectare van de iconische Lommelse Proving Ground reden vorig jaar de telebediende wagens en trucks. Die tests zijn nodig om de komst van op afstand bestuurde en later ook zelfrijdende voertuigen in Vlaanderen voor te bereiden. We willen zeker zijn dat onze wegen klaar zijn om de voertuigen in veilige banen te leiden. Reageren de wagens op onze wegmarkeringen? En herkennen ze onze verkeersborden?

Ook digitale infrastructuur moet klaar zijn

Het is trouwens niet alleen de fysieke infrastructuur die klaar moet zijn, maar ook de digitale. Zo moet het datanetwerk voldoende krachtig zijn en moeten de voertuigen

goed kunnen omgaan met de data die we aanleveren. Denk aan informatie over verkeersdrukte, de stand van de verkeerslichten of waarschuwingen rond onveilige situaties zoals ladingverlies of de komst van hulpdiensten.

Geen big bang

Zelfrijdende wagens gaan niet plots overall op onze wegen te zien zijn. Op afstand bestuurde wagens worden wellicht de komende jaren stap voor stap een realiteit in specifieke sectoren.

Een goed voorbeeld daarvan zijn vrachtwagens die autonoom rijden op specifieke routes tijdens de daluren, waarbij een operator op afstand het stuur overneemt in de voor- en natrajecten of bij onvoor-

ziene verkeersomstandigheden. Dat kan een antwoord bieden op de groei van de transportsector, het ernstige tekort aan bestuurders en de aanhoudende congestieproblemen. En ook bedrijven die deelauto's aanbieden zoeken vandaag naar technologische oplossingen voor praktische problemen, zoals deelauto's efficiënt verplaatsen naar locaties waar ze de volgende dag nodig zijn.

”

De tests zijn nodig om de komst van op afstand bestuurde wagens in Vlaanderen voor te bereiden.”



INTERVIEW

Een digitale tweeling als sleutel tot efficiënter ontwerpen, bouwen en beheren



”

Je haalt op voorhand fouten uit je ontwerp en projecten worden efficiënter uitgevoerd. Het resultaat: minder hinder voor de weggebruikers.”

Timo Nuttens geeft een toelichting op BIM4Infra-event 2024



Sinds 2020 digitaliseren we onze infrastructuurwerken. Een belangrijke stap in dat proces is BIM: Bouwwerk Informatie Management. Door data te verzamelen over onze wegen, kunnen we er met BIM een digitale tweeling van maken. We spraken er met Timo Nuttens over. Hij is directeur AIM/BIM van de Afdeling Assetinformatie en Inspecties Weginfrastructuur.

Een digitale tweeling, wat is dat precies?

“De filosofie in de hele bouwsector is dat je nieuwe stukken infrastructuur eerst virtueel en dan pas in het echt bouwt. Dat heeft 2 belangrijke voordelen: je haalt op voorhand fouten uit je ontwerp, waardoor je minder faalkosten en vertragingen op de werf hebt. Projecten worden zo ook efficiënter uitgevoerd. Het positieve resultaat daarvan: minder hinder voor de weggebruikers.”

“Als infrastructuurbeheerder en opdrachtgever is vooral het onderhoud en de exploitatie achteraf be-

langrijk. Alles wat we realiseren in een project, komt daarom ook binnen in onze assetdatabank. Zo hebben we een digitale kopie van wat buiten staat. Die data gebruiken we dan om onze infrastructuur jarenlang te beheren en te onderhouden. Dat is de basis van goed assetmanagement.”

Hoeveel van de AWV-infrastructuur heeft zo'n digitale kopie?

“We zijn in 2020 met de eerste proefprojecten gestart, zoals Ringpark Zuid in Antwerpen. Ook de 13 belangrijkste AWV-tunnels hebben een digitale kopie, die we gebruiken

om ze elke dag te beheren en voor alle geplande renovaties. En we verzamelen die data ook als we een verlichtingspaal of verkeerslicht vervangen. Vorig jaar waren er zo'n 180 BIM-projecten in studie of in uitvoering bij AWV.”

Lopen alle opdrachtnemers dan warm om met BIM te werken?

“Vandaag zit BIM in 1 op de 4 bestekken. We proberen vooral nog kmo's mee te krijgen. We nemen bijvoorbeeld BIM ook op in kleine projecten, vragen geen referenties en wijzen aan elk project een BIM-ondersteuner toe. Die trekt interne

collega's mee in het verhaal en is het eerste aanspreekpunt van onze opdrachtnemer. We voorzien ook opensourcetooling, zodat opdrachtnemers hun processen en taken kunnen automatiseren.”

Zijn lokale besturen ook mee?

“Lokale besturen vrezen soms dat BIM te complex is of dat niemand ermee vertrouwd is. Daarom zien we gezamenlijke projecten als een ideale introductie: AWV volgt het BIM-luik op, terwijl we lokale besturen uitnodigen om mee te lopen. Zo raken ze vertrouwd met digitaal bouwen en de BIM-methodiek. We stellen ook onze datastandaarden, bestekteksten en technische richtlijnen ter beschikking. Die kunnen ze dan gebruiken of aanpassen aan hun eigen noden.”

Waar staan jullie binnen 10 jaar?

“De fundamenten van goed informatiemanagement liggen er. De komende jaren moeten we vooral onze inventaris vervolledigen, en werk maken van een zo compleet mogelijk digitale kopie van onze wegen én een historiek van inspecties, gebreken en vaststellingen. We zullen dan ook zien dat het een echte meerwaarde is voor onze budget- en langetermijnplanningen. En het is een cliché, maar digitaal bouwen binnen AWV is echt een gezamenlijke inspanning. Als BIM-team kunnen we niets zonder de projectmanagers en collega's die het in de praktijk brengen. Dankzij hen kunnen we goede data verzamelen en ons assetmanagement verbeteren.”

INTERVIEW

Bel me, schrijf me: regiomanagers zijn hét aanspreekpunt voor onze partners



Sara en Hans: resp. de 2^e persoon van rechts op voorlaatste en laatste rij.

Vlaanderen telt 15 vervoerregio's, elk met een eigen regiomanager van het Agentschap Wegen en Verkeer. Zij zoeken samen met externe partners naar mobiliteitsoplossingen. We laten je kennismaken met 2 regiomanagers van AWV: Sara Verstreken van Vlaams-Brabant en Hans Laurijssen van Antwerpen.

Sara en Hans, jullie zijn regiomanager bij AWV. Wie klopt er op jullie deur?

Sara: "We zijn het eerste aanspreekpunt voor alle georganiseerde partners. Dat zijn vooral gemeenten en steden, maar dat kunnen ook rioolbeheerders of andere Vlaamse instanties zijn. Zelfs scholen en grote bedrijven zijn bij ons aan het juiste adres. Al wil dat niet zeggen dat we het enige aanspreekpunt binnen AWV zijn."

Met welke vragen komen lokale besturen of partners naar jullie toe?

Hans: "Mensen weten vaak niet wat een gewestweg of een gemeenteweg is, en wat het Agentschap Wegen en Verkeer wel of niet beheert, zoals openbare verlichting. Daardoor komen veel van hun vragen nog dikwijls bij gemeenten terecht. De gemeente verwijst die mensen dan door naar onze klantendienst: meldpuntwegen.be. Toch gebeurt het ook regelmatig dat ze de regiomanager contacteren. De diversiteit aan vragen die we als regiomanager ontvangen, is daarom zeer groot."

Sara: "Mijn top 2? 'Wanneer zal AWV de baan door ons centrum herinrichten?' en 'Kun je onze fietspaden

veiliger maken?' (lacht) Maar vragen kunnen heel gevarieerd zijn, van trajectcontroles tot sneeuw op de weg. Soms krijgen we heel specifieke vragen. Dan verzamel ik antwoorden achter de schermen voordat ik terugkoppel."

Hoe blijven jullie in contact met alle partners?

Hans: "We bellen, mailen en vergaderen veel. We overleggen dikwijls online en zitten fysiek rond de tafel met lokale besturen. Ik geef ook samen met projectmanagers infosessies, waarin ik studies en projecten op een heldere manier probeer toe te lichten aan omwonenden. Dat is ook belangrijk in onze rol als regiomanager: we moeten kunnen uitleggen waarom we bepaalde keuzes maken."

Wat maakt de rol van de regiomanager vandaag zo belangrijk?

Hans: "We staan als organisatie heel dicht bij de mensen. Zodra je 's morgens de deur opentrekt, stap je in de wereld van mobiliteit: van de stoep tot het fietspad en van je lokale buurtweg tot drukke gewest- en snelwegen. Alles wat mensen ervaren langs onze wegen komt op

een of andere manier wel bij AWV terecht. Regiomanagers maken ons agentschap bereikbaar voor onze partners. Veel overheidsinstanties of firma's hebben alleen een mailbox, waardoor mensen lang moeten wachten op een antwoord."

Sara: "AWV-projecten worden ook complexer: er komen elk jaar veel regels bij, zoals rond veiligheid, water en multimodaliteit. Daardoor zijn er veel meer partners dan vroeger bij betrokken en moet je meer compromissen sluiten. Als regiomanager ondersteun je dat proces: we brengen mensen in contact, nemen moeilijke standpunten in en lossen mee vraagstukken op. We blijven een uitvoerend en beherend agentschap. Daarom doen we alles met 1 einddoel: op het terrein het verschil maken."

”

We brengen mensen in contact en lossen samen met onze partners moeilijke vraagstukken op."

Meldpunt Wegen, het adres voor burgers met een vraag over de weg

Elke dag zijn miljoenen mensen onderweg op onze wegen, fiets- en voetpaden. En elke dag komen er honderden vragen van hen binnen over alles wat op en naast die weg staat, van verlichting tot verkeerslichten, trajectcontroles, oversteekplaatsen en bermen. Een team van gemotiveerde AWV'ers staat hen zo snel mogelijk te woord.

Vernieuwd meldpunt

Omdat tienduizenden mensen elk jaar hun weg naar het meldpunt vinden, verbeterden we de afgelopen jaren de werking. Sinds 2023 kun je ons ook via Mijn Burgerprofiel een vraag stellen. En sinds vorig jaar zie je op de kaart van het Meldpunt Wegen of er al een melding is over de locatie die je wilt ingeven en waarover die melding gaat.

Meer dan 57.000 meldingen

Vorig jaar kreeg het Meldpunt Wegen via al die wegen 57.400 vragen en meldingen binnen. 36.500 daarvan gingen over de gewest- en snelwegen in ons beheer en beantwoordden we zelf. De 20.900 meldingen over wegen en verkeersinfrastructuur die we niet zelf beheren, stuurden we door naar de partners waarmee we samenwerken: de

steden en gemeenten, havens, nutsmaatschappijen, politie ...

Met stip op 1: wegonderhoud

Waarover mensen het meeste contact met ons opnemen via het meldpunt? Over het onderhoud van wegen en fietspaden. Daarover kregen we 15.700 (43%) vragen, meldingen en klachten binnen. In 4160 (26,5%) van die 15.700 meldingen waren ze bezorgd over de staat van de weg of het fietspad waarop ze rijden. Vervolledigen de top 3: meldingen over verkeerslichten (20,5%) en defecte verlichting (10%).

Dankzij al die meldingen weten we perfect waar mensen wakker van liggen. Daarom gebruiken we ze als wegwijzers die ons naar de wegen en locaties leiden die we moeten aanpakken.



Het vrijwel voltallige team van de Klantendienst aan het werk.

Heb je zelf een melding als burger?

Geef ze door via meldpuntwegen.be of Mijn Burgerprofiel.

Heeft je stad of gemeente een gemeenteapp met daarin Mijn Burgerprofiel? Dan kun je ons ook via die weg een vraag stellen of een melding doorgeven.

MELDINGEN

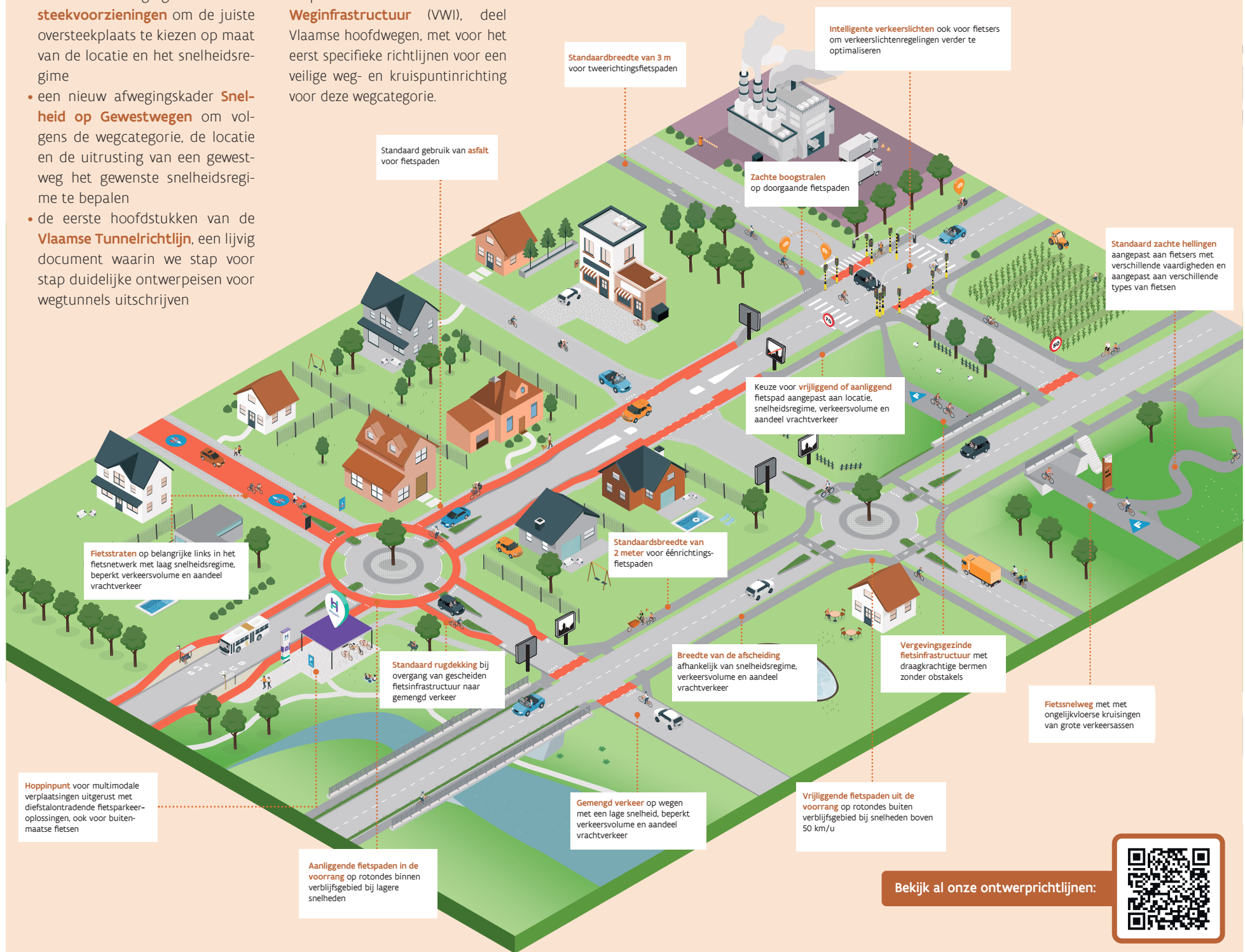


Heldere richtlijnen voor een veilig ontwerp

Verkeersveiligheid staat met stip op nummer 1 in onze doelstellingen. Dat betekent dat we elke dag onze wegen en fietspaden verbeteren, met kleine en grote ingrepen. Aan de basis van die veilige infrastructuur ligt een leesbaar en vergevingsgezind ontwerp, aangepast aan de mobiliteit van een specifieke omgeving.

Om wegbeheerders een praktische houvast te geven bij de vernieuwing of aanpassing van wegen en fietspaden, bieden we een hele reeks praktische richtlijnen en afwegingskaders aan. Afgelopen jaar werkten we zo aan:

- een nieuw afwegingskader **Oversteekvoorzieningen** om de juiste oversteekplaats te kiezen op maat van de locatie en het snelheidsregime
- een nieuw afwegingskader **Snelheid op Gewestwegen** om volgens de wegcategorie, de locatie en de uitrusting van een gewestweg het gewenste snelheidsregime te bepalen
- de eerste hoofdstukken van de **Vlaamse Tunnelrichtlijn**, een lijvig document waarin we stap voor stap duidelijke ontwerpisen voor wegtunnels uitschrijven
- de update van het vademecum **Fietsvoorzieningen** met richtlijnen om fietspaden en fietsuitrusting te ontwerpen, in afwachting van een structurele herziening in 2025 die we samen met Fietsraad Vlaanderen uitvoeren
- de publicatie van het vademecum **Weginfrastructuur** (VWI), deel Vlaamse hoofdwegen, met voor het eerst specifieke richtlijnen voor een veilige weg- en kruispuntinrichting voor deze wegcategorie.



Wees geen \$*#!&, hou je aan de wegcode!

Ook via sensibilisering werken we aan meer verkeersveiligheid. 4 keer per jaar lanceren we een nationale campagne die je een maand lang ziet verschijnen op de afficheborden langs autosnelwegen en gewestwegen.

Naast de minderhindercampagne rond 'Vermijd verrassingen', brachten we ook in 2024 nationale campagnes rond de reddingsstrook, werfveiligheid en roodkruisnegatie.

Wist je dat

- 5 jaar na de invoering van de reddingsstrook in de Belgische wegcode nog ongeveer 1 op de 5 Vlamingen niet weet wat de reddingsstrook is?
- 7 op 10 mensen beweren dat ze spontaan een reddingsstrook vormen bij file?
- er elke week net geen 10 ongevallen zijn aan wegenwerken?
- dat afleiding en overdreven snelheid de belangrijkste oorzaken zijn voor ongevallen aan wegenwerken?
- er elke dag 19 ongevallen op snelwegen zijn waarbij we vaak rijstroken afsluiten?
- onder een rood kruis rijden een overtreding is in de hoogste categorie?
- onze campagnes gemiddeld 66% van de Vlamingen bereiken, van wie 73% stelt dat ze na de campagne hun gedrag aanpassen?



Mee de boodschap van onze campagnes verspreiden?
Download het campagnemateriaal



Samen aan de weg timmeren

Werfleider en deskundige verkeer & signalisatie kruisen elkaars pad

In ons agentschap werken elke dag honderden collega's aan een veilige en vlotte werf. 2 van hen zijn werfleider Stien Coenen en Tom Vandepitte, deskundige verkeer en signalisatie. Ze vertellen je hoe ze hun weg naar het Agentschap Wegen en Verkeer vonden en wat er dagelijks op hun pad ligt.

„
Dat is ongetwijfeld een van de voordelen van werken bij AWV: dat ik als jonge collega de verantwoordelijkheid over grote projecten krijg.”



Stien Coenen – werfleider in Vlaams-Brabant

Van trainee tot werfleider

“In mijn opleiding tot industrieel ingenieur bouwkunde kwam AWV 2 keer langs. Ze gaven toen uitleg over asfalt en verhardingen, en maakten reclame voor het traineeprogramma. Daarin probeer je 6 maanden een functie uit, en dat 3 keer na elkaar. Na mijn opleiding ben ik meteen begonnen. Ik startte als projectmanager in Limburg, werd werfleider in Vlaams-Brabant en in mijn laatste opdracht werkte ik in het team Tunnelveiligheid. Na 1 week als werfleider wist ik het: dát wil ik doen. Ondertussen zit ik 5 jaar in Leuven. Dat is een eindje van mijn woonplaats in Bilzen, maar het is hier gewoon zo plezant.” (lacht)

Tunnelrenovaties op de agenda

“Momenteel werk ik mee aan de renovatie van de Leonardtunnel. Daar leid ik samen met een projectmanager, 2 werfcontroleurs en 2 andere werfleiders de werf in goede banen. Het voorbereidende aanbestedingsdossier voor de renovatie van de Vierarmtunnel ligt ook op mijn bureau. Dat is ongetwijfeld een van de voordelen van werken bij AWV: dat ik als jonge collega de verantwoordelijkheid over zulke grote projecten krijg.”

Nooit een dag hetzelfde

“Mijn collega omschreef ons soms als eventmanagers: je hele dag is gepland, totdat je een telefoontje van de aannemer krijgt. (lacht) Dan moet je alles omgooien, met de aannemer zoeken naar oplossingen, steden en gemeenten inlichten, ... Die afwisseling maakt het fijn en spannend. De ene dag sta je met je laarzen in de modder op de werf en de dag erna werk je gewoon thuis.”

Tom Vandepitte – deskundige verkeer en signalisatie in Oost-Vlaanderen

Elke dag bijleren

“Als deskundige stel ik dossiers op voor de Provinciale Commissie van Verkeersveiligheid en beoordeel ik signalisatieplannen voor de autosnelweg. Ook check ik de aanvullende reglementen die gemeenten opstellen bij veranderingen aan onze gewestwegen. Mijn opleiding landmeten komt daarbij goed van pas: ik kreeg verschillende bouwvakken en leerde er werken met software als AutoCAD. Maar ik heb vooral op de job bijgeleerd. Al in de eerste weken mocht ik met verkeersdossiers aan de slag. Ook na 2,5 jaar bij AWV leer ik elke dag bij, want elk gemeentedossier is anders en ook de richtlijnen van de Vlaamse overheid veranderen dikwijls. Daardoor blijft mijn job interessant.”

Ruimte voor vrije tijd

“Hoe ik bij AWV terecht kwam? Na mijn vorige job bekeek ik de vacatures van de stad Gent, de Vlaamse en de federale overheid. De functie bij AWV sprak me inhoudelijk aan en ik heb mijn kans gewaagd. Die keuze loont: ik kan mijn job perfect combineren met mijn activiteiten in mijn jongerenvereniging.”

Van sportdagen tot hr

“Ik sport heel graag. Dat AWV soms sportdagen lanceert, vind ik dus een troef. (lacht) Maar dat is niet alles: onze hr-afdeling verdient echt pluimen op haar hoed. Ze is heel aanwezig op de werkvloer en je kunt er altijd terecht. We krijgen ook elke maand een nieuwsbrief met nieuwigheden, opleidingen, wist-je-datjes, ... Dat houdt onze afdelingen verbonden en bevordert de motivatie.”

„
Onze HR-collega's verdienen een pluim: je kunt altijd bij hen terecht.”



Ook werfleider of deskundige verkeer en signalisatie worden? Dan kun je volgens Stien en Tom het best dit in je rugzak steken:

Stien: “Gezond boerenverstand. Als werfleider kun je wel de juiste kennis hebben, maar vooral je mentaliteit is belangrijk. Je moet kunnen coördineren, achter alles aangaan en van aanpakken weten. Dat vraagt vaak niet alleen om technische, maar vooral om creatieve oplossingen.”

Tom: “De wegcode voor weggebruikers en de wegcode voor wegbeheerders. En weten wat het verschil tussen de 2 is. (lacht) Het helpt ook om wegenwerken in het oog te houden en specifiek de signalisatie: van verkeersborden tot belijning. Zo leer je snel bij over wegversperringen en hoe je mensen daarbij omleidt.”



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

TRAINEES GEZOCHT! 3 keer proeven van verschillende functies bij AWV

Net afgestudeerde master?

Draai mee in verschillende AWV-teams via 3 opeenvolgende opdrachten of projecten van telkens 6 maanden.

Na je traject kun je je carrière voortzetten in een van onze afdelingen.

INTERESSE?

Ontdek getuigenissen van ex-trainees via:
wegenenverkeer.be/jobs