

ACTIVITEITENVERSLAG

2025, UITGAVE 2026



Vlaanderen
is veilig onderweg



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Inzetten op een betrouwbaar wegbeheer

Kathy Vandenmeersschaut, administrateur-generaal bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), blikt terug en kijkt vooruit.

Beste lezer
Beste partner

De verkeersveiligheid verhogen, bleef ook in 2025 onze belangrijkste opdracht. Maar we willen ook voor een betrouwbaar wegennet zorgen. Zo staat het expliciet in onze missie: Agentschap Wegen en Verkeer wil de motor zijn van "een veilige, betrouwbare en duurzame infrastructuur en verkeersafwikkeling".

Maar wat betekent betrouwbaar wegbeheer? En hoe maken we dit waar? **In dit activiteitenverslag komen heel wat projecten aan bod die tonen hoe we dat concreet maken.**

Betrouwbaar wegbeheer is in de eerste plaats zorgen voor een **betrouwbare infrastructuur**. Weggebruikers moeten kunnen rekenen op goed onderhouden, veilige en duurzame wegen en fietspaden. Ze moeten kunnen vertrouwen op goed werkende signalisatie en verkeerslichten die inspelen op het verkeer, zodat mensen in de meest veilige omstandigheden en met zo weinig mogelijk hinder hun bestemming bereiken.

Die betrouwbare infrastructuur garanderen is **niet altijd evident**. We werken hard aan de vernieuwing van ons wegen- en fietspadennet, en aan de renovatie van onze brug-

gen en tunnels. **Per vervoerregio geven we in dit verslag voorbeelden van hoe we dit op het terrein aanpakten.**

Maar deze vernieuwingsoperatie zorgt onvermijdelijk voor hinder op een al erg druk wegennet, met ook veel internationaal verkeer. De files zoveel mogelijk beperken en de bereikbaarheid van onze regio niet compromitteren, is een uitdaging waar onze mensen elke dag mee bezig zijn.

Betrouwbaar zijn, betekent ook: goed weten waar de **noden en risico's** liggen, en investeren daar waar we de grootste impact hebben. We kijken met een helikopterblik: welke functie heeft een weg, een fietsverbinding, een brug of een tunnel, wat is zijn rol op netwerkniveau? En met een vergrootglas: wat is de toestand van een weg, een brug, een elektrische installatie? Hoe zal die toestand evolueren? Als AWV willen we ons op dit doorgedreven assetmanagement onderscheiden. Zo beperken we risico's en verhogen we de betrouwbaarheid. Ook voor onze digitale infrastructuur.

Uiteraard denk ik bij "betrouwbaarheid" aan een klok-rond **dynamisch verkeersbeheer**. Ons Verkeercentrum neemt daarin de lead. Snel op het terrein reageren op incidenten of defecten hoort daarbij.

Ten slotte willen we ook **betrouwbare diensten** aanbieden. Dat wil zeggen: burgers, pers en beleidsmakers correct, snel en juist informeren. Aanspreekbaar en bereikbaar zijn. Goed luisteren naar stakeholders, altijd op zoek gaan naar oplossingen, en doen wat we beloven. Maar ook: heldere ontwerprichtlijnen, adviezen en vergunningen afleveren, zodat bedrijven, beleidsmakers en andere wegbeheerders aan de slag kunnen. En zorgen dat we kwalitatieve data aanbieden, waarmee bijvoorbeeld verkeersapps nieuwe diensten kunnen ontwikkelen.

Iedereen moet kunnen vertrouwen op onze infrastructuur, op een goed beheer van het verkeer én op onze dienstverlening. Zonder deze zaken, is er geen basis om onze nummer één-doelstelling te realiseren: het maximaliseren van de verkeersveiligheid en het helpen terugschroeven van verkeersongevallen.

Ook de komende jaren gaan we hier onverminderd mee verder. Dankzij de inspanningen van onze AWV-ploeg en dankzij de goede samenwerking met onze stakeholders, partners, aannemers en leveranciers.

Veel leesplezier.

Kathy Vandenmeersschaut

”

Betrouwbaar zijn, betekent ook: goed weten waar de noden en risico's liggen, en investeren daar waar we de grootste impact hebben.”

Kathy Vandenmeersschaut,
administrateur-generaal



MOBILITEITSPROFESSIONAL MET INTERESSE IN NIEUWS VAN AWV?



Schrijf in op onze nieuwsbrief.



WAT KAN 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 ontwerprichtlijnen, dienstorders, opleidingen en events voor partners.

VOOR WIE IS DE NIEUWSBRIEF BEDOELD?

Voor professionals actief in het domein van mobiliteit en openbare werken met interesse in onze activiteiten.

SCHRIJF IN
wegenenverkeer.be/nieuwsbrief



Vind online informatie.

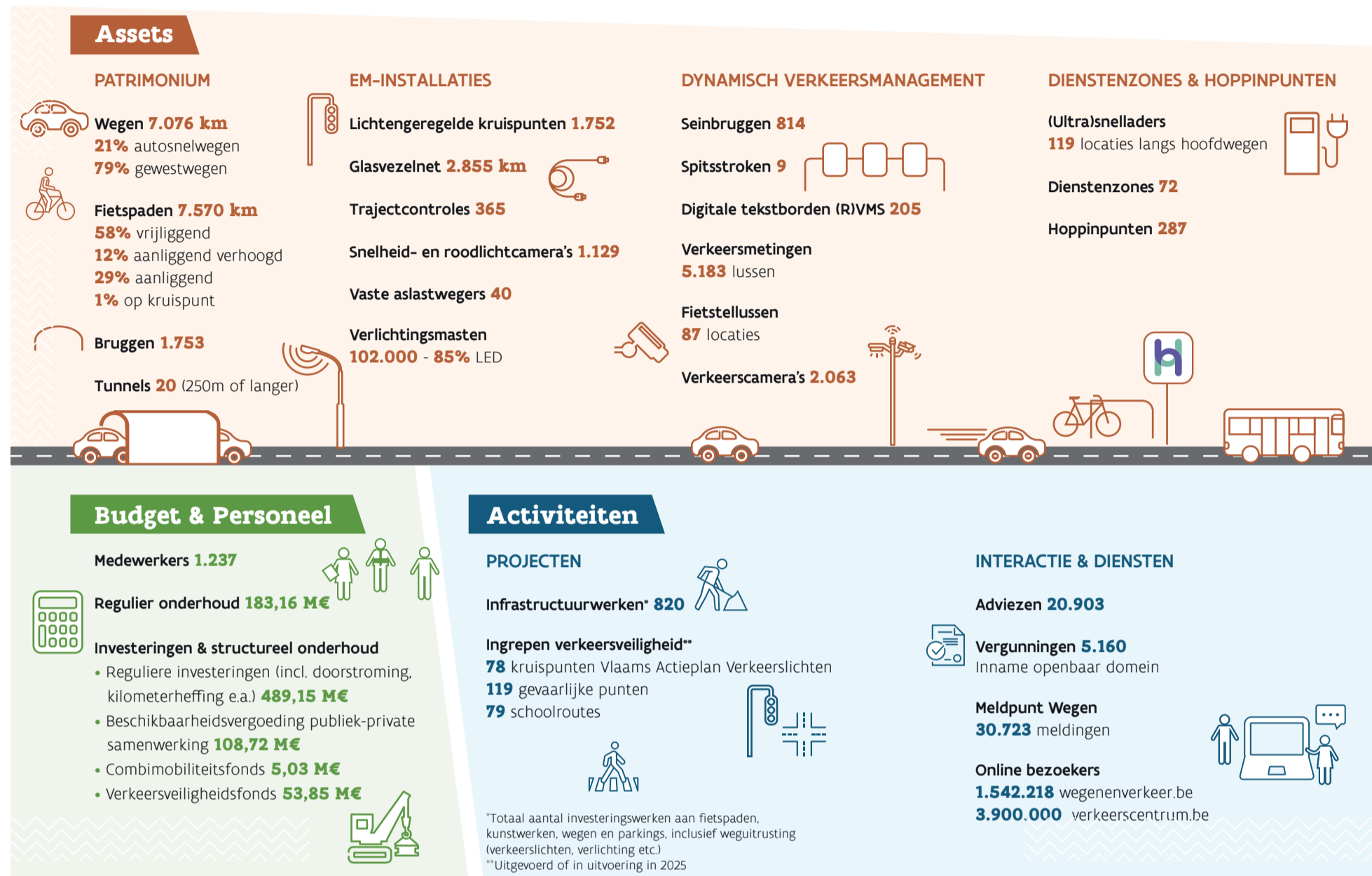


BEZOEK
wegenenverkeer.be/zakelijk



Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in cijfers

Overzicht 2025



INTERVIEW

OverBruggen: uniek project brengt renovatie van tientallen bruggen in stroomversnelling

Met OverBruggen zet Vlaanderen een extra versnelling in bij het op grote schaal renoveren, vernieuwen en moderniseren van bruggen. Meer dan 30 vaste bruggen wachten al een tijdje op een opknapbeurt. Onder impuls van een grote publiek-private samenwerking krijgt het project een boost.

Om een 30-tal vaste bruggen toekomstbestendig, robuust en veilig te maken, kiest de Vlaamse overheid voor een PPS (publiek-private samenwerking) van het type DBFM (Design-Build-Finance-Maintain).

"OverBruggen toont aan dat een versnelling niet steevast een kwestie is van harder, maar slimmer werken", zegt Nele Gheysens, projectmanager PPS Kunstwerken. Het programma zet in op een snelle en efficiënte aanpak van verouderde bruggen.

Ontwerpen, bouwen, financieren én onderhouden tot 2060
Door in te zetten op PPS drijven we ons investeringstempo op. De

Vlaamse overheid en aannemers bundelen zo hun expertise en capaciteit. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), AWV en de Vlaamse Waterweg NV kozen voor het aannemersconsortium TM Brugfabriek als partner. De betrokken firma's gaan samen ontwerpen, omgevingsvergunningen aanvragen, bouwen, financieren én de bruggen tot 2060 onderhouden.

Eén gezamenlijke programma-planning

Voor omvangrijke werken zoals dit is de klassieke, projectmatige aanpak niet altijd de beste. "Als we dit allemaal afzonderlijk aanbesteden, zou er nog jaren aan voorbereidend werk nodig zijn", zegt Nele.

Na zeven maanden van hard werk lag er al één gezamenlijke programma-planning op tafel. Een ritme waarin vergunningen, ontwerpen en bouw elkaar snel opvolgen. Deze planning vormt de ruggengraat van het hele project.

30 bruggen vernieuwen met één aanbesteding

Zo slagen we erin om meer dan 30 bruggen te vernieuwen in één aanbesteding. De eerste vergunningsaanvragen worden nog in 2025 ingediend. In 2027 gaan de eerste werken van start en in 2028 volgen al de eerste openingen van de nieuwe bruggen.

"We wisten dat deze opgave te groot was voor losse projecten", zegt Nele. "Wie snelheid wil, moet durven samenwerken. Niet naast, maar met elkaar met vertrouwen, ritmiek en gedeelde verantwoordelijkheid als basis."



”

Met dit project bundelen de Vlaamse overheid en aannemers hun expertise en capaciteit.”

Nele Gheysens, projectmanager OverBruggen

Stand van zaken eind 2025:

Het projectteam werkte aan 25 bruggen:

- Voor 7 bruggen wordt de omgevingsvergunning voorbereid.
- Voor 3 bruggen is de ontwerpfase net gestart
- Voor 15 overige bruggen loopt het ontwerpproces volop.

Het ontwerp van deze 10 bruggen is klaar:

- Brug E313 Ven (Olen)
- Brug E313 Gemeentestraat (Westerlo)
- Brug in de Nieuwenbroekstraat over E40 (Aalst)
- Brug in de Kleistraat over E40 (Aalst)
- Brug over Rooseveltlaan (Erpe-Mere)
- Brug E313 over N2 (Hasselt)
- Brug in de E313 over de Lindenstraat (Westerlo)
- Brug in de E40 ter hoogte van Complex 20 (Ternat)
- Brug over de E40 in de Isidoor Van Beverenstraat (Dilbeek)
- Brug in de E40 over de Rooseveltlaan (Erpe-Mere)

Waarschuwingen voor botsabsorbeers en hulpdiensten in verkeersapps



Medegefinancierd door de Europese Unie



Afsluitend event Mobilidata in juni 2025

Bestuurders krijgen sinds kort melding van botsabsorbeers en naderende hulpdiensten op hun route. Door mensen ook digitaal te waarschuwen voor mobiele werken en hulpvoertuigen, verhogen we verder de verkeersveiligheid op risicovolle momenten.

Veiligere mobiele werven

Botsabsorbeers beveiligen mobiele werven op autosnelwegen. Dit zijn korte, gerichte werken, zoals asfalterstellingen, die vaak 's nachts worden uitgevoerd. Met meer dan 500 ongevallen per jaar aan wegenwerken, is het belangrijk ook via digitale waarschuwingen bestuurders alert te maken dat ze wegenwerken naderen.

Vandaag geven botsabsorbeers hun locatie al door via GPS-tracking. Door hun locatiegegevens nu ook te delen met apps die aangesloten zijn op het Mobilidata-ecosysteem, kan deze info doorstromen naar de dashboards van slimme wagens en verkeersapps. In 2025 troffen we de voorbereidingen opdat dit jaar de meldingen ook via o.a. Waze en de ingebouwde navigatiesoftware van recente Skoda-voertuigen bestuurders bereiken.

Hulp van geconnecteerde lichten

Vorig jaar sloten ook nieuwe hulpverleningszones aan op het Mobilidata-systeem. Zij testen momenteel

de werking en meerwaarde van de ondersteuning die we hen bieden bij het prioritair rijden.

Door hulpdienstvoertuigen te laten 'praten' met geconnecteerde verkeerslichten, kunnen we hen prioritair groen geven wanneer ze op weg zijn naar een noodgeval. Zij sturen ook signalen uit naar de verkeersapps van weggebruikers die op de route van de ambulance, politie- of brandweerwagens rijden. Zo zijn mensen minder verrast wanneer ze de sirenes horen naderen, hebben ze meer tijd om plaats te maken, en hoeven de hulpvoertuigen ook niet langer noodgedwongen door rood te rijden.

**MEER WETEN
OVER MOBILIDATA EN DE
AANGESLOTEN APPS?
mobilidata.be**



MobiliData

NIEUW BEGIN MOBILIDATA

Na 6 jaar kwam er een einde aan het Mobilidata-programma en de samenwerking tussen de programmapartners AWW, imec, MOW, EWI en Vlaio. AWW zet sindsdien het Mobilidata-verhaal en de ontwikkelde diensten verder.

Grootscheeps project verbetert bereikbaarheid van Vlaamse havens

We zetten de volgende vijf jaar in op het beter bereikbaar maken van de Vlaamse havens. In de regio's Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Genk krijgen gewestwegen op 20 locaties een opknapbeurt. In 2025 gingen de eerste spades in de grond.

Door het vele zware vrachtvervoer dat ze dagelijks verwerken, krijgen de gewestwegen rond havens met extra belasting en slijtage te maken. Daarom investeert **Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Annick De Ridder** bijna 60 miljoen (gespreid over 2025, 2026 en 2027) in het structureel onderhoud van gewestwegen op 20 locaties in de buurt van onze havens.

Factor voor welvaart in heel Vlaanderen

Zo versterken we de concurrentiekracht van zowel de haven van Antwerpen, Zeebrugge, Gent als Genk. Onze havens goed bereikbaar houden, zorgt voor welvaart in heel Vlaanderen. De investeringen worden gespreid over de komende jaren, maar ook nadien zetten we de inspanningen verder. Zo verbeteren we de verkeersveiligheid en mobiliteit rond Vlaanderens belangrijkste

logistieke en economische aantrekkingspolen.

13 locaties in Antwerpen, 3 in Genk en 2 in Zeebrugge en Gent

Midden september van vorig jaar begonnen de eerste werken al in Stabroek aan het kruispunt van de Antwerpsebaan (N180) met Laageind (N111), één van de 13 locaties van de Antwerpse haven die aangepakt worden. We vernieuwen er de rijbaan in asfalt van fundering tot toplaag. Het kruispunt kreeg ook een nieuwe inrichting.

Na Stabroek volgen er nog 12 locaties in het Antwerpse Havengebied. Rond de haven van Zeebrugge en die van Gent staan er ook telkens twee projecten op de planning. In het gebied rond de haven van Genk tenslotte, bereiden we drie onderhoudsprojecten voor.



Persmoment in Stabroek voor start werken in aanwezigheid van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Annick De Ridder.

INTERVIEW

Tunneltechnieken: nieuwe standaard gezet

In Vlaanderen spelen tunnels een steeds grotere rol in onze mobiliteit. Achter zo'n constructie zit een complex geheel aan technieken. De vernieuwde Beverentunnel uit 2025 is daar een mooi voorbeeld van.

Tunnelveiligheidsingenieurs **Heidi Cuypers** en **Joachim Peerlinck** leggen uit hoe moderne tunnels vandaag veilig gehouden worden.

Welke technieken zitten er standaard in een tunnel?

Joachim: "Een tunnel is één geïntegreerd systeem van meerdere complexe technieken. Met de Vlaamse Tunnelrichtlijn hebben we drie standaarduitrustingen ontwikkeld, naargelang het risicoprofiel van de tunnel. Daarmee zoeken we een correcte balans tussen kosten en veiligheidswinst. Vooral lengte en verkeersdrukte zijn belangrijke parameters. De Beverentunnel heeft standaarduitrusting a, het hoogste niveau.

Er komt meer bij kijken dan je denkt. Het afsluitsysteem bijvoorbeeld: dat lijkt simpel – gewoon een slagboom. Maar je kan die niet zomaar dichtgooien. Eerst moet de snelheid omlaag via dynamische borden. De slagboom checkt zelf of er nog een voertuig onder staat. En hij moet bediend kunnen worden vanuit het Verkeerscentrum én lokaal door de hulpdiensten."

Heidi: "Daarnaast heb je camera-bewaking, ventilatie voor luchtkwaliteit en rookbeheersing, stilstanddetectie, noodintercoms, oproepinstallaties, branddetectie en blus-

middelen. Ook nooduitgangen en noodverlichting zijn standaard. Al die onderdelen werken nauw samen en zorgen ervoor dat een tunnel slim reageert bij incidenten."

Zagen jullie het eisenpakket de voorbije tien jaar evolueren?

Heidi: "De Europese Tunnelrichtlijn bestaat al sinds 2004, maar die was nogal algemeen. De voorbije jaren hebben we hard gewerkt aan de Vlaamse Tunnelrichtlijn, die algemene toepassing vertaalt naar concrete technische eisen voor Vlaanderen. Tegen eind 2026 willen we alles gepubliceerd hebben."

Wat als er toch iets misgaat?

Joachim: "Brand is het gevaarlijkste scenario. Daarom willen we binnen de minuut detecteren. Dat gebeurt via camera's én sensoren. Zodra er rook wordt gedetecteerd, komt er in het Verkeerscentrum een alarm binnen. De verkeersleider kan dan de tunnel sluiten en een evacuatie starten. De ventilatie houdt de vluchtroute rookvrij. Er is zelfs een systeem dat het radiosignaal in voertuigen tijdelijk onderbreekt, zodat je de noodboodschappen in de tunnel hoort. Tegelijk wordt de evacuatieverlichting geactiveerd."

Heidi: "Elk systeem is behoorlijk complex. Neem de ventilatie: in de

koker waar de brand woedt, draait die op volle kracht om de rook één kant op te blazen. In de vluchtkoker wordt overdruk gemaakt zodat daar zeker geen rook binnenkomt, zelfs niet bij een open deur. In de andere, rookvrije voertuigkoker wordt een lichte tegenstroom gecreëerd, zodat daar geen rook binnengetrokken wordt. Ondertussen blijven de ventilatiesystemen van de dienstgebouwen gewoon draaien. Het moet allemaal tegelijk en foutloos gebeuren."

Joachim: "De grote verandering bij moderne tunnels is dat veel processen geautomatiseerd worden. We werken met 'bedrijfstoestanden': bij een noodtoestand schakelt de tunnel zelf alles in wat nodig is. Daardoor kunnen verkeersleiders zich focussen op communicatie met de hulpdiensten."

Hoe weten wegbeheerders hoe ze een veilige tunnel moeten ontwerpen?

Joachim: "De Vlaamse Tunnelrichtlijn geeft een stevig kader dat rekening houdt met verschillende risicoprofielen en zorgt voor meer uniformiteit. Maar elk project blijft uniek."

Heidi: "Daarom blijven we dicht bij de praktijk. We werken nauw samen met ontwerpers, projectingenieurs



De Vlaamse Tunnelrichtlijn vertaalt Europese algemene eisen naar concrete technische eisen voor onze regio."

Heidi Cuypers

Bij moderne tunnels worden meer processen geautomatiseerd. Zo kunnen verkeersleiders zich focussen op communicatie met hulpdiensten."

Joachim Peerlinck

en mensen op het terrein. Tunnelcoördinatoren, brandweer, verkeersleiders, onderhoudsteams... Hun feedback is onmisbaar. Uiteindelijk draait het er allemaal om goed naar elkaar te blijven luisteren. Bij deze ook onze complimenten aan alle betrokken partijen voor hun inspanningen bij de Beverentunnel om het papier in de praktijk om te zetten!"

MEER WETEN OVER DE VLAAMSE TUNNELRICHTLIJN?



INTERVIEW

Vlaanderen vervult voortrekkersrol op gebied van snelwegparkings met laadpunten

Vlaanderen blijft één van de voorlopers als het aankomt op laadstations langs snelwegen. Dat bleek opnieuw in september 2025 toen in Gentbrugge langs de E17 een nieuwe state-of-the-art dienstzone de deuren opende.

Aan de E17 tussen Antwerpen en Gent opende in beide richtingen een gloednieuw laadstation. Jaarlijks passeren hier zo'n 26 miljoen voertuigen. Beide locaties beschikken daarom over 16 laadpunten van 400 kW voor auto's en vier laadpunten voor vrachtwagens. "De snelwegparkings in Gentbrugge zijn de eerste volwaardige dienstzones met eet- en drankgelegenheden, shop en snellaadinfrastructuur voor personen- en vrachtwagens - zonder een aanbod aan fossiele brandstoffen, in ons land en wellicht zelfs in Europa. Zeg dus niet meer tankstation, maar verzorgingsplaats", zegt **Tom Debruyne**, concessiebeheerder voor AWW.

Beter dan de Europese richtlijnen

Vlaanderen biedt chauffeurs van elektrisch aangedreven voertuigen op de hoofdwegen om de 25 kilo-

meter een laadpunt met ultrasnelladers aan. De Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) vraagt slechts om de 60 kilometer een ultrasnellaadpunt. Daarmee voldoet Vlaanderen dus ruimschoots aan de EU-norm.

"Volgens onze recente berekeningen, zitten we nog tot 2035 gebeteld als het op ultrasnelladers voor personenwagens aankomt", zegt Tom. "Maar met het strategisch netplan dat we binnenkort afronden, kijken we verder naar de toekomst. Dat studietraject van een jaar maakt met alle stakeholders een blauwdruk van hoe de ideale dienstzone er hoort uit te zien. Het vorige strategische netplan dateert van 2016. Tien jaar later nemen we dit helemaal opnieuw onder de loep. Waar planten we ze best in? Wat hoort er allemaal te zijn van infrastructuur, beveiliging, groen en

comfort? Met die inzichten gaan we binnenkort aan de slag bij het vernieuwen of aanleggen van nieuwe dienstzones."

Inhaalmanoeuvre voor vrachtwagens

Met de laadpalen in Gentbrugge erbij, beschikken we langs Vlaamse snelwegen momenteel over vier locaties met snellaadpunten voor vrachtwagens. Ook de dienstzone in Peutie heeft twee laadpunten voor vrachtvervoer. "Hier moeten we wel nog een inhaalmanoeuvre inzetten", zegt Tom. "De richtlijnen van de AFIR voorzien dat er op het Europese snelwegennet (TEN-T) om de 60 kilometer op het kernnetwerk en om de 100 kilometer op het uitgebreid netwerk een laadpunt voor vrachtvervoer hoort te zijn. Daar zijn we vandaag nog niet, maar we werken hier hard aan."



Met het strategisch netplan maken we een blauwdruk van hoe de ideale dienstzone eruit moet zien."

Tom Debruyne, concessiebeheerder



Verkeerscentrum blaast 25 kaarsen uit

Het Vlaams Verkeerscentrum vierde in 2025 zijn 25-jarig jubileum. Op een feestelijke avond met zo'n 300 genodigden, onder wie heel wat pioniers van het eerste uur, werden herinneringen opgehaald aan de beginjaren en de rijke geschiedenis die volgde. Er werd ook gedebatteerd over de rol van AI in het verkeersbeheer, want feit is: ook na een kwarteeuw blijft het Verkeerscentrum in volle ontwikkeling.



Symposium in Antwerpen naar aanleiding van 25 jaar Verkeerscentrum

25 JAAR

Vlaams Verkeerscentrum

voor rijstrooksignalisatie, ruim 1.700 camera's en duizenden meetlussen op de snelwegen. Het is uitgegroeid tot de centrale schakel in het operationeel verkeersbeheer en alles wat daarbij komt kijken, zoals incidentmanagement, realtime verkeersinformatie, technische bewaking, databeheer, toegepast verkeersonderzoek, minder hinder-aanpak, signalisatievergunningen en de organisatie van uitzonderlijk vervoer en F.A.S.T.

Met diverse partners

Ondanks de grote technologische evolutie bleef één factor ongewijzigd: bij alles wat de zowat 100 medewerkers van het Verkeerscentrum doen, werken ze nauw samen met de wegpolitie, hulpdiensten en vele andere partners, binnen en buiten AWW. Op het jubileumfeest waren van die partnerorganisaties dan ook verschillende vertegenwoordigers aanwezig.

Het verhaal van het Verkeerscentrum begon eind jaren 90, toen het op de Vlaamse snelwegen voelbaar drukker werd. Na de regionalisering van mobiliteit en openbare werken werd Vlaanderen zelf verantwoordelijk voor het verkeersbeheer. De ambitie was duidelijk: het verkeer

beter monitoren en sturen aan de hand van betrouwbare verkeersinformatie.

Start in Antwerpen

Het Verkeerscentrum ging aan de slag in een technisch gebouwtje op het dak van de Craeybeckxtunnel in

Wilrijk, beter bekend als T70. Het verkeer aansturen gebeurde met vijftien tekstkarren. Aanvankelijk lag de focus vooral op de snelwegen in Antwerpen. Nadien heeft het Verkeerscentrum zijn dynamisch verkeersmanagement op grote schaal uitgerold over heel Vlaande-

ren. In 2019 werd het een afdeling van AWW.

Centraal in operationeel verkeersbeheer

Vandaag beschikt het Verkeerscentrum over een 200-tal dynamische tekstborden, zo'n 1.900 led-borden

Alle data op één plek: Vlaams Dataportaal Verkeersgegevens in de maak

Waar rijdt hoeveel verkeer? Of het nu gaat om snelwegen, gewestwegen of belangrijke fietspaden, vanaf 2026 zitten alle cijfers op één centrale plek: het Vlaams Dataportaal Verkeersgegevens (VDV). Met dat initiatief ontsluit het Vlaams Verkeerscentrum een massa data voor al wie met mobiliteit bezig is.

Open online platform

Het VDV is een gemakkelijk te gebruiken online platform met alle verkeersdata op één plaats. Zo spelen we in op de groeiende behoefte aan duidelijke mobiliteitscijfers.

Op een wegenkaart met handige filters kies je zelf de informatie die je nodig hebt. Of je nu data zoekt per voertuigtype of per specifieke meettechniek (zoals ANPR-camera's, lussen, radar of OBU), je downloadt de cijfers eenvoudig per kwartier, uur, dag én per wegsegment.

Voor elke mobiliteitsprofessional

De data op het VDV zijn afkomstig uit diverse bronnen, zoals de 24/7-monitoring van de verkeersintensiteiten op snelwegen, tellingen via OBU-toestellen (kilometerheffing vrachtwagens), specifieke meetcampagnes op gewestwegen en de fietstelpunten op het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk. Beleidsmakers van steden en gemeenten vinden er ook een schat aan cijfers om hun mobiliteitsbeleid te onderbouwen.

Oproep aan onze partners

Het VDV wordt pas echt krachtig als ook andere organisaties uit het mobiliteitsveld meedoen. Door zoveel mogelijk kwaliteitsvolle data centraal te verzamelen, vermijden we versnippering in het mobiliteitsbeleid en verhogen we de efficiëntie. We nodigen om die reden overheidsdiensten, lokale en provinciale besturen en mobiliteitsdiensten uit om ook eigen verkeersdata via het platform te delen.

Het VDV wordt in de loop van 2026 online aangeboden via de websites van AWW en het Verkeerscentrum.

Vragen? Contacteer ons nu al via verkeerscentrum@vlaanderen.be.



Eén gevaarlijk punt om de 5 dagen weggewerkt

De aanpak van gevaarlijke punten stond opnieuw bovenaan onze lijst van prioriteiten. In 2025 maakten we op 66 locaties wegen, fietspaden en kruispunten veiliger door er via kleine en grote ingrepen de kans op ongevallen te minimaliseren.



De nieuwe dynamische lijst gevaarlijke punten telt 286 locaties, waarvan er eind 2025 bijna de helft was aangepakt. De lijst geeft een overzicht van kruispunten en wegsegmenten waar infrastructuur mogelijk een rol speelt bij de oorzaak van ongevallen. Zo weten we waar we moeten werken om de verkeersveiligheid te verhogen.

Ook pro-actief werken

De lijst 2025 is gebaseerd op ongevalse data van 2021, 2022 en 2023. Begin 2026 waren 133 (47%) van de locaties aangepakt. Dat komt omdat de punten al op voorgaande lijsten opdoken, maar ook omdat we vaak al op een kruispunt aan de slag gaan nog voor de locatie op de dynamische lijst verschijnt. Door signalen van gemeentes en onze eigen inspecties, gaan we dus ook pro-actief aan de slag.

65 nieuwe punten

Het tempo in de aanpak van gevaarlijke punten blijft hoog: gemiddeld pakken we sinds de start van de lijst in 2018 om de vijf dagen een gevaarlijk punt aan.

Elk jaar verdwijnen er dus gevaarlijke locaties, maar er blijven ook nieuwe gevaarlijke punten bij komen. Een kruispunt of weg kan door een nieuwe verkeerssituatie bijvoorbeeld meer verkeer krijgen, wat de kans op ongevallen doet stijgen. Dit jaar zijn er 65 nieuwe gevaarlijke punten, die de voorbije jaren niet op de dynamische lijst stonden.

Bewezen effect op verkeersveiligheid

De meeste gevaarlijke punten situeren zich rond de steden waar de ruimte beperkt is. De provincie Antwerpen telt dan ook veruit de

meeste gevaarlijke punten. Deze provincie heeft met zijn dichtere bebouwing en drukker verkeer meer risico op verkeersonveilige locaties.

Dat de aanpak van de gevaarlijke punten werkt, bewees recent een studie van Vias in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW). Die wees uit dat na de herinrichting van een gevaarlijk punt het aantal letselongevallen met een kwart én het aantal verkeersslachtoffers met bijna een derde daalt.

DE LIJST RAADPLEGEN?



INTERVIEW

De nieuwe 'bijbel van de wegmarkeringen' is er

Er is een nieuwe versie van de Algemene Omzendbrief nopens de Wegsignalisatie (AOWS). De Omzendbrief bundelt alle regels en richtlijnen over hoe markeringen op onze wegen eruit moeten zien.

Projectleider **Kristof Mollu** geeft toelichting: "Van Maaseik tot De Panne, de wegsignalisatie moet in heel Vlaanderen uniform en herkenbaar zijn."

"Met bijna 300 pagina's is de AOWS eerder een boek dan een brief, vertelt Kristof. "Het is eigenlijk een platenboek, dat toont hoe elke wegmarkering eruitziet, welke afmetingen ze heeft en hoe ze aangebracht moet worden. De omzendbrief biedt een volledig over-

zicht van alle wegmarkeringen die we in Vlaanderen gebruiken."

Overall in Vlaanderen dezelfde wegmarkeringen

"De omzendbrief wordt ook wel eens de 'bijbel van de wegmarkeringen' genoemd", lacht Kristof. "Niet alleen de medewerkers van AWV volgen de richtlijnen strikt op. Ook voor lokale besturen en voor de aannemers die de wegsignalisatie aanbrengen, is het een leidraad. Een deel van de wegmarkeringen is



Van Maaseik tot De Panne, de wegsignalisatie moet in heel Vlaanderen uniform en herkenbaar zijn'

Kristof Mollu, projectleider

vastgelegd in de wegcode, zoals de afmetingen van een zebraad. Voor heel wat andere markeringen, zoals fietspictogrammen, is dat niet het geval. Met de omzendbrief zorgen we ervoor dat iederéén die zich bezighoudt met wegsignalisatie dezelfde taal spreekt."

"Het is belangrijk dat een markering er in West-Vlaanderen hetzelfde

de uit ziet als in Limburg. Zo blijft het wegbeeld voor weggebruikers herkenbaar, ongeacht waar ze rijden. Dat is essentieel voor de verkeersveiligheid."

"AWV of de lokale besturen kunnen de omzendbrief gebruiken om de aannemers die de wegmarkeringen plaatsen heel nauwkeurig te brieven. Die aannemers en hun medewerkers kunnen het handboek ook zelf nog eens gebruiken als naslagwerk, voor een dubbelcheck om zeker te zijn dat ze de wegmarkering op dezelfde uniforme manier aanpakken."

Een levend document

Elke drie tot vijf jaar krijgt de omzendbrief een nieuwe update. De vorige edities dateren van 2014, 2019 en 2022. "We beschouwen dit als een levend document," benadrukt Kristof. "De verkeersrealiteit verandert. Er komen nieuwe inzichten en we krijgen waardevolle feedback van lokale besturen en van de mensen op het terrein. Soms lijkt iets logisch in theorie, maar bots je op straat bij de uitvoering op praktische problemen. Die input gebruiken we om verbeteringen aan te brengen."

"De nieuwe versie bevat verschillende aanpassingen en verfijningen. Die hebben we allemaal netjes op-

gelijst in hoofdstuk 1.2. Soms gaat het om foutjes of verduidelijkingen, soms om echte inhoudelijke updates. Zo hebben we bijvoorbeeld de richtlijnen voor de 'opgeblazen fietsopstelstrook' aangepast, de voorsorteerstrook voor fietsers. De ervaring leerde dat we fietsers beter wat verder voor de vrachtwagens positioneren, met een buffer van twee meter om de dode hoek te vermijden. Daar kunnen wij en elke Vlaamse gemeente voortaan rekening mee houden."

AWV werkte de 'bijbel van de wegmarkeringen' uit, samen met partners als De Lijn en de VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten). Iedereen kan de AOWS eenvoudig online raadplegen. "We hebben het boek zo samengesteld dat je het ook makkelijk kan afdrukken", voegt Kristof toe. "De figuur staat telkens op de rechterpagina. Op de linkerpagina vind je tekst en uitleg. Heel overzichtelijk, om iedereen op één heldere lijn te krijgen."

DE OMZENDBRIEF BEKIJKEN?



Totaalrenovatie stoomt Beverentunnel klaar voor uitdagingen van morgen

BEVEREN-KRUIBEKE-ZWIJNDRECHT - De voor het Antwerpse havengebied erg belangrijke Beverentunnel onderging een totaalrenovatie. Zowel de structuur als de technieken pakten we grondig aan. Dankzij de vernieuwingen is de tunnel klaar voor de toekomst, op vlak van veiligheid en klimaat.

Zowel de structuur als de technieken van de Beverentunnel waren dringend aan vernieuwing toe. Structureel kreeg de tunnel een volledig nieuw wegdek en twee nieuwe tunnelmonden, maar ook de technieken, omroepinstallatie en de vluchtroutes ondergingen een make-over. Nieuwe ledverlichting verhoogt de zichtbaarheid en de brandwerende bekleding vervangen we. De werken gingen van start in juli 2024 en op 13 november van

2025 reden de eerste voertuigen opnieuw door de tunnel.

Van manueel naar automatisch

Het nieuwe ventilatiesysteem is opgewassen tegen de rookontwikkeling als er zich ooit zware branden zouden voordoen waarbij bijvoorbeeld chemische stoffen vrijkomen. De evacuatie gebeurde tot voor de renovatie nog manueel. Dankzij de vernieuwingen zoals de AID-came-



ra's met AI starten ventilatie- en omroepsysteem vandaag automatisch op bij calamiteiten. De vluchtweg wordt aangegeven en de slagbomen aan de ingang sluiten onmiddellijk. Een serieuze boost voor de veiligheid.

De totaalrenovatie maakt de Beverentunnel ook meteen klaar voor de uitdagingen van morgen op vlak van klimaat en energie. Het waterzuiveringssysteem reinigt dagelijks tot 3,6 miljoen liter grondwater en voert het af volgens de Vlaamse lozingsnormen. Dat houdt de tunnel droog. Het opvangen regenwater voeren we voortaan af naar de be-

schermde orchideeën die op en rond de tunnel groeien. Een zonnepark met 750 zonnepanelen voorziet in 50 procent van de stroombehoefte. Dat maakt de tunnel klimaatrobuust.

Participatie en BIM

Dankzij een participatietraject met de havenbedrijven uit de buurt en Voka Antwerpen-Waasland en Al-faport-Voka, kon de verkeershinder tijdens de werken tot een minimum herleid worden.

Tot slot spreekt ook de ontwerpmethodode van de tunnel tot de verbeelding. Die kwam tot stand met Building Information Modelling (BIM).

Zo bouwden alle partners samen de tunnel ook virtueel om vanuit eenzelfde digitale omgeving in overleg te kunnen werken. Met als gevolg dat de werken veel efficiënter verliepen.

VIDEO

Bekijk hoe we de renovatie van de Beverentunnel aanpakten.



Bezoek Beverentunnel tijdens persmoment Grote Werven



Heraanleg kruispunt verhoogt de veiligheid gevoelig

SINT-JOB-IN'T-GOOR - Eind 2025 werden de werken aan het kruispunt van de Brechtsebaan, Eikenlei en Beukenlei in het Antwerpse Brecht afgerond. Dankzij de aanpassingen verloopt het verkeer er een flink stuk veiliger en zijn er minder files.

Naast de verkeersveiligheid verhoogde ook de capaciteit van het kruispunt. We maakten eveneens de bushaltes toegankelijker. Er kwam ook een Hoppinpunt aan het kruispunt met overdekte fietsstalling en deel-fietsen om de modal shift verder te stimuleren en meer in te zetten op duurzame mobiliteit.

Grotendeels conflictvrije lichtenregeling

Het kruispunt was al langer toe aan een opknopbeurt. Vooral voor de actieve weggebruikers was extra ruimte een must. De rijbaan kreeg een aanpassing om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te optimaliseren. Zo kwam er zowel een nieuw fiets- als voetpad in asfalt. Met een groten-

deels conflictvrije lichtenregeling bouwden we nog meer veiligheid in voor actieve weggebruikers. Zij krijgen niet langer tegelijk groen licht met het gemotoriseerd verkeer dat linksaf draait. Nieuwe rechtsafslagstroken maken afslaan veiliger.

Het gemotoriseerd verkeer spreidt zich voortaan over drie voorsorteer-

stroken. De aparte afslag van de Beukenlei naar de Eikenlei is vervangen door een nieuwe rechtsafslagstrook die mee in de lichtenregeling valt. Ook om van de Brechtsebaan naar de Beukenlei te rijden, neemt het verkeer voortaan een rechtsafslagstrook.

Interactie met sluis

Nog nieuw in de lichtenregeling: een interactie met het openen en sluiten van de sluis in de Handelslei. Die vermijdt filevorming aan de

sluis, in de Handelslei en een blokkade op het kruispunt. Ledschermen geven voortaan ook weer wanneer de sluis openstaat om wachtende automobilisten te verwittigen.

INTERVIEW

Uitdagend project leidt tot veilige fietsoversteek

DUFFEL - Aan het kruispunt van de Berkhoevelaan (N108) met de Hoogstraat in Duffel komen fietsers voortaan niet meer in het midden van het kruispunt terecht. Dankzij een flinke dosis pragmatisch denken en een doortastende ingreep, fietsen jongeren er voortaan veiliger naar school.

Het kruispunt stond in 2021 en 2022 nog op de lijst met gevaarlijke punten. Om linksaf te slaan richting Berkhoevelaan of om de Hoogstraat te vervolgen vanuit Duffel-centrum, moesten fietsers het kruispunt schuin oversteken, in conflict met gemotoriseerd vervoer. Dat leidde wel eens tot chaos en hachelijke situaties. Om dat probleem te ontmantelen, gingen we doordacht te werk.

Fietsers niet langer in midden van het kruispunt

"We haalden de fietsers voor het kruispunt van de rijbaan en leidden hen naar een nieuwe aparte fietsoversteek", verheldert **Jeroen Nelissen**, regiomanager vervoerregio Mechelen en Zuiderkempen. "Een ingreep die de veiligheid van de fietsers ten sterkste verbetert."

Het nieuwe fietspad aan de westzijde is verbreed tot twee meter. Het oversteken verloopt voortaan in twee keer en niet langer dwars over het kruispunt in conflict met het gemotoriseerd verkeer. Aan de oostzijde van de Hoogstraat wordt

het dubbelrichtingsfietspad verbreed tot 2,5 meter en krijgen fietsers een apart opstelvak om de straat recht in te rijden.

Ook nieuwe lichtenregeling en ruimte voor busvervoer

Met het project werd ook gelijktijdig de lichtenregeling aangepakt. Die werd maximaal conflictvrij. Daarnaast dacht AWW ook aan het busvervoer. De stopstreep aan de westzijde van de Hoogstraat werd opgeschoven. Zo kunnen de Lijnbussen makkelijk van de Berkhoevelaan rechts af slaan richting Hoogstraat.

"Met wat pragmatisch denken zijn we hier tot de best mogelijke en veiligste oplossing gekomen. We moesten keuzes maken en één daarvan hield in dat door de beperkte ruimte de voetpaden aan de zuidelijke kant van het kruispunt plaats moesten maken voor de fietspaden. Na een telling bleek dat die niet vaak gebruikt werden en zo hakten we de knoop door. Geen evidente beslissing, maar voor de veiligheid wel de beste", besluit Jeroen.

”

We haalden de fietsers voor het kruispunt van de rijbaan en leidden hen naar een nieuwe aparte fietsoversteek."

Jeroen Nelissen, regiomanager



Fietstunnel biedt veilig antwoord op gevaarlijk punt

KONTICH - Om duizenden fietsers elke dag veiliger te laten oversteken aan het Sint-Rita Campus College, bouwen we een fietstunnel onder de N171. Met het afronden van deze werken in mei 2026 schrappen we opnieuw een gevaarlijk punt van de dynamische lijst.



Het kruispunt tussen de Drab- en Pierstraat en de expresweg N171 stond al even op de dynamische lijst van gevaarlijke punten. Door het nabijgelegen Sint-Rita College maken op dit punt twee keer per dag meer dan 1.000 fietsers de oversteek. We pakken het gevaarlijke punt aan door de aanleg van een fietstunnel onder de N171.

Eerste fase afgerond, tweede nog aan de gang

De tunnel komt een tweehonderdtal meter ten noorden van het kruispunt met de Drabstraat en de Pierstraat te liggen, vlak bij het college. Hij wordt schuin onder de expresweg aangelegd zodat er geen scherpe bocht ontstaat aan de zijde van de Rubensstraat. Daar komt ook een fietshelling.

De eerste fase aan de kant van de Rubensstraat werd eind november al afgerond. Intussen is de tweede fase ingegaan. Die omvat de aanleg van de fietstunnel aan de kant van de Pierstraat en duurt tot mei.

Kruispunt op N171 maximaal conflictvrij

In de derde fase van de werken leggen we het kruispunt N171 met Pierstraat en Drabstraat opnieuw aan en maken we het maximaal conflictvrij. Deze werken duren nog tot mei.

Intussen legden we een dubbelrichtingsfietspad aan langs de N171. Dat situeert zich tussen de Rubensstraat en de Jordaensstraat, langs de park & ride in Kontich tot aan het kruispunt met de Molenstraat.

Opknappbeurt in de Koningin Astridlaan

Even verderop in Kontich kreeg ook de Koningin Astridlaan een opknappbeurt. Vanaf het kruispunt met de Duffelsesteenweg tot aan het kruispunt met de Antwerpsesteenweg vervangen we het versleten wegdek. De kruispunten zijn mee vernieuwd en aan de onevenzijde kwamen er fietspaden in asfalt met een schrikstrook. Ter hoogte van de Blauwesteenstraat legden we een nieuwe fietsoversteekplaats met middeneiland aan.

Sterk staal vakmanschap: loodzware spoorwegtunnel op zijn plek geschoven

TONGEREN-BORGLOON - In het kader van de Zuidoostelijke Omleidingsweg, plaatsten we eind 2025 een nieuwe spoorwegtunnel ter hoogte van de Sportpleinstraat. Een grootse operatie die er straks mee voor zorgt dat het doorgaand en vrachtverkeer niet langer door het Tongerse centrum passeert.

De nieuwe spoorwegonderdoorgang is één van de eerste en belangrijkste bouwstenen van de Zuidoostelijke Omleidingsweg (ZO). Die verbindt in de toekomst de Maastrichtersteenweg en industriezone Overhaam met de Luikersteenweg. Daarmee leiden we het doorgaand en zwaar verkeer om en houden we het weg uit het centrum. Zo maken we daar meer ruimte voor de fiets en groen.

5.600 ton op zijn locatie. Met een pompsysteem schoven we hem 33 meter vooruit tot hij op zijn plek kwam te staan. Een sterk staaltje vakmanschap. De tunnel bevat twee rijstroken in elke richting. Ook het station en het centrum van Tongeren blijven bereikbaar.

Zachtere verbinding voor fietsers en voetgangers en verhoogde leefbaarheid

De huidige spoorwegtunnel in de Jaminéstraat kan straks autovrij gemaakt worden. De omliggende wijken achter het station, De Kevie en het centrum, krijgen er zo een vlottere verbinding bij voor fietsers en voetgangers. Door het vrachtverkeer te weren, verhogen we de leefbaarheid in de Wijkstraat, Dijk en Leopoldwal. Ook wordt de missing link van de fietssnelweg F791/Jekeroute tussen het natuurgebied De Kevie en het station van Tongeren aangelegd.

Kunstwerk van 5.600 ton 33 meter opgeschoven

Voor de spoorwegonderdoorgang die we aan de Sportpleinstraat plaatsten, realiseerden we eerst een waterdichte bouwkuip. Om de grondwaterstand te verlagen, moesten we bemalen. Midden 2025 begonnen we met het uitgraven van de plek voor de tunnel. Die bouwden we naast het spoor.

In november schoven we vervolgens de tunnel met een gewicht van



VIDEO
Bekijk de timelapse



ZUIDOOSTELIJKE
OMLEIDINGSWEG
wegenververkeer.be/werken/
zuidoostelijke-omleidingsweg



3D-toekomstbeeld toont eindresultaat al

ProjectAtlas geeft de buurtbewoners en geïnteresseerden al een 3D-toekomstbeeld van hoe het er straks gaat uitzien. Met deze applicatie kunnen zij inzoomen op een 360° panobeeld van de verkeerssituatie, zowel hoe ze vandaag is als hoe ze er straks gaat uitzien.

INTERVIEW

Spitsstrook op E313 van Lummen tot Hasselt-West maakt groot verschil

LUMMEN/HASSELT - Midden 2024 begonnen de werken aan de E313 tussen Lummen en Hasselt-West en minder dan een jaar later, werd de nieuwe spitsstrook al in gebruik genomen. Die zorgt voor een gevoelige verbetering van de doorstroming en vermindert files en sluipverkeer.

Niet evident. De werken voor een 7 kilometer lange spitsstrook begonnen ter hoogte van het Klaverblad in Lummen. Daar komen E313 en E314 samen, zonder meer het drukste autosnelwegpunt in Limburg.

Verkeerschaos vermeden

"Het was dan ook even bang afwachten hoe het verkeer zou verlopen de maandagochtend waarop we de werken begonnen", herinnert werfleider **Nick Hoeken**, werfleider zich. "Zowel het Verkeerscentrum als de wegpollitie waren achteraf erg tevreden over hoe dat verliep. Dat hebben we eigenlijk tijdens de hele periode zo kunnen houden. Files kan je natuurlijk niet vermijden, maar er is nooit echt een verkeerschaos ontstaan."

Ondanks regenval en hoge temperaturen

Ook de werken zelf bleven keurig op schema. "We begonnen er in juni

2024 aan en eigenlijk waren in september de meeste infrastructuurwerken al klaar", zegt Nick. "Dat ging niet vanzelf. In juni kregen we met heel veel regenval te maken en in augustus liep de temperatuur hoog op. De spitsstrook lag er dan al, maar de portieken moesten nog op maat gemaakt worden. Die hebben we vervolgens rond de jaarwisseling geplaatst en uiteindelijk hebben we de spitsstrook op 13 mei 2025 in gebruik genomen."

Merkbaar verschil

Daarmee is fase 1 van het project alvast afgerond en dat heeft de verkeersdrukke op de E313 gevoelig teruggebracht. "Het verschil is merkbaar", weet Nick. "De rijstrook maakt echt wel een verschil. Ook de aansluiting naar het complex Zolder-Industrie, afrit 26 bis, waar veel zwaar verkeer op- en afrijdt, hebben we gevoelig weten te verbeteren."



”

De spitsstrook zorgt voor een betere doorstroming en vermindert zo files en sluipverkeer.”

Nick Hoeken, werfleider



VIDEO
Onze woordvoerder Zoë en werfleider Nick leggen de voordelen van de spitsstrook uit



'Op doortocht': fietspadenprojecten in Limburg

Veilig fietsen staat altijd voorop en zeker bij de fietspadenprojecten waar we in Limburg hard aan werken. We stellen er enkele voor.

Steenweg (N3) in Heers Fietspaden en waterproblematiek aangepakt

Aan beide kanten van de Steenweg (N3) komen er enkelrichtingsfietspaden van 2 meter breed. We leggen ze aan achter de parkeerstrook. Zo hoeven autobestuurders het fietspad niet te kruisen. Ondergronds biedt de gescheiden riolering ook een verbetering voor de gekende waterproblematiek.

Steenweg/Hasseltsesteenweg (N722) in Alken en Sint-Truiden Mix van verhoogde en vrijliggende fietspaden

Aan weerskanten van de weg leggen we zowel in Alken als in Sint-Truiden enkelrichtingsfietspaden aan. In zone 50 opteren we voor ver-

hoogde fietspaden. In zone 70 leggen we grotendeels vrijliggende fietspaden aan. Een aangepast wegprofiel verbetert de veiligheid van elke weggebruiker. Een gescheiden riolering verduurzaamt het waterbeheer. De eerste zone van de bijna 11 kilometer lange projectzone is intussen afgewerkt.

Rijksweg (N78) in Dilsen-Stokkem Groene tussenberm en brede fietspaden

Over een traject van 3 kilometer vernieuwen we de Rijksweg (N78) in Lanklaar tussen de turbotondes met de Boslaan en het kruispunt Rachels. De aanliggende smalle fietspaden maken plaats voor enkelrichtingsfietspaden van 2 meter breed. Met een groene tussenberm



Inhouding Campusbrug in Hasselt

scheiden we ze van de rijweg. De werken van zone 1 zijn intussen klaar.

Eikelbosstraat/Ekselsebaan in Hechtel-Eksel, Peer, Pelt en Bocholt (N747)

Van geen naar veilige fietsinfrastructuur

Samen met de gemeenten Hechtel-Eksel, Peer en Pelt pakken we de Eikelbosstraat/Ekselsebaan aan. Hier lag tot voor kort geen fietsinfrastructuur. De gemeenten trekken

één deel als bouwheer. AWV legt de fietsbruggen aan. Een deel van de werken is al afgerond. Tussen Hoksent en Kleine-Brogel beschikken fietsers over fietspaden van 1,90 meter breed die gescheiden zijn van de rijweg. Waar het fietspad de Dommelvallei kruist, gaat het over in twee fietsbruggen.

Maastrichtersteenweg (N79) in Tongeren-Borgloon Bredere en verhoogde fietspaden

In het voorjaar van 2025 rondten

de werken af over een traject van zo'n 2 kilometer. De fietspaden langs de Maastrichtersteenweg waren smal en lagen pal naast de rijweg. We legden bredere en verhoogde fietspaden aan en waar mogelijk kwam er een groene zone tussen de rijweg en de fietspaden. De ingrepen maken het er aangener wonen en veiliger fietsen.

INTERVIEW

Altijd paraat voor calamiteiten: 117 dringende interventies afgehandeld

Je ploft net in de zetel na een lange werkdag. En dan gaat de telefoon. Geen gewoon telefoontje. "Boom verspert weg." of "Tunnel staat onder water." Er is schade aan de infrastructuur, de veiligheid van de weggebruikers komt in het gedrang en er moet meteen gehandeld worden.

Voor AWV-medewerkers in de calamiteitenpermanentie is dit geen uitzondering. Naast hun gewone diensturen staan zij paraat om in te grijpen wanneer zich onverwachte incidenten voordoen. Zodra de oproep binnenkomt via het Verkeerscentrum wordt een stappenplan in gang gezet: inschatten van de situatie, afstemmen met partners, inzetten van signalisatie en aannemers en opvolgen tot de situatie opnieuw veilig is.

Snel handelen

Werkcontroleur **Lode Cloes** maakte het mee. "Zondag, vlak na de toneelrepetitie. Een brokstuk van zo'n 1,5 meter valt van de brug en spat in verschillende stukken uiteen. De wegpolitie en brandweer stonden me even later al op te wachten langs de snelweg. We hebben toen één rijrichting volledig afgesloten en meteen de loshangende delen verwijderd. Ik zie het mezelf nog doen daar op die hoogwerker: snel handelen om de veiligheid te garanderen van iedereen die onder de brug reed."

In 2025 gingen 117 dringende oproepen naar de afdeling Limburg. Dat zijn er gemiddeld twee per week. 69 daarvan gebeurden buiten de diensturen en werden opgenomen door de calamiteitenpermanentie. De overige oproepen worden behandeld door de districten. Ter vergelijking, in 2024 ging het om 127 oproepen en in 2023 om 97.

Menselijke impact

Sommige oproepen blijven extra hangen. "Eind maart zorgde een spookrijder voor een zwaar ongeval op de E314 in Heusden-Zolder. Een automobilist was daar rond half twee 's nachts ingereden op een vrachtwagen. Door de frontale aanrijding vatte de personenwagen vuur. Zo ontstonden grote brandvlekken en gesmolten plastic deeltjes op de rijbaan. Ook het geluidsscherm werd geraakt. Dat is afgebrand en vervormd over tientallen meters. Het operationele werk is op zich vertrouwd, maar de aanleiding en de menselijke impact laten niemand onberoerd," vertelt projectmanager **Stan Bollen**.

Andere oproepen keren terug zoals de seizoenen. Afgelopen zomer zorgde de aanhoudende hitte voor opstijkingen, vaak meerdere tegelijk. Terwijl het voor weggebruikers vooral hinderlijk is, betekent dit voor de permanentie: snel schakelen, prioriteiten bepalen en onder tijdsdruk zorgen dat de weg zo veilig mogelijk blijft.



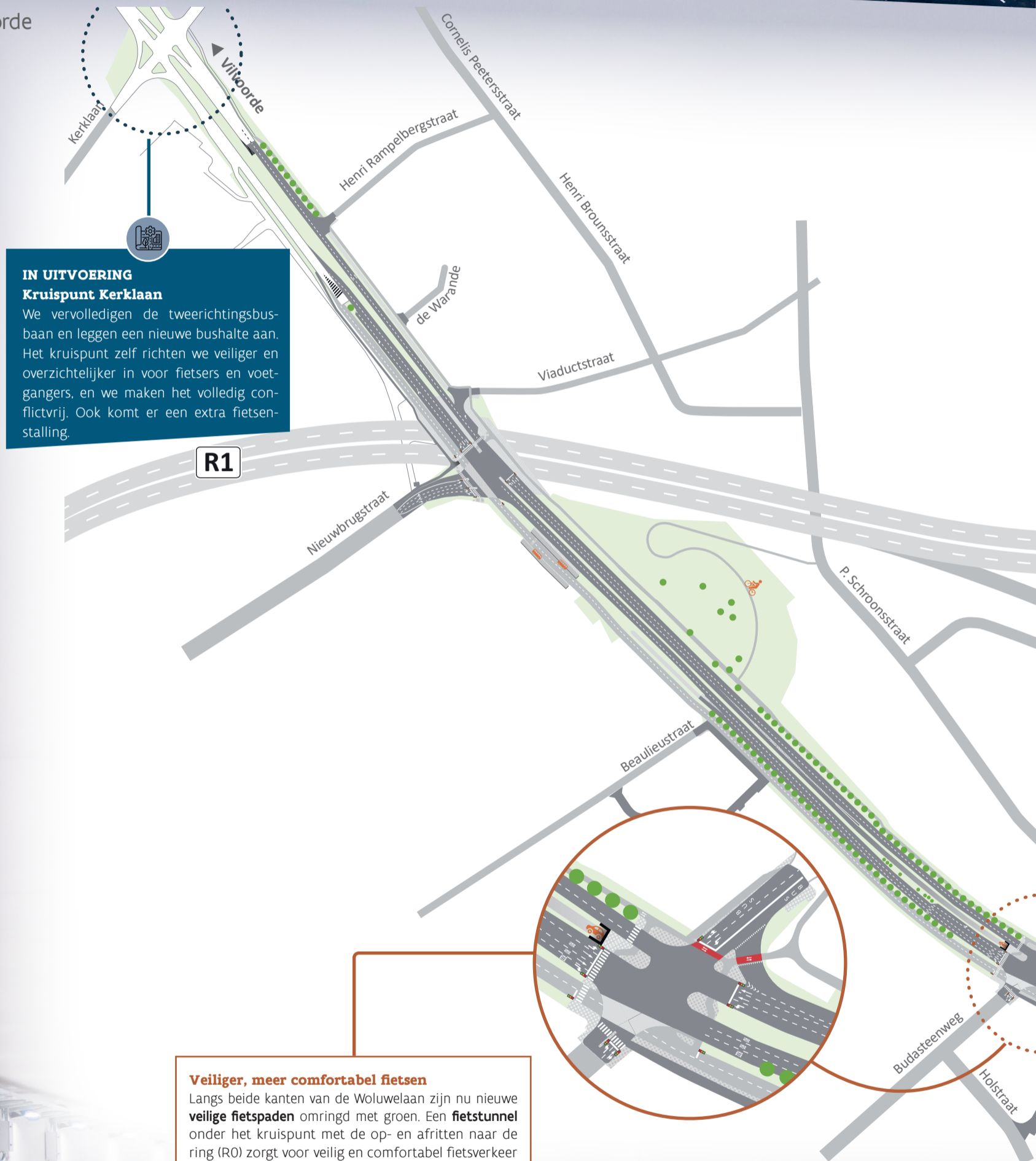
Herinrichting van de Woluwelaan

Van drukke verkeersas naar leefbare, veilige en vlotte verbindingsweg

Sinds 2020 werkt Wegen en Verkeer op de Woluwelaan (R22). Het project bevindt zich in Machelen vanaf het kruispunt met de Kerklaan tot en met het kruispunt met de Haachtsesteenweg (N21). Over een lengte van ruim 2 kilometer maken we de Woluwelaan beter bereikbaar, veiliger, praktischer en mooier. En dat voor alle weggebruikers. Na de laatste aanpassingen aan de Woluwelaan met de kruispunten Kerklaan en Haachtsesteenweg ronden we dit monsterproject volgens plan af in het najaar van 2026.



◀ Richting Vilvoorde

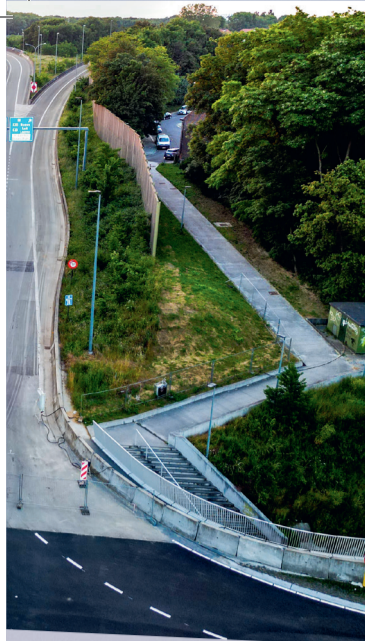


IN UITVOERING
Kruispunt Kerklaan
We vervolledigen de tweerichtingsbusbaan en leggen een nieuwe bushalte aan. Het kruispunt zelf richten we veiliger en overzichtelijker in voor fietsers en voetgangers, en we maken het volledig conflictvrij. Ook komt er een extra fietsenstalling.

Veiliger, meer comfortabel fietsen
Langs beide kanten van de Woluwelaan zijn nu nieuwe **veilige fietspaden** omringd met groen. Een **fietsstunnel** onder het kruispunt met de op- en afritten naar de ring (R0) zorgt voor veilig en comfortabel fietsverkeer tussen de Broekstraat en de Beaulieuwijk.

OP DE HOOGTE BLIJVEN VAN DIT PROJECT?





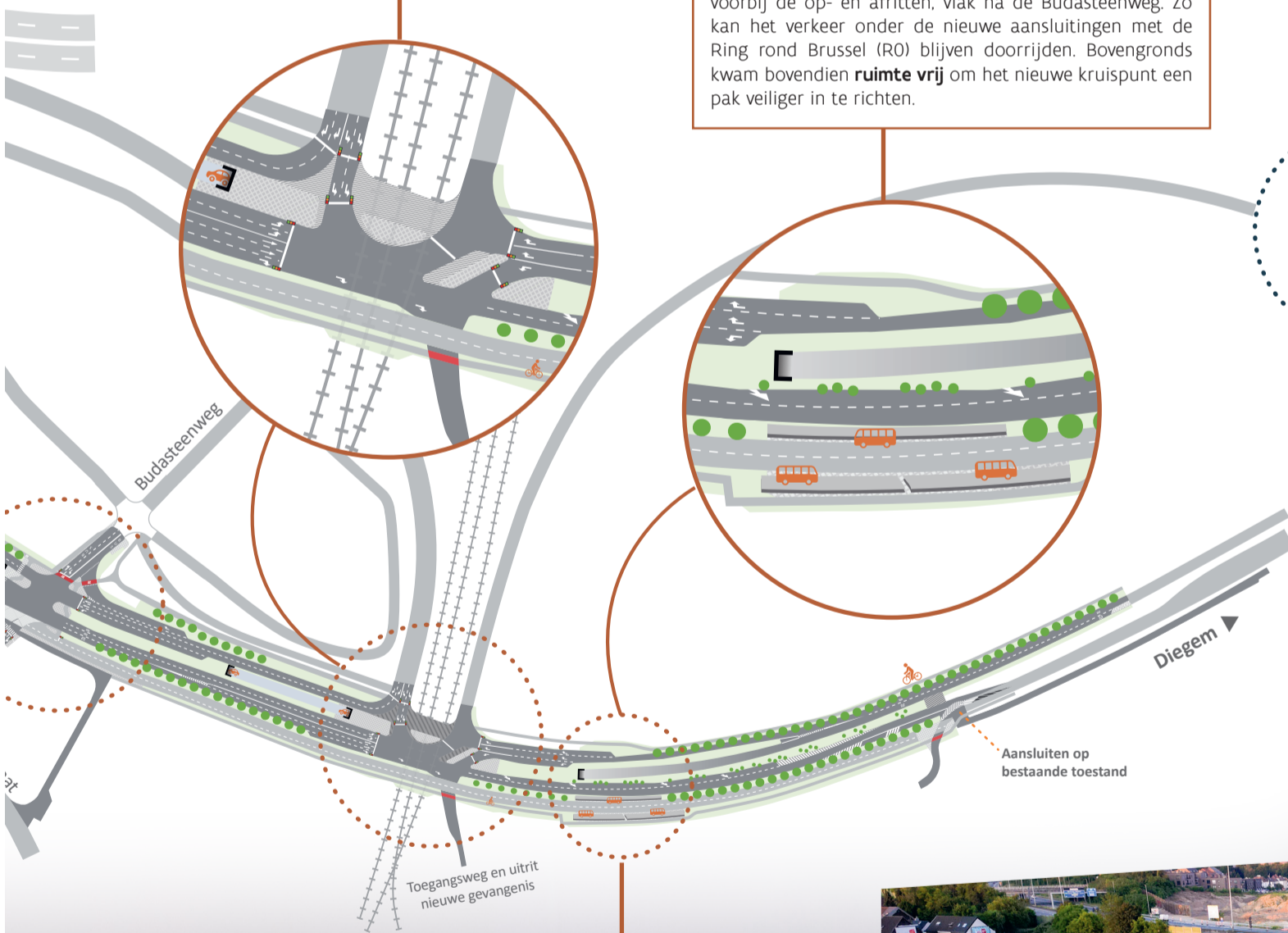
Kruispunt met verkeerslichten als schakel met de Ring rond Brussel

Aan de op- en afritten van de Ring rond Brussel (R0) is er nu een **nieuw kruispunt met verkeerslichten**. Die zorgen ervoor dat het verkeer tussen de Woluwelaan, de R0 en het stuk van de R0 tussen Machelen en Halle (E19) op een vlotte manier verloopt.

Tunnel voor doorgaand verkeer

Het **doorgaande verkeer** richting Vilvoorde rijdt nu door een tunnel van zo'n 600 meter. De tunnel begint net na het kruispunt met de Haachtsesteenweg en komt weer boven voorbij de op- en afritten, vlak na de Budasteenweg. Zo kan het verkeer onder de nieuwe aansluitingen met de Ring rond Brussel (R0) blijven doorrijden. Bovendien kwam bovendien **ruimte vrij** om het nieuwe kruispunt een pak veiliger in te richten.

Richting Diegem ►



IN UITVOERING Kruispunt Haachtsesteenweg

We maken het kruispunt overzichtelijker en veiliger met een volledig conflictvrije verkeerslichtenregeling, nieuwe oversteekplaatsen en vrijliggende fietspaden. Ook verlengen we de busbaan. De Haachtsesteenweg ten slotte krijgt tussen het kruispunt en de Kuregemstraat een volledige make-over.

Aparte tweerichtingsbusbaan

De Ringtrambus kreeg een aparte tweerichtingsbusbaan. Ze rijdt binnenkort volledig afgescheiden van het autoverkeer met een rijstrook in elke richting. De verbinding met het **openbaar vervoer** tussen hotspots als Brussels Airport, de Heizel en het station van Vilvoorde wordt zo een stuk **sneller én comfortabeler**: een volwaardig alternatief voor de auto.



Grondige onderhoudswerken maken Westelsebaan stuk aantrekkelijker voor fietsers

SCHERPENHEUVEL-ZICHEM – Sinds april 2025 is de Westelsebaan (N212) opnieuw in beide richtingen open. Na ongeveer een jaar aan grondige onderhoudswerken, ligt de 1,8 kilometer aan gewestweg er piekfijn bij.



In samenwerking met de stad Scherpenheuvel-Zichem voerden we op de Westelsebaan de werken uit op het traject van de Ernest Claestraat 162 tot aan het kruispunt met de Prelaatstraat in het centrum van Averbode. Door het project in twee zones op te delen, verliep alles vlot en transformeerden we de oude betonbaan stap voor stap naar een frisse nieuwe gewestweg tussen Zichem en Averbode.

Asfalt voor meer rijcomfort en minder geluidsoverlast

De rijweg is in beide richtingen smaller aangelegd in asfalt in plaats van beton. Dat zorgt voor een verhoogd rijcomfort en minder geluidsoverlast. Dankzij de versmalde rijweg, konden we de fietspaden verbreden tot 1,75 meter. Deze hebben we ook verhoogd met aangepaste boordstenen om de veiligheid van de fietsers nog te vergroten. De weg kreeg ook nieuwe markeringen.

Aan het kruispunt met de Sprinkhaanstraat maken voetgangers voortaan gebruik van een nieuwe oversteekplaats. De Watergroep verzorgde nieuwe waterleidingen en er werden glasvezelkabels aangelegd. De stad plaatste nieuwe voetpaden tussen de Melkerijstraat en Prelaatstraat.

Flottere doorstroming en verhoogde verkeersveiligheid

De uitgevoerde onderhoudswerken waren cruciaal om de infrastructuur in goede conditie te houden en slijtage tegen te gaan. De verhoogde fietspaden zorgen daarnaast voor veiliger fietsverkeer. Daarmee sluiten de werken perfect aan bij het Vlaamse regeerakkoord, waarin structureel onderhoud en het wegwerken van achterstanden centraal staan.

INTERVIEW

Belangrijke stappen vooruit in totaalrenovatie Leonardtunnel

Sinds eind 2025 kan het verkeer weer vlot en veilig door de twee tunnels onder het Leonardkruispunt. Na ruim twee jaar van intensief werken, is de renovatie van de civiele constructie afgerond. De aanpak van de tunneltechnieken is de volgende stap.

De renovatie van de Leonardtunnels is geen evidente klus, wel een must. Tunnelwerken zijn meestal complex, maar het Leonardcomplex had extra verrassingen in petto. Doordat beide tunnels dateren van de jaren '70 en '80 was niet alle informatie over de bouwwerken van weleer beschikbaar.

Gigantische operatie

Ondanks voorafgaand onderzoek botsten we op onvoorziene omstandigheden. "Zowel bij het ontmantelen van de zijwanden als het wegdek, kwamen we tot de vaststelling dat de betonschade veel groter was dan we hadden gezien bij de kernboringen tijdens het vooronderzoek", legt projectmanager **Maure De Smedt** uit. "Bij de afbraakwerken botsten we op steunpunten die niet in de bouwplannen stonden. Die waren er heel slecht aan toe en om die te herstellen, moesten we de tunnel tijdelijk een beetje opheffen. Een gigantische operatie natuurlijk."

Waar het oorspronkelijk voorzien was om vooral 's nachts te werken, moest er uiteindelijk voor sommige delen ook overdag doorgewerkt worden. De betonnen structuur kreeg een grondig onderhoud,

wanden en plafonds hebben nieuwe brandwerende bescherming. Het wegdek is volledig vernieuwd en ook verlichting, ventilatie, bekabeling, brandblusinstallatie en rioeringsbuizen zijn vervangen. Ook in de fiets- en paardentunnel werden noodzakelijke betonherstellingen uitgevoerd.

Robuust voor 30 jaar

"De tunnel is weer veilig en robuust voor de komende dertig jaar", zegt Maure. "Niet alleen de structuur, maar ook het verkeer is erop vooruitgegaan wat veiligheid betreft. De blusinstallatie en vluchtroutes voldoen weer aan de meest recente richtlijnen."

Met deze twee vernieuwde tunnels zetten we een nieuwe stap in onze ambitie om de Vlaamse mobiliteitsinfrastructuur toekomstbestendig te maken. Deze structurele vernieuwing verhoogt de veiligheid én het rijcomfort voor tienduizenden weggebruikers die dagelijks het Leonardkruispunt passeren.

De totaalrenovatie is echter niet afgelopen. De komende jaren vernieuwen we de tunneltechnieken en ook de waterdichting op de tunnel wordt vervangen.

Mooie samenwerking met partners

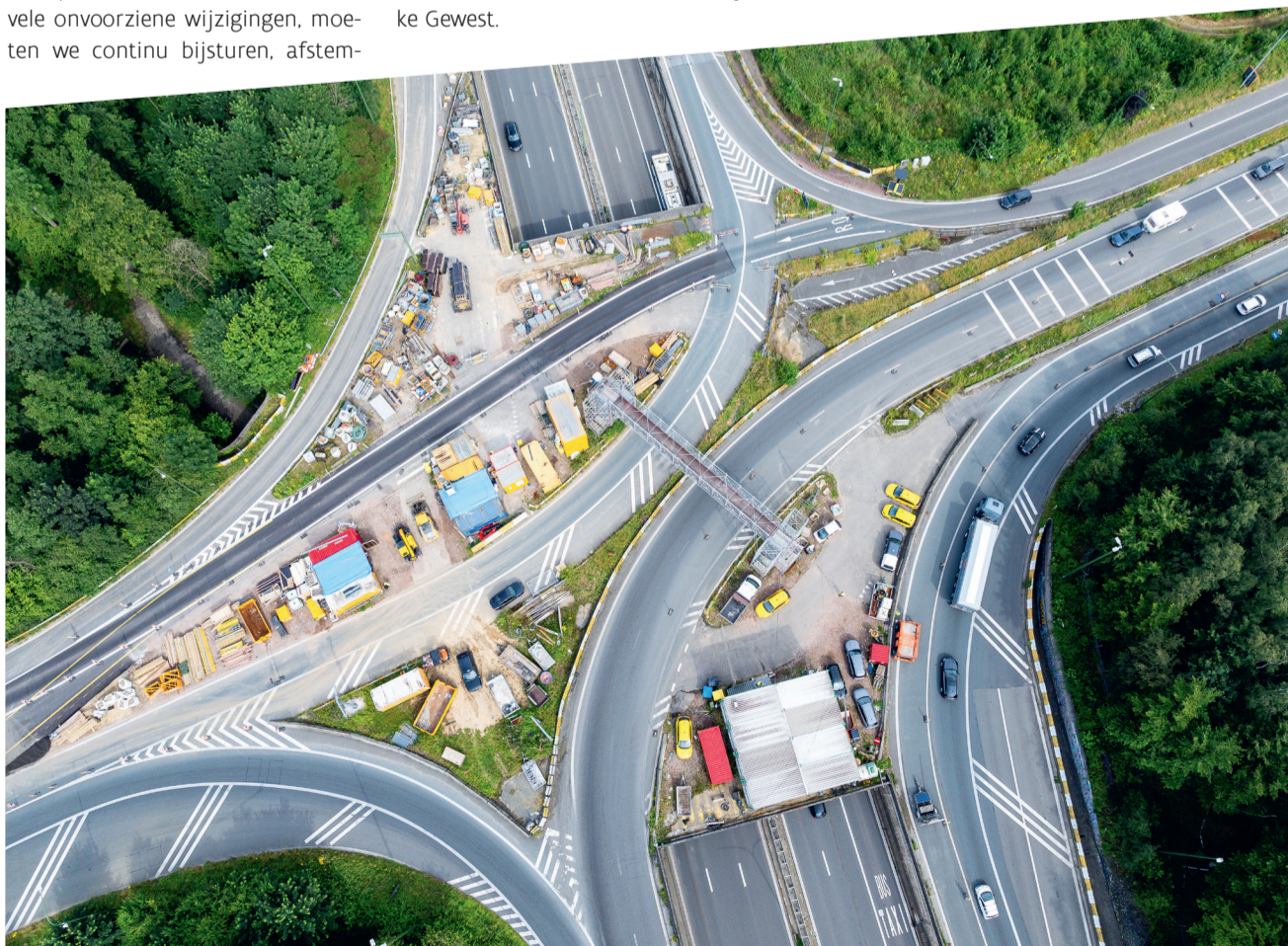
Gezien de enorme impact van de werken op de omgeving, zijn heel wat partners betrokken. Door de vele onvoorziene wijzigingen, moesten we continu bijsturen, afstem-



We verhogen de veiligheid én het rijcomfort voor tienduizenden weggebruikers die dagelijks het Leonardkruispunt passeren."

Maure De Smedt, projectmanager

men en communiceren met de omliggende gemeenten, de openbare vervoersmaatschappijen, hulpdiensten uit de regio en collega's uit het Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.



Staatsbaan/Diestsesteenweg: overzichtelijker, veiliger en fietsvriendelijker

TIELT-WINGE/BEKKEVOORT - De Staatsbaan/Diestsesteenweg van Tielt-Winge tot Bekkevoort is sinds eind 2025 helemaal af. Over een traject van 4,2 kilometer van aan de Blerebergstraat tot de Robbesrodestraat kreeg de gewestweg tussen Leuven en Diest zowel boven- als ondergronds een complete vernieuwing.

In september van 2025 werd het deel op Bekkevoorts grondgebied alweer in gebruik genomen. Twee maanden later was het de beurt aan het deel van de Diestsesteenweg in Tielt-Winge. Het traject van ruim 4 kilometer werd in een compleet nieuw jasje gestoken.

Extra veiligheidsmarge tussen passerend verkeer en woningen

Bovengronds maakte de betonnen rijweg plaats voor een gewestweg in asfalt. Een verbetering voor zowel geluidsoverlast als rijcomfort. De indeling ging van drie naar twee rijstroken: één richting Leuven en één richting Diest. Dat maakt de weg een stuk smaller en overzichtelijker. Het bouwt ook extra veiligheid in doordat we de afstand tussen het passerend auto- en vrachtverkeer en de woningen vergroten.

Een ander deel van de vrijgekomen ruimte ging naar de fietspaden. Die lagen tot voor de werken vlak naast de rijweg. De fietspaden werden verbreed en aangevuld met een veiligheidsstrook in asfalt tussen het

fietspad en de rijweg. Tussen de Oude Tiensebaan en de Robbesrodestraat is die veiligheidsstrook een groene berm.

Bereikbare bushaltes, gescheiden rioleringsstelsel en bufferbekken

De negen bushaltes langs het traject zijn één voor één vernieuwd tot comfortabele haltehavens. Ze zijn makkelijk bereikbaar voor iedereen: de bus stopt er niet op, maar naast de rijbaan. Aan elke bushalte ligt ook een fietsstalling en de fietspaden lopen achter de bushaltes door zodat fietsers veilig kunnen doorrijden.

Ondergronds legden Aquafin en Fluvius een gescheiden rioleringsstelsel aan dat conform de Europese regelgeving het huishoudelijke afvalwater en regenwater apart afvoert. Dat belandde tot voor kort in sommige stukken van dit traject nog in de gracht. Tussen de Blerebergstraat en de Oude Tiensebaan legden we ook een bufferbekken voor regenwater aan dat de kans op wateroverlast terugdringt.



Ook dieren kruisen nu veilig de E19 met nieuwe bermbrug



STEENOKKERZEEL/VILVOORDE - In mei namen zowel wandelaars, fietsers als dieren de nieuwe bermbrug over de E19 in gebruik. De Ravaartstraat maakte plaats voor een groene verbinding met aan één kant plek voor fietsers en voetgangers. Aan de andere kant van de stobbenwal verplaatsen dieren zich veilig via een groene oversteekplaats van het Floordambos naar het Peutiebos en terug.

De weinig gebruikte Ravaartstraat veranderde van een grijze brug in een ecologische bermbrug. Ruim 8.000 kubieke meter asfalt maakte er plek voor een groene verbinding waar auto's niet langer welkom zijn. Voortaan hebben wandelaars, fietsers en dieren er vrij spel.

Renovatie tot op de fundering

De basis van de bestaande brug renoveerden we grondig. Zowel de boven- als de onderkant knapten we helemaal op. De brug werd tot op de fundering gestript en oude leuningen verwijderden we. We herstelden het beton waar nodig en brachten een nieuwe waterdichting en verflaag aan.

Op de nieuwe leuning van de brug valt vanaf de autosnelweg 'Floordambos' af te lezen met tekeningen van dieren, wandelaars en fietsers om voorbijrijdend verkeer te inspireren om de groene omgeving eens te bezoeken. We plaatsten een ge-

sloten, houten leuning om een donkere doorgang te voorzien. Zo kunnen de dieren 's nachts oversteken zonder hinder te ondervinden van het licht van de snelweg. Dat doen ze over de groene strook aan één zijde van de brug. Aan de andere kant legden we een voet- en fietspad aan met een prachtige ligging in de natuur.

Opnieuw klaar voor 30 tot 40 jaar veilig en intensief gebruik

Dankzij de doorgedreven aanpak is de brug opnieuw klaar voor 30 tot 40 jaar intensief en veilig gebruik. Het structurele onderhoud van de brug over de E19 nemen we volledig voor onze rekening.

In mei namen we dit project volledig in gebruik. Het kwam tot stand dankzij een constructieve samenwerking met de stad Vilvoorde, de gemeente Steenokkerzeel, de Provincie Vlaams-Brabant, Blue Deal en Landinrichting.

Mijlpaal voor verkeersveiligheid en doorstroming

KORTRIJK - In oktober werden de langverwachte werken aan de trompetaansluiting A19-R8 in Kortrijk en Wevelgem afgerond. Het project was een cruciale ingreep om zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming op de A19 en de Kortrijkse ring (R8) te verbeteren.

Een gevaarlijk knelpunt aangepakt

De oude aansluiting met verkeerslichten, een scherpe bocht en risicovolle weefbewegingen, leidde tot ongevallen en dagelijkse files. De nieuwe trompetvormige op- en afrit zorgt voor veiliger en vlotter verkeer. Een extra brug tussen de binnenring en de A19 maakt het mogelijk om veilig in te voegen zonder het verkeer op de buitenring te hinderen.

Ook de zuidelijke op- en afrit Gullegem-Moorsele richting Kortrijk werd opgeschoven om meer weefruimte te creëren. Het kruispunt van de Gullegemstraat kreeg verkeerslichten voor veiliger fiets- en autoverkeer.

Extra maatregelen na veiligheidsaudit

Na afronding van de werken volgde een verkeersveiligheidsaudit. Op basis hiervan én de feedback van de bevraging nemen we nog extra stappen. Zo wordt de uitvoegstrook op de binnenring van de R8 naar de afrit Gullegem verlengd en duidelijker gemarkeerd. De snelheid in de weefzone op de A19 wordt ook verlaagd naar 70 km/u.

Met dit project verdween een van de grootste verkeersknelpunten van West-Vlaanderen en kreeg de regio een veiligere, vlottere en toekomstgerichte infrastructuur.

OPMERKELIJKE CIJFERS

- Totale kostprijs: **27 miljoen euro**
- **18.214** vrachtwagens grondverzet
- **117.000 m²** nieuwe en heraangelegde asfaltverharding
- Nieuwe brug met **76** liggers en ruim **2600 m³** beton in totale constructie
- Meer dan **1,15 km** geluidsschermen
- Boscompensatie: **3,5 ha** in Zedelgem en **0,75 ha** ter plaatse



Stappen verder gezet in ombouw N49 tot snelweg

DAMME - In het kader van het ombouwen van de N49 tot een autosnelweg tussen Antwerpen en Knokke-Heist, ronden we alvast een deel van het project af in Damme. Daar is de Natiënlaan tussen de Damweg en het Leopoldkanaal omgevormd tot autosnelweg met alternatieven voor lokaal verkeer, fietsers en dieren.

De expresweg die tot vorig jaar op de Natiënlaan lag tussen het Leopoldkanaal en de Damweg in Damme, is voortaan een autosnelweg. Het doorgaand gemotoriseerd verkeer verloopt er een stuk vlotter.

Parallelweg voor lokaal verkeer tot aan het Leopoldkanaal

De nutswerken begonnen in de zomer van 2023, een eerste fase van het deelproject werkten we af in 2024 en eind september van vorig jaar beëindigden we ook de tweede en laatste fase. Naast het aanleggen van de autosnelweg, legden we een parallelweg aan langs de N49 tussen de Lapscheurestraat en de Hoornstraat, naast de Natiënlaan. Die parallelweg loopt door tot aan het Leopoldkanaal. Zo hoeft het lokaal verkeer niet via de drukke N49 te rijden.

Tunnel voor fietsers, ecopassage voor dieren

Fietsers en gemotoriseerd verkeer kunnen van de ene zijde van de Waterpolder naar de andere dankzij de tunnel die onder de Natiënlaan aangelegd werd. Zo kwam er een veilige en vlotte verbinding tussen Maldegem en Damme.

Ook aan de natuur werd gedacht. Aan de Verloren Kreek legden we een ecopassage aan onder de Natiënlaan. Daar ligt een veilige doorgang voor kleine zoogdieren en amfibieën onder de N49.



Volledige project: autosnelweg van Antwerpen tot Knokke-Heist

Dit deelproject kadert in een groter project waarbij we de volledige N49 tussen Antwerpen en Knokke-Heist ombouwen van een expresweg tot een autosnelweg. Het gedeelte tussen Antwerpen en Zelzate is ondertussen al autosnelweg (E34). Via meerdere projecten gebeurt hetzelfde met het deel tussen Zelzate en Westkapelle.

Proefopstelling maakt Oostendse scholenbuurt veiliger

OOSTENDE - Het Oostendse kruispunt aan de Elisabethlaan ter hoogte van de Sint-Jan Baptistkerk zorgde voor heel wat verwarring. Fietzers en gemotoriseerd verkeer kruisten er elkaar vaak. Met de proefopstelling die we er tijdens de herfstvakantie aanbrachten, willen we die knoop ontwarren.

Het verkeer verliep niet altijd even vlot op de Elisabethlaan (R31) tussen de Torhoutsesteenweg (N33) en de Windenstraat. Ter hoogte van de Sint-Jan-Baptistkerk komen er zes straten samen in een buurt met maar liefst vijf scholen.

Nieuwe wegmarkeringen, verkeersborden en betonblokken

Om die onveilige situatie aan te pakken, opteerden we voor een proefopstelling met nieuwe wegmarkeringen, verkeersborden en betonblokken. Na grondig overleg met de stad Oostende en de lokale politiezone en meerdere plaatsbezoeken, gingen we over tot de volgende proefopstelling:

- **Betonblokken** aan de noordzijde van de rotonde zodat enkel fietsters nog van de noordelijke naar zuidelijke zijde van de Stuiverstraat kunnen fietsen
- **Nieuwe markeringen** creëren twee in plaats van drie rijstroken op de Elisabethlaan aan de noordzijde van de Stuiverstraat
- **Nieuwe wegmarkeringen** aan de zuidzijde van de rotonde laten de weg haakser op de Elisabethlaan aansluiten
- **Betonblokken** maken de doorsteek ter hoogte van Kroonlaan en Nieuwlandstraat aan de zuidzijde enkel nog toegankelijk voor fietsers

Minder kruisende bewegingen en conflicten

Door deze aanpassingen verminderen we het aantal kruisende bewegingen en mogelijke conflicten. Fietzers en voetgangers steken veiliger over. Nog voor de proefopstelling plaatsten we extra verkeerslichten. Die tonen fietzers die vanuit de Stuiverstraat de Elisabethlaan willen oversteken of kruisende wagens groen of rood licht hebben. De proefopstelling blijft minstens een jaar staan. Tijdens dat jaar en erna evalueren we de situatie.



Vernieuwd dorpscentrum met fietssuggestiestroken en poorteffect voor extra veiligheid

RENINGELST - In 2025 werkten we de compleet vernieuwde dorpskern van Reningelst af. Met een feestelijke opening namen de buurtbewoners hun dorpscentrum weer in gebruik.

Samen met de stad Poperinge en Aquafin werkten we in 2020 al het eerste deel van de dorpskernvernieuwing af. Vanaf februari 2023 pakten we het tweede luik van de werken aan. Daarbij vernieuwden we wegdek en riolering in meerdere straten in drie fases.

In april van 2025 legden we de laatste hand aan fase drie op het kruispunt met de Zevkotestraat en de Lokerseweg en tussen de Zevkotestraat en de grens van de bebouwde kom.

Gevoelig meer fietscomfort

Binnen de bebouwde kom voorzagen we fietssuggestiestroken. Op de Baljuwstraat legden we vrijliggende fietspaden aan tussen huisnummer 51B en het kruispunt met de Sint-Pietersstraat.

Nagenoeg alle nieuwe wegen kregen nieuw asfalt dat het rijcomfort verbetert en lawaaihinder beperkt.

Poorteffect: vaart minderen bij naderen bebouwde kom

Aan de grens met de bebouwde kom van Reningelst hebben we de weg zo heringericht dat er sprake is van een poorteffect. Dat zet autobestuurders aan om hun snelheid te minderen bij het naderen van en in de bebouwde kom.



Kruispunt Oostlaan (N37) met Kortrijksestraat kreeg fietsvriendelijke heraanleg

ARDOEIE - Eind november pasten we het kruispunt van de Oostlaan (N37) met de Kortrijksestraat in Ardoeie aan zodat de veiligheid voor fietsers gevoelig verbeterde. In amper twee weken tijd wisten we de werken af te ronden met beperkte hinder voor het doorgaand verkeer.

Tot voor de werken kwamen fietsers in de Kortrijksestraat nog onbeschermd op de rijweg terecht. Ook op de Oostlaan moesten ze zonder scheiding met het gemotoriseerde verkeer wachten aan de verkeerslichten. Daarom drong een aanpassing van het kruispunt zich op.

Aangepaste opstelstroken, verhoogd fietspad en fietssuggestiestroken

Door de opstelvakken aan de verkeerslichten veiliger te maken, zowel aan de kant van de Kortrijksestraat als aan de Izegemsestraat, staan fietsers daar beter zichtbaar en afgeschermd.

Nog in de Kortrijksestraat legden we een verhoogd stuk fietspad en fietssuggestiestroken aan om de aanwezigheid van de fietsers extra in de verf te zetten. We verschoven er de weg licht met een asverschuiving en brachten verkeerseilanden aan ter hoogte van de verkeerslichten die fietsers beter beschermen.

Efficiëntie: werken in twee weken afgerond

Tijdens de werken konden we de rijstroken openhouden doordat we ons beperkten tot de randen van het kruispunt. Enkel voor het inrijden vanuit de Oostlaan naar de Kortrijksestraat, kwam er een omleiding voor het verkeer vanuit Pittem en Ardoeie. De werken werden op twee weken tijd afgerond.

Verapazbrug geeft Gentse Dampoort meer zuurstof

GENT - Sinds oktober 2025 kan het verkeer in Gent in beide richtingen gebruikmaken van de Verapazbrug over de Leie. Dat maakt niet alleen de R4 vlotter bereikbaar, maar ook de omgeving van de drukke Dampoort autoluwer. Doorgaand verkeer richting stadsring moet zich immers minder door omliggende wijken wringen.



Omdat de stadsring er kruist met enkele belangrijke in- en uitvalswegen, groeide de Dampoort uit tot een van de drukste verkeersknooppunten in Gent. Om de verkeersdruk hier en in omliggende wijken aan te pakken, bouwden we samen met de stad Gent de Verapazbrug over de Leie. Die verbindt Dok Noord met de Afrikalaan.

Dampoort autoluwer

Tot voor de komst van de Verapazbrug, moest al het verkeer dat Gent binnenrijdt via de R4 en de Kennedylaan langs de Muide of de Dampoort om de stadsring R40 te bereiken. Voortaan kan doorgaand verkeer de brug gebruiken en via de Afrikalaan/Koopvaardijlaan aansluiten op de stadsring. Daardoor hebben de omliggende wijken minder last van doorgaand verkeer en is omgeving van de Dampoort autoluwer.

De stad Gent speelt hier snel op in. Op Dok-Zuid vanaf de Dampoort,

wordt een rijstrook omgevormd tot afgescheiden fietspad om ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers. Zo ontstaat er op korte termijn al een veiligere fietsverbinding.

Vleugje Guatemala in Gent

De werken aan de Verapazbrug namen iets meer dan drie jaar in beslag. Het eerste deel werd in juli van 2025 al in gebruik genomen. Vanaf dat moment kon er van één rijstrook in elke richting gebruik gemaakt worden. Sinds oktober zijn er in beide richtingen twee rijstroken beschikbaar.

Voor de herkomst van de naam Verapaz duiken we in de Gentse geschiedenis. In de 19de eeuw namen een aantal Gentenaars de boot naar Guatemala, op zoek naar een beter leven in het plekje Verapaz waar met de volledige steun van koning Leopold I een Belgische kolonie werd opgericht. Die zou echter twee jaar later alweer opgedoekt worden.

Elisabethlaan krijgt complete metamorfose

NINOVE - De Elisabethlaan (N8) in Ninove onderging een volledige metamorfose in 2025. Tussen het kruispunt Den Dollar en de Pollarebaan/Pollarestraat legden we het volledige wegdek opnieuw aan. Ook de fietspaden en de Dender- en Spoorwegbrug kregen een opknapbeurt.

De drukke Ninoofse Elisabethlaan ligt er vandaag helemaal vernieuwd bij. Tussen maart en december van 2025 pakten we er weg, fietspaden en bruggen aan tussen kruispunt Den Dollar en het kruispunt met Pollarebaan/Pollarestraat. Bijna 2 kilometer aan wegdek kreeg een opknapbeurt.

EEN OVERZICHT VAN DE WERKEN:

- **RIJWEG:** Het wegdek kreeg nieuw asfalt dat het rijcomfort verhoogt. De indeling bleef wel behouden. Er liggen nog steeds twee rijstroken en één busstrook.
- **FIETSPADEN:** Deze legden we aanliggend en verhoogd opnieuw aan voor extra veiligheid. Ook hier kozen we voor asfalt in plaats van beton voor een beter rijcomfort.
- **KRUISPUNT CENTRUMLAAN:** Dit ligt er voortaan een stuk compacter en overzichtelijker bij wat ook een meerwaarde betekent voor de veiligheid. De lichtenregeling is aangepast en er kwamen twee fietsoverstekten bij. Ook aan dit kruispunt opteerden we voor verhoogde fietspaden.
- **DENDERBRUG:** Deze kreeg een nieuwe wegverharding en waterverdichting, nieuwe brugleuningen en voegen. Aan de onderzijde voerden we betonherstellingen uit.
- **SPOORWEGBRUG:** Net als bij de Denderbrug zorgden we voor nieuwe wegverharding en waterverdichting. Ook de onderkant kreeg een opknapbeurt.
- **BUSHALTES:** Deze kregen een verhoogd perron. Het fietspad ligt voortaan achter de halte om conflicten tussen fietsers en wachtende reizigers te vermijden.

19 nieuwe bomen aangeplant

Tijdens de werken opteerden we voor één omleiding voor beide fases. De eerste fase ging eind maart van start en betrof de werken van het kruispunt aan de Centrumlaan tot aan dat met de Pollarebaan/Pollarestraat. Fase twee ging door tussen Den Dollar en het kruispunt met de Centrumlaan. Nog tijdens de werken rooiden we 19 zieke bomen langs de rijweg, maar die werden meteen vervangen door nieuw aangeplante bomen.



Archeologische vondsten halen wereldnieuws

VELZEKE/DENDERMONDE - Opgravingen in het kader van de wegenwerken rondom de Provinciebaan (N46) in Velzeke brachten meer dan 700 archeologische sporen aan het licht. Vooral het ontdekken van het bijna 2000 jaar oude, maar intacte skelet van een hond uit het Romeinse tijdperk deed wereldwijd monden openvallen.



Bloeiend knooppunt tijdens Romeinse rijk

Velzeke was in de oudheid een bloeiend knooppunt langs een belangrijke handelsroute tussen Keulen en Boulogne. De nederzetting of vicus groeide er rond een Romeins legerkamp. De nieuwe vondsten bevestigden dat nog eens. Zo botste het archeologische team van Solva Dienst Archeologie onder meer op een volledige bronzen schaal en 33 intacte drinkbekers, vermoedelijk achtergelaten als rituele offergaven.

Kwamen ook aan het licht: een ring met een gemsteen die de god Mercurius afbeeldt en een zilveren

munt met een portret van Trajanus. Ook een grote Romeinse weg met een fundering van rolkeien en dakpannen en de zuidelijke grens van de vroegere Romeinse vicus werden nauwkeurig ontbloot.

Bijna 2000 jaar oude hond

De meest opmerkelijke vondst, was zonder meer het goed geconserveerde skelet van een hond, onder de muurfundering van een belangrijk gebouw. Honden speelden in het Romeinse tijdperk wel vaker een rol in religieuze en rituele praktijken. De vindplaats onder de muurfundering wijst erop dat het vermoedelijk om een bouwoffer gaat. Die vondst haalde het wereld-

nieuws, zelfs tot in de Verenigde Staten. Onder meer Fox News en de New York Post berichtten over het skelet van de Romeinse hond uit Velzeke.

De vondsten worden verder onderzocht en geanalyseerd en dragen bij aan het wetenschappelijk onderzoek over het Romeinse leven in Vlaanderen. Enkele bijzondere ob-

jecten, zoals de rituele drinkbekers, krijgen een plaats in een toekomstige tentoonstelling in het Archeocentrum in Velzeke.

Ook brug in Dendermonde ontdekt

Ook in Dendermonde kwamen belangrijke archeologische vondsten aan het licht bij opgravingen voor de fietstunnel onder de Leopold-

laan. Hoewel het bestaan van een brug en poort uit de 16^{de} eeuw al langer bekend was, kwamen nu ook de eerste tastbare overblijfselen aan het oppervlak. Daarnaast trof men in een diepere laag ook een goed bewaarde houten vloer uit de Middeleeuwen aan, net als een schedel, dierlijke botten, aardewerk en een munt.



Archeologische team van Solva Dienst Archeologie aan het werk ©Solva

Ruim 7 kilometer gewestweg vernieuwd in Dendermonde, Hamme en Waasmunster

WAASMUNSTER - Het grootscheepse project dat ruim 7 kilometer aan gewestweg helemaal vernieuwde in Dendermonde, Hamme en Waasmunster, werd vorig jaar afgerond. **Belangrijkste vernieuwing: de veel veiligere fietspaden.**

Begin 2021 begonnen de nutswerken aan de N446 (Zogsebaan, Heirbaan, Durmebrug, Abdij van Roosenberglaan en Belselestraat) in de gemeentes Dendermonde, Hamme en Waasmunster. In het voorjaar van 2025 rondde we het project af dat bestond uit het vernieuwen van 7,5 kilometer gewestwegen.

Vrijliggende fietspaden van 1,75 meter breed

De aandacht ging in eerste instantie naar de fietspaden. In de zones met een snelheidsregime van 70 km/u, opteerden we voor vrijliggende fietspaden met een ruime breedte van 1,75 meter. In de zones waar de snelheidslimiet op 50 km/u ligt, legden we verhoogde fietspaden aan om de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verbeteren. Vanuit Hamme en Waasmunster loopt er een dubbel-

richtingsfietspad naar het vrijetijdscentrum 'De Meermin'. Er werd ook aan veilige oversteekplaatsen gedacht voor fietsers en voetgangers.

De bushaltes Waasmunster Abdij Van Roosenberghlaan en Hamme Ardostraat zijn opnieuw aangelegd. Daar stopt de bus niet langer op, maar wel aan de zijkant van de rijweg. De bushaltes kregen een opgehoogd perron en de fietspaden lopen achter de haltes door. Zo hoeven fietsers en busreizigers elkaar niet langer te kruisen.

Nieuwe rotonde

Op de kruising van de Abdij van Roosenberglaan met de Pontravellaan en Dom is een rotonde geplaatst. Zo sluiten de Kerkstraat en het fietspad achter de begraafplaats in Waasmunster hierop aan.



INTERVIEW

Grote inhaalbeweging in bruginspecties

Vorig jaar werkten we het overgrote deel van bijna 350 achterstallige bruginspecties weg. Daarvoor gebruikten we enkele innovatieve technieken, maar deden we toch vooral een beroep op onze interne expertise. “Bijna 750 inspecties in één jaar, dat mogen we gerust een huzarenstukje noemen”, zegt Thomas Plumet, directeur beheer en exploitatie.

“Sommige inspecties stonden al een tijd open”, legt Thomas uit. “Daar moesten we dringend mee aan de slag. Door onze intensieve inspanningen werkten we het grootste deel van de achterstand weg. Dat we het met de beschikbare capaciteit voor elkaar kregen om bijna 750 inspecties af te werken, mogen we gerust een huzarenstukje noemen.”

Onderwaterdrones en telescopische paal als hulpmiddel

Om al die inspecties tot een goed einde te brengen, schakelden we een aantal technieken in. “We werkten samen met externe droneteams, voor grotere overspanningen. Alleen staat die technologie voorlopig nog niet helemaal op punt. De informatie die ze verzamelen, volstaat nog

niet altijd. Dus rekenen we daar toch nog vaak op onze mensen. De expertise die we hebben voor ons patrimonium is onze grote sterkte. Voor inspecties onder water krijgen we wel een goed beeld met (duik) bootdrones. Zo hoeven we geen beroep meer te doen op duikers.”

Dankzij het inzetten van hulpmiddelen kunnen we vermijden dat medewerkers in benarde of onveilige situaties terechtkomen. “De AL-TUM telescopische inspectiepaal gebruiken we geregeld. Dat is een hele lange stok die bij moeilijk bereikbare plekken kan en daar met een camera beelden maakt. In besloten ruimtes die door mensen moeilijk te onderzoeken zijn, opteren we voor crawlers of robots om ons te assisteren.”



”

Dat we het voor elkaar kregen om bijna 700 inspecties af te werken, mogen we gerust een huzarenstukje noemen.”

Thomas Plumet, directeur beheer en exploitatie

Waterschade komt vaakst voor

Door zowel technologie en knowhow te combineren, kwamen we opnieuw heel wat te weten over ons patrimonium. “De meeste schade wordt veroorzaakt door water”, vertelt Thomas. “Lekkende voegen initiëren vaak betonschade. Zeker als dat water versterkt wordt met zout en chloride. De meeste bruggen gaan al meerdere decennia mee. Dan zijn herstellingswerken haast onvermijdbaar.”

De volgende stappen zijn intussen al ingezet. “We verwerken alle data en daar vloeien onderhoudsopdrachten uit voort voor dringende werken. Aan de hand van de rapporten plannen we de volgende inspecties in.”



Stappen vooruit in assetmanagement

Om de onderhoudsachterstand van onze infrastructuur weg te werken, is een doorgedreven assetmanagement nodig. Zo zetten we middelen in waar ze het meeste nodig zijn.

Met een verbeterd risicobeheer en een verdere integratie van data in onze werkprocessen, wil AWW uitgroeien tot een referentie in assetmanagement.

► Wat we al realiseerde, in samenwerking met partners in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken:

- **Assetmanagementplannen** voor verschillende assettypes met langetermijnaanpak voor o.a. bruggen en tunnels
- **Plan van aanpak** om toepassingen meer assetgericht te maken met focus op inventarisatie, rapportering en uniforme terminologie
- Publicatie **e-learning**
- Beter **inzicht in onze KPI's** met nieuwe dashboards
- Assetmanagement als basis voor **prioriteiten in GIP 2025-2029**
- **Uniform databeheer** voor kunstwerken
- Nieuwe **afdeling voor integraal tunnelbeheer**
- Verdere **verankering van kader voor tijdelijke (risicobepalende) maatregelen**
- **Pre-audit** afgerond voor ISO55001

► Op de planning:

- Vernieuwing **Assetwijzer (2025)**
- **Levenscyclusplannen** voor assettypes en -systemen met langetermijndoorkijk
- Evolutie naar **predictief onderhoud**
- Realisatie van een **trainings- en back-uplocatie voor het Verkeerscentrum**

Nieuwe standaardbestekken voor de wegenbouw

In 2025 brachten we samen met onze partners uit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken de nieuwe standaardbestekken algemene bepalingen (200), wegenbouw (250) en elektromechanische technieken (280) in omloop bij bouwheren, aannemers en studiebu-reaus. Vanaf dit jaar zijn deze versies verplicht bij nieuwe aanbestedingen.

De standaardbestekken van MOW vormen de basis voor overheidsopdrachten voor werken binnen Vlaanderen. Ze zorgen ervoor dat we als wegenbouwsector uniform kunnen werken met oog voor kwaliteit, duurzaamheid en veiligheid.

Praktische referentie voor wegenbouwsector

Met de vernieuwing van het SB 250 speelden we in op de nieuwste ontwikkelingen in materialen en technieken in wegenbouw, rioleringen, signalisatie en groenaanleg.

Voor de opmaak werkten we in maar liefst 9 werkgroepen met ongeveer 150 deelnemers, ieder met een eigen expertise. Zonder de medewerking van partners als OCW, Aquafin, VVSG, VLM, VMSW, COPRO, Vlario, aannemers en federaties was dit gigantenwerken onmogelijk. De pen werd vastgehouden door onze eigen AWW-experten wegenbouw-kunde.

Naast het SB250 kwam er ook een volledig nieuw SB200 met algemene administratieve en technische bepalingen voor de standaardbestekken 250 (Wegenbouw), 260 (Kunstwerken en waterbouw) en 280 (Elektromechanica). Dat laatste was

voordien gekend onder het nummer 270.

1.500 wegenbouwprofessionals
Naar aanleiding van de publicatie van het nieuwe SB250, organiseerden we vijf (bijna allemaal volzette) infosessies, eentje in elke Vlaamse provincie. Over de wijzigingen in de andere standaardbestekken volgden nog infosessies na de zomer 2025. In totaal bereikten we daar-

mee zo'n 1.500 wegenbouwprofessionals.

Standaard vanaf 1 januari 2026

Na een overgangperiode van zes maanden in de laatste helft van 2025, werden de vernieuwde standaardbestekken vanaf 1 januari 2026 verplicht voor aanbestedingen van overheidsbedrijven actief binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken.



Infosessie nieuw standaardbestek in de Universiteit Antwerpen

INTERVIEW

Klimaatbestendige wegen: kennis uitbreiden en inzetten op awareness

Klimaatbestendigheid bij weginfrastructuur kan nog een boost gebruiken. Achter de schermen bouwen we kennis op en werken we aan awareness. “De volgende stap van de focusgroep klimaatbestendige infrastructuur is alles in een beleidsaanbeveling en een technische leidraad gieten”, zegt Veerle Vanempten, expert omgeving, klimaat en onroerend erfgoed bij Agentschap Wegen en Verkeer.

Nuttigste tools voor weginfrastructuur

“In 2025 plaatsten we het thema klimaatbestendige infrastructuur op de agenda”, legt Veerle uit. “We stonden veel in contact met studie bureaus en andere agentschappen. Er bestaan al heel wat tools, maar welke zijn het nuttigste voor weginfrastructuur en hoe kunnen we die het best inzetten? Die vragen hebben we beantwoord.”

We organiseerden een sessie op het Belgische Wegencongres waar **Cristina Deidda** (VUB) sprak over wat het gaat kosten om klimaatbestendige infrastructuur uit te rollen voor Europa”, zegt Veerle. **Mike Woning** (Deltares) legde uit hoe ze bij de Nederlandse overheid stresstesten aanpakken. **Jacques Teller** (ULiège) vertelde hoe men aan de hand van

gsm-signalen de mobiliteit zag veranderen na de waterbom in Verviers.”

Expertise- en kennisverbreding

“Daarnaast namen we ook het trekerschap over van Mobiliteit en Openbare Werken binnen de focusgroep klimaatbestendige infrastructuur onder de greendeal klimaatbestendige omgeving”, gaat Veerle verder. “Deze focusgroep bestaat zowel uit overheid, denk aan collega’s van de Werkvennootschap, Lantis en de VMM, maar ook studie bureaus zijn betrokken. Met de collega’s gingen we spreken op het Baanbrekers-event waar we ook interessante inzichten verzamelden over hoe studie bureaus, de beton- en asfaltsector en de aannemerij naar klimaatbestendige weginfrastructuur kijken.”



”

Er bestaan al heel wat tools, maar welke zijn het nuttigste en hoe zetten we die het best in? Die vragen hebben we beantwoord.”

Veerle Vanempten, expert omgeving

We namen ook een kijkje over de grenzen. “In Nederland gingen we na hoe zij hun klimaatadaptatie plannen. Op vlak van stresstesten staan zij al wat verder, dat maakte ons weer wat wijzer.”

Next step: beleidsaanbeveling en technische leidraad

Met al die vergaarde kennis gaan we aan de slag, zowel binnen AWV als in de focusgroep klimaatbestendige infrastructuur. “De focusgroep wil alles in een beleidsaanbeveling en technische leidraad gieten”, zegt Veerle. “Dat moet een houvast worden voor de collega’s bij de volgende stappen richting duurzame verkeersinfrastructuur.”



INTERVIEW

Hakhout maakt onze wegen veiliger, maar wat met de biodiversiteit?

In november 2025 startte het nieuwe hakhoutseizoen, met bomen die tot net boven de grond worden ingekort voor meer verkeersveiligheid langs wegen. Maar hakhout wakkerd ook de biodiversiteit aan. Judith Wouters, AWV-expert omgeving en Luc De Keersmaeker, onderzoeker bosbeheer bij het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) leggen uit waarom.

Voor de natuurliefhebber lijkt hakhout een vrij drastische ingreep, maar wat zijn de gevolgen voor de natuur?

Luc De Keersmaeker: “Hakhoutbeheer kan net goed zijn voor de biodiversiteit van de bosranden. Het lijkt drastisch, maar er ontstaan na het hakken al snel nieuwe scheuten die opnieuw uitgroeien tot meerstammige bomen. Net gekapt hakhout laat meer licht toe, waardoor de bodem opwarmt. Het trekt daardoor insecten en vogels aan die je op donkere en koele plekken centraal in een bos niet snel aantreft. Sommige van deze soorten zijn zeldzaam geworden omdat onze bossen ouder en donkerder zijn dan vroeger en omdat bosranden

gevoelig zijn voor vervuiling. Maar het hakhoutbeheer is niet positief voor alle soorten. Spechten bijvoorbeeld geven de voorkeur aan oude, dikke stammen. In een geschikte omgeving, bij voorbeeld aansluitend bij bossen, heeft het hakhoutbeheer een meerwaarde voor de natuur.”

Judith Wouters: “Doordacht beheer is inderdaad belangrijk. Zo streven we er ook vaker naar om zones niet volledig in hakhoutbeheer te zetten, maar waardevolle bomen te laten staan als overstaanders. Daarnaast proberen we op locaties waar dood hout belangrijk is, een deel van het gekapte hout te laten liggen. Dit dood hout is ook belangrijk

voor bijvoorbeeld zwammen en bodembiodiversiteit. Zo proberen we ons hakhoutbeheer steeds ecologischer te maken.”

Hoe wordt er bepaald wanneer er aan hakhout moet gedaan worden?

Judith: “Op plaatsen waar ook in het verleden hakhoutbeheer werd toegepast, bekijken we meestal of de zone toe is aan een nieuwe cyclus. Onze collega’s die instaan voor het wegenonderhoud signaleren tijdig als de vegetatie opnieuw te hoog wordt of er gevaar voor de verkeersveiligheid dreigt. Zo wordt jaarlijks bepaald op welke wegsegmenten er hakhoutbeheer wordt uitgevoerd.”

Op welke manier werken AWV en het INBO hierover samen?

Luc: “AWV en INBO hebben intensief samengewerkt om een visie en onderbouwing uit te werken. Hakhout langs wegen en waterwegen is geen doel op zich: veiligheid voor de weggebruiker is het uitgangspunt.



”

We proberen hakhoutbeheer steeds ecologischer te maken.”

Judith Wouters, expert omgeving



Een waardevolle bosrand creëren met behulp van hakhoutbeheer kan een pluspunt zijn.”

Welke rol is er weggelegd voor lokale besturen?

Judith: “Als AWV proberen wij voldoende te communiceren via onze website met een overzichtskaart van alle geplande hakhoutwerken en met bewonersbrieven waarin we benadrukken dat het gaat om het verjongen van bomen, niet om het weghalen. Hierin ligt zeker een rol voor steden en gemeenten om die communicatie mee uit te dragen en

te versterken en het draagvlak te vergroten.”

Wat is het grootste misverstand rond hakhout?

Judith: “Dat de overheid het doet om financiële redenen. Uitvoeren van hakhoutbeheer kost namelijk meer dan dat het opbrengt. Het is ook een misvatting dat de Vlaamse overheid betaald wordt voor de houtopbrengst. Aannemers staan zelf in voor het afvoeren van het hout dat vrijkomt bij de werken en zoeken daarbij een geschikte afzetmarkt.”

”

AWV en INBO hebben intensief samengewerkt om een visie voor hakhout uit te werken.”

Luc De Keersmaeker, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO)





Meer dan 7.000 keer in het nieuws

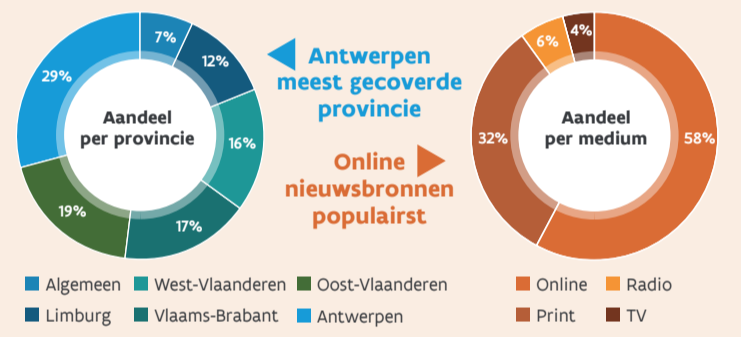
Dat Agentschap Wegen en Verkeer geregeld het nieuws haalt, is geen verrassing. Maar dat dit in 2025 precies 7.069 keren gebeurde, is opvallend. Met dat cijfer zijn we bij de meest gecoverde overheidsbedrijven in Vlaanderen.

Kernopdracht

Onze organisatie is een echte informatiefabriek. Communiceren over onze projecten en het verkeer is dan ook een kernopdracht van ons agentschap. Door burgers en stakeholders snel en volledig op de hoogte te brengen, dragen we bij aan beter geïnformeerde weggebruikers, meer verkeersveiligheid en meer draagvlak voor – we geven het toe – soms vervelende wegenwerken.

Klok-rond bereikbaar

De nieuwscyclus is lang niet meer dezelfde als vroeger. Dat maakt dat onze woordvoerders – net als vele andere teams bij Wegen en Verkeer – quasi de klok-rond bereikbaar zijn.



Vlaams Actieplan Verkeerslichten: 61% van de kruispunten maximaal conflictvrij

Met het Actieplan Verkeerslichten maakt Vlaanderen kruispunten met verkeerslichten veiliger en bouwt het onnodig wachten voor rood af. Eind 2025 is bijna twee derde van de verkeerslichten aangepakt. Ook werken we verder aan de ombouw naar geconnecteerde (intelligente) verkeerslichten.

Met het Vlaams Actieplan Verkeerslichten worden kruispunten met verkeerslichten op gewestwegen veiliger en slimmer. Elk lichtengeregeld kruispunt waarop het Actieplan wordt toegepast, krijgt extra detectie – zoals lussen, camera's en knoppen – en er worden telkens zo veel mogelijk conflicten weggewerkt. Dat zijn situaties waarbij conflicterende verkeersstromen tegelijk groen krijgen.

Gemiddeld een kruispunt om de drie dagen aangepakt

Sinds de start van het Actieplan in 2016 zijn 1.072 (61%) van de 1.751 lichtengeregelde kruispunten in het beheer van AWW veiliger en slimmer gemaakt. Daarmee ligt het tempo op ongeveer twee aangepakte punten per week. Van die aangepakte verkeerslichteninstallaties is meer dan een derde (35%) volledig conflictvrij gemaakt.

Volledig conflictvrij als uitgangspunt

De verkeersplanners van Wegen en Verkeer gaan altijd uit van een volledig conflictvrij eindresultaat, maar vaak is dat niet mogelijk. Volledig conflictvrij regelen kan zorgen voor onveilige file-opbouw. Vaak laat de beperkte ruimte het ook niet toe; er is bijvoorbeeld niet altijd plaats om een afslagstrook met aparte groentijden aan te leggen.

In dat geval wordt het kruispunt gedeeltelijk conflictvrij gemaakt, vaak in combinatie met veiligheidsverhogende maatregelen zoals knipperlichten en een afstemming tussen voetgangerslichten en fietserslichten die verarring bij automobilisten moet vermijden.

Werken aan betere doorstroming me intelligente lichten

Naast het Actieplan Verkeerslichten werken we ook aan de connectie van verkeerslichten met slimme wagen en verkeersapps. Deze intelligente of geconnecteerde verkeerslichten werken met informatie die verder gaat dan enkel de verkeerssituatie op het kruispunt. Zo worden groentijden nog beter afgewogen overheen de verschillende kruispunten en verbetert de doorstroming.

MEER WETEN OVER HET
ACTIEPLAN VERKEERSLICHTEN?
wegenenverkeer.be/
actieplan-verkeerslichten



WETEN WAAR ER
INTELLIGENTE LICHTEN
IN JE BUURT ZIJN?
mobilidata.be/
verkeersoplossingen



INTERVIEW

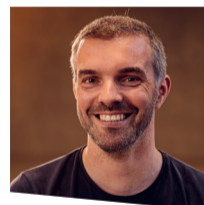
200ste BIM-project is een feit

Zo'n vijf jaar geleden gingen we van start met de eerste BIM-projecten. Vandaag staat de teller op 200. Stuk voor stuk verhogen ze de efficiëntie van infrastructuurprojecten, verbeteren ze de samenwerking en zorgen ze voor minder onverwachte kosten tijdens uitvoering.

BIM staat voor Building Information Modelling en betekent dat het studiebureau of de aannemer vooraf een (3D-)informatiemodel van het project uitwerkt. Zo'n model brengt perfect in beeld welke werken er precies gaan plaatsvinden en hoe

het eindresultaat er gaat uitzien. Alle modellen, plannen en technische documenten worden op één digitale locatie verzameld.

Zo beschikt iedereen altijd over de meest recente versie. Daarnaast kan



In één op de vier bestekken nemen we BIM op. Dat aantal drijven we geleidelijk aan op.

Timo Nuttens, directeur AIM/BIM

er aan de objecten in zo een model heel wat data gekoppeld worden. Dit gebeurt op basis van de MOW OTL-datastandaard.

In 2020 begon het met vier piloot-projecten, vandaag lopen er 200 BIM-projecten parallel naast elkaar. Een studieproject aan de N47 in Lokeren rondde de kaap van de 200. "Dat is best wel een mijlpaal", zegt **Timo Nuttens**, directeur AIM/BIM van de afdeling Assetinformatie en Inspecties Weginfrastructuur. "In één op de vier bestekken nemen we BIM als een eis op. Dat aantal drijven we geleidelijk aan op en we stemmen de snelheid van het proces af op de markt."

Fouten detecteren in vroeg stadium

Dankzij het informatiemodel, krijgen alle partijen een beter zicht op

wat er gaat veranderen en hoe de uitvoering precies in zijn werk zal gaan. "Het staat ons toe om ontwerpfouten of objecten die clashen in een vroeg stadium te ontdekken. Doordat we al kunnen ingrijpen voor de uitvoering van start gaat, loopt het project minder vertragingen op. En dat scheelt ook in de kosten."

Niet alleen aannemers en studiebureaus ervaren de voordelen. "We merken dat het ook een meerwaarde heeft in de communicatie naar de omgeving", zegt Timo. "Door op basis van het BIM-model een stille render, 3D-simulatie of 'fly-through' filmpje te maken, begrijpen omwonenden beter wat er gaat gebeuren en kunnen ze de veranderingen beter inschatten. Daarmee creëer je automatisch meer draagvlak."



Beheer en onderhoud

"De data die aan de objecten in het model gelinkt is, komen ook na de realisatie nog van pas", zegt Nuttens. "We kunnen bv. inspecties en onderhoudsacties linken aan die data in onze databank, en als er bijvoorbeeld een fliccamera vervangen moet worden, kan je niet alleen nagaan waar die precies geplaatst is, maar ook welk type het is en wie de leverancier is."

OP DE HOOGTE BLIJVEN?

Schrijf je in voor de BIM-nieuwsbrief
wegenenverkeer.be/bim



BIM4Infra Event (2024) in VAC Gent

Signalisatie Vlaanderen: eenvoudiger beheer van verkeerssignalisatie

Met Signalisatie Vlaanderen lanceren we een nieuwe app die het inplannen van verkeerssignalisatie sterk vereenvoudigt. De opvolger van Verkeersborden.Vlaanderen automatiseert ook deels de verplichte juridische verankering van nieuwe signalisatie. Door het gebruik van de app te vereenvoudigen, verhoogt ook de kwaliteit van de informatie over verkeersborden in onze regio.

Geen dubbel werk meer
Signalisatie Vlaanderen verenigt voor het eerst de fysieke, verkeers-technische en juridische aspecten van verkeerssignalisatie in één tool. Het geeft een digitaal beeld van het continu wijzigende verkeerslandschap én het vereenvoudigt het beheer van signalisatie. Doordat de app meteen de juiste regelgeving aan een nieuwe verkeersbord of wegmarkering koppelt, bespaart het lokale besturen heel wat extra werk.

De app kwam tot stand uit het VLAG-project (Volgen van Linkende Asset Gegevens) met de steun van

het subsidieprogramma 'Gemeentehuis van de Toekomst'. De stad Gent trad op als trekker. Antwerpen, Oostende, Knokke-Heist, Nijlen, Brugge, de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VMSG), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) en het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB) waren onze partners. AWV nam de lead in de ontwikkeling van de app gezien zijn jarenlange ervaring met Verkeersborden.Vlaanderen.

Betere data over verkeersborden
"Met Signalisatie Vlaanderen maken we het wegbeheerders een stuk makkelijker om verkeerssignalisatie te beheren", legt **Laurens Dierckx**,

ICT-projectverantwoordelijke uit. "Digitaal loopt dat proces niet alleen vlotter, het koppelt ook meteen het bijhorende aanvullend reglement aan de nieuwe signalisatie."

"Daarnaast biedt de open data een echte meerwaarde. Door gebruik te maken van zo'n open ecosysteem kunnen andere toepassingen en systemen hierop verder bouwen om samen de mobiliteit en verkeersveiligheid van morgen te verbeteren. Denk bijvoorbeeld toekomstgericht aan zelfrijdende auto's, maar ook aan apps voor het eenvoudig vinden van parkeerplaatsen voor personen met een beperking. Ook verkeersapps kunnen onze data



Met de feedback van gebruikers voerden we extra verbeteringen door"

Geert Van Gaever, applicatiebeheerder:

gebruiken om bijvoorbeeld lokale restricties of verkeersregels mee te geven aan hun gebruikers. In het licht van onze rol als digitale wegbeheerder, is deze app dus een stevige stap vooruit."

Honderden gebruikers op opleiding

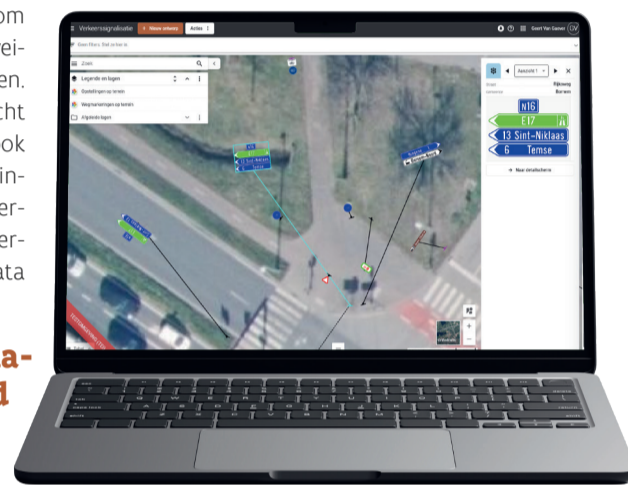
Begin december lanceerden we de applicatie. Kort nadien organiseerden we opleidingen voor wegbeheerders. "Meer dan 400 personen

schreven zich in", legt applicatiebeheerder Geert Van Gaever uit. "Daarbij zaten bestaande gebruikers van Verkeersborden.Vlaanderen, maar ook nieuwe wegbeheerders die willen kennismaken met de tool. We ontvingen ook extra feedback van gebruikers waarmee we nog kleine verbeteringen doen. Signalisatie Vlaanderen is dan ook geen eindproduct, maar het begin van een traject dat we samen met alle partners verder doorlopen."



De app maakt het niet enkel makkelijker om verkeerssignalisatie te beheren, het koppelt ook meteen het aanvullend reglement aan de nieuwe signalisatie."

Laurens Dierckx, ICT-projectverantwoordelijke



**MEER WETEN?
CHECK**

vlaanderen.be/
signalisatie-vlaanderen



Intensief werken aan cybermaatregelen van Europese NIS2-regelgeving

Eind 2024 traden de nieuwe Europese richtlijnen rond cybersecurity voor overheidsinstanties in werking. De NIS2-regelgeving legt een minimum aan cybermaatregelen op. Achter de schermen werken we hard om alle vereisten af te vinken.

De federale overheid zette de Europese NIS 2-richtlijn om in een federale wet die op 18 oktober 2024 in werking trad. NIS2 heeft als doel om middelgrote tot grote organisaties binnen 18 kritieke sectoren beter te beveiligen tegen cyberaanvallen en ernstige verstoringen. Als Vlaamse wegbeheerder behoren we tot die doelgroep.

Processen rond aanpak en rapporteren van incidenten en digitale hygiëne moeten nu ook duidelijk gedefinieerd worden. Een voorbeeld daarvan is incidentbeheer, dat omvat dat er bij incidenten voor gezorgd wordt dat de impact beperkt blijft en de dienstverlening gewaarborgd.

Beschermen van digitale toepassingen in het verkeer

Als Agentschap Wegen en Verkeer werken we met heel wat digitale toepassingen om het verkeer te geleiden en de veiligheid te verhogen. Als deze onvoldoende beschermd worden, kan dat impact hebben op de verkeersveiligheid. Denk maar aan tunnels waarvan de technieken niet functioneren.

Iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen en om dat te realiseren, moeten we onze infrastructuur beschermen. Daar werken we hard aan in werkgroepen rond thema's zoals incidentbeheer, beveiliging in de toeleveringsketen, basis cyberhygiëne & training, risicoanalyse en beveiligingsbeleid. Dat vertalen we onder meer naar een beleid en processen.

ISO 27001-certificaat als maatstaf

Als essentiële overheidsinstantie streven we ernaar om het ISO 27001-certificaat te behalen. Daarvoor moeten we alle 93 veiligheidsmaatregelen van deze norm implementeren. Uiterlijk op 18 april 2026 dienen we een statement of applicability in bij het Centrum voor Cybersecurity België (CCB). Daarna moeten we binnen een jaar ook gecertificeerd worden door een geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstantie (CAB) om aan de Europese richtlijnen te voldoen. Momenteel zitten we keurig op schema om die deadlines te halen.



Onbekend is onbemind: drie gezichten achter drie minder zichtbare, maar belangrijke projecten

Onze projecten op de weg zijn erg zichtbaar, maar naast onze infrastructuurprojecten wordt heel wat (minder zichtbaar) werk verzet. Drie experts vertellen over hun opmerkelijke projecten in 2025.



Koen Cuypers

Verkeerstellingen op onderliggend wegennet

” Om het verkeer op Vlaamse gewestwegen structureel te monitoren, organiseren we jaarlijks een grootschalige meetcampagne. In 2025 voerden we opnieuw op **550 locaties tijdelijke verkeerstellingen** uit met telsingen. Deze holle rubberen slangen worden dwars over het wegdek gespannen en verbonden met een telapparaat. Wanneer een wiel over de slang rijdt, ontstaat er een drukgolf. Geavanceerde algoritmes zetten de pulsen om naar gedetecteerde voertuigen, hierbij worden de voertuigen ook **gecategoriseerd op basis van hun wielassen**: personenwagen, lichte vracht, zware vracht, ... Ook andere verkeersparameters leiden ze af, zoals de voertuigsnelheid en de volgafstand.

Vooraf bepalen we per wegsegment de meest **geschikte meetopstelling**. Ook camera's worden ingezet op locaties waar slangen niet veilig of geschikt zijn, bijvoorbeeld bij complexe verkeerssituaties. Elke locatie wordt minstens twee weken gemeten op dagen die een goede voorstelling geven van de reguliere verkeerssituatie. Dus geen feestdagen, brugdagen of dagen die in een schoolvakantie vallen. Ook willen we **verkeers hinder vermijden**, hiervoor verzamelt onze dienstverlener in het begin van elk jaar alle info van wegenwerken en evenementen en stellen zij op basis daarvan een planning voor.

Dankzij continue opvolging via 4G en een grondige validatie achteraf garanderen we correcte en **consistente verkeersdata**. De resultaten van de campagne vormen een belangrijke basis voor verkeersanalyses en beleidsbeslissingen.”



Sara Kinds

Inventaris van rooilijnen langs gewestwegen

” Een rooilijn – niet te verwarren met een bouwlijn – geeft de **huidige of toekomstige grens van de openbare weg** aan. Wij tekenen ze uit voor de Vlaamse gewestwegen. Een rooilijn geeft aan tot waar we in de toekomst grond kunnen verwerven om bijvoorbeeld een nieuwe weg of fietspad aan te leggen.

Onze districten brachten **alle bestaande rooilijnen in kaart**. Dat was best een uitdagende opdracht voor onze 5.600 km gewestwegen. Niet elke weg heeft een rooilijnplan, en als er toch een plan bestaat, was het een hele klus om na te gaan of die officieel én actueel is.

Met dit inventaris nu op zak, kunnen we bekijken welke rooilijnen we **behouden** en **welke nieuwe we nodig hebben** voor de toekomst. We willen vooral vermijden dat er op gronden vóór de rooilijn nieuwe constructies worden gebouwd. Dat is niet enkel voor ons als bouwheer belangrijk, maar zeker ook voor de omwonenden van onze gewestwegen.”



Koen Wardenier

Glasvezelnetwerk vernieuwen en uitbreiden

” Het is een beetje een publiek geheim, maar AWV beheert niet enkel wegen. We zorgen ook voor de goede werking van zo'n **2.855 km glasvezelkabels**. Deze liggen voor een groot deel langs onze snelwegen en gewestwegen, maar ook bijvoorbeeld langs waterwegen of in steden en gemeenten.

Wij gebruiken de glasvezel als **basis voor ons eigen telematienetwerk** met toepassingen zoals camera's, tellussen en dynamische signalisatie. Maar het dient ook als **datatransportnetwerk voor tientallen andere publieke organisaties en overheidsinstellingen**, zoals de andere entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Maar ook het Facilitair Bedrijf en Digitaal Vlaanderen zijn klanten, net als VRT, politiediensten, steden en gemeenten, en alle Vlaamse universiteiten en hogescholen.

Afgelopen jaar verhoogden we de bandbreedte, vernieuwden we delen van het netwerk – bijvoorbeeld in de tunnels en sloten we nieuwe sites aan. Ook kwamen er **nieuwe trajecten** bij, met als grootste deze langs de E40 voorbij Leuven, en de verdere aanleg langs de Dender en de Schelde. We plaatsten ook een nieuwe cabine aan het verkeerscomplex van Zwijnaarde.

Winterdienst 2025-2026

STROOIZOUT

100.000 TON in voorraad **23.000 TON** jaarlijks gemiddeld verbruik*

MEDEWERKERS

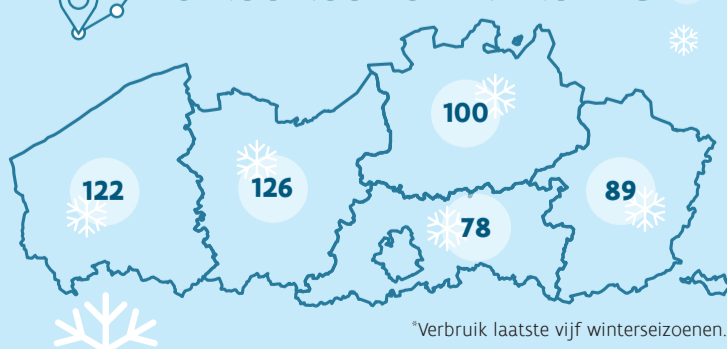
567 MENSEN aan de slag bij algemene winterprik

29 AWV-MEDEWERKERS voor opvolging en coördinatie

STROOIROUTES

515 – 1 WAGEN PER ROUTE
Wegen: **311**
Vrijliggende en verhoogde fietspaden: **204**

STROOIROUTES PER PROVINCIE



*Verbruik laatste vijf winterseizoenen.

SENSIBILISERINGSCAMPAGNE

RONDE DE RISICO'S VAN OVERLADING

in samenwerking met Vlaamse Belastingdienst (VlaBel)



Hangt dat niet wat té laag, Tommy?

We hebben het niet over Tommy's broek.

Met een overladen wagen breng je jezelf en anderen in gevaar. Het maximaal gewicht van je bestelwagen is 3500kg. Check vlaanderen.be/overlading

Vlaamse
overheid

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

VLAAMSE
BELASTINGDIENST