

magazine voor bestrating, wegenbouw, grondwerken en civiele werken

AKOESTIEK OP WEGEN

Next Generation Concrete Surface voor E313

SOIL COMPACTORS

Efficiënter walsen met resonantie

STRENGERE GSV

Anticiperen op extreme neerslag en droge periodes



Do you know where to find the drill?

We track, tag and trace all kinds of assets.
But the picture is bigger.
You're not just looking for a drill or a vehicle.
You're looking for optimization.

Suivo

Centralize your data. Smartify your decisions.

Digitize Check-in-at-work, Track & Trace, Timesheets, Asset & Inventory Management, Fleet Management & Eco Driving and other workflows on 1 IoT platform.

**BOSCH
BETON**

WWW.BOSCHBETON.BE

**UW SOLIDE PARTNER IN
KEERWANDOPLOSSINGEN**

Altijd een oplossing op maat

**BUILDING A
SOLID FUTURE**

Bij het schrijven van dit voorwoord heeft Aquafin net haar jaarlijkse Awards uitgereikt. In het verleden waren het telkens de aannemer en het studiebureau met de hoogste evaluatiescores die de Aquafin Awards mee naar huis namen. Dit jaar pakte Aquafin het anders aan. Aspecten als kwaliteit, veiligheid en minder hinder blijven natuurlijk heel belangrijk. Maar dit jaar werd breder gekeken bij de nominaties in verschillende categorieën. Bedrijven die bijvoorbeeld hun capaciteit uitbreidden in het voordeel van de Aquafin projecten, of bedrijven die opmerkelijk stegen in de evaluatiescores of al jarenlang consistent hoge scores behalen verdienen het ook om in de kijker gezet te worden. Wie de winnaars zijn geworden kan je lezen op onze website.

Op de Vlario-dag werd 'Groenblauwpeil 2.0' gelanceerd. Het online instrument 'groenblauwpeil', waarmee gezinnen de klimaatbestendigheid van hun perceel kunnen meten, wordt uitgebreid. Voortaan kunnen ook overheden en professionelen uit de bouw- en tuinsector gebruik maken van deze tool voor hun projecten. Dit groenblauwpeil geeft aanbevelingen om gebouwen, parkeerplaatsen, infrastructuur en bijhorende (openbare) ruimte klimaatbestendig te maken. Broodnodig ook als de je de Europese droogtekaarten bekijkt. De tool is een waardevol initiatief van het Departement Omgeving, bouwfederatie Embuild en VLARIO.

Tijdens de Vlario-dag stelden vier genomineerden hun innovatie met passie voor aan het publiek om kans te maken om de VLARIO-innovatieprijs 2023 te winnen. Het publiek verkoos de innovatie van Aquafin samen met stad Turnhout 'Infiltratie T20 onder de wegenis' tot winnaar. Turnhout wenst voor de Nonnenstraat een heraanleg van wegenis en riolering waarbij geen RWA naar het afwaarts gemengde stelsel stroomt. Het ontwerp van Aquafin en Gowaco met doorlatende verharding, bufferende fundering, doorlatende onderfundering en een centrale goot, zorgt voor een voldoende grote infiltratieoppervlakte en voldoende buffering zodat een bui tot T20 effectief kan infiltreren.

Proficiat aan de winnaars. Meer van dergelijke innovatieve projecten zullen nodig zijn voor de klimaatadaptatie.

MATEXPO 2023

MATEXPO is de grootste bouwmaterieelbeurs in de Benelux met meer dan 350 exposanten en 1500 merken.



WGB5678

Registreer met deze code voor gratis toegang op www.matexpo.com

1 registratie is geldig voor 1 persoon. U kan meerdere personen registreren met deze code. Registreer online om wachttijden en kosten te vermijden. Registratie verplicht vanaf 12 jaar.

U aangeboden door

WEGENBOUW.BE



STRUCTURELE PARTNERS



MET DE STEUN VAN



SPONSORS



Colofon

INFRA magazine 2023#2


Verantwoordelijk uitgever
Philip Van As

Hoofdzetel
Wegenbouw.be B.V.
Wielewaallaan 19
2950 Kapellen
info@wegenbouw.be - www.wegenbouw.be
[linkedin.com/company/wegenbouw.be](https://www.linkedin.com/company/wegenbouw.be)
[facebook.com/wegenbouw.be](https://www.facebook.com/wegenbouw.be)
[twitter.com/wegenbouw_be](https://www.twitter.com/wegenbouw_be)

Oplage
4000 ex.

Cover
© OMS

Realisatie, marketing & promotie
Elma Media B.V.
Steven Hellemans
Generaal de Wittelaan 20A - 2800 Mechelen
T. 015 56 99 94 - s.destercke@elma.be - www.elma.be

 **wegenbouw.be**

 **ELMA MEDIA**
Mediapartner voor sector- en beroepsverenigingen



© AWV

Fijne groeven

in wegdek tegen storend rolgeluid

Verkeer op de weg brengt geregeld geluidshinder met zich mee. Het rolgeluid is daar een belangrijke oorzaak van. Daarvoor is nu een nieuwe oplossing. Fijne groefjes in het betonnen wegdek verminderen dat geluid. De innovatieve techniek kreeg de naam Next Generation Concrete Surface (NGCS). Op de E313 tussen Lummen en Ham heeft Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de techniek al toegepast.

Rolgeluid ontstaat door contact tussen de wielen van een voertuig en het wegdek. In België wordt daarom steeds vaker asfalt met een geluidsarme toplaag gebruikt. Op de E313 was dat evenwel geen goede optie. Omwille van de zware belasting is de snelweg destijds aangelegd in doorlopend gewapend beton. Dat resulteert in een aanzienlijk rolgeluid. "Om op deze weg asfalt met een geluidsarme toplaag toe te passen, hebben we een laag van minimaal 7 centimeter nodig. Dat zou problemen opleveren voor de

vrije hoogte onder bruggen, bij vangrails en zo meer", zegt AWV. "Om de overgang tussen asfalt en beton drempelloos te realiseren, moet het beton trouwens ingefreesd worden, met als resultaat een zwakke plek in de bestaande verharding van gewapend beton."

Om die complexiteiten te vermijden, ging AWV op de E313 aan de slag met de Next Generation Concrete Surface (NGCS). Machines met diamantschijven frezen daarbij groefjes van 1 en 4 millimeter in de betonnen rijweg. Het resul-

taat: minder contactoppervlak tussen de wielen en het wegdek, en een reductie van het rolgeluid, aan de bron en in de omgeving.

TECHNIEK MET DUURZAAM RESULTAAT

Een tweede belangrijke reden om te kiezen voor NGCS is het langdurige effect op de geluidsoverlast. Asfalt met een geluidsarme toplaag heeft dan wel een initiële geluidsreductie van 6 dB(A),

Een duurzaam resultaat met een stabiele geluidsreductie

maar dat effect neemt jaarlijks af. Na ongeveer 8 jaar moet de toplaag daarvoor weer vernieuwd worden. De initiële geluidsreductie van NGCS bedraagt minder, namelijk 4 dB(A). Ook deze neemt na verloop van tijd wat af, maar stabiliseert na twee jaar op 2 dB(A). Nadien blijft de geluidsreductie stabiel. Een duurzaam resultaat dus. "Dezelfde techniek werd in 2021 toegepast op de Antwerpse Ring en daar deden we al controlemetingen", benadrukt AWV. "De langetermijneffecten waren al gekend uit een proefproject op de N44 in Maldegem en de metingen in Antwerpen hebben dit bevestigd. We verwachten dus dezelfde resultaten op de E313."

TRAJECT VAN RUIM 16 KILOMETER

Op die E313 neemt AWV het stuk snelweg tussen Klaverblad Lummen en Complex Ham onder handen, goed

voor een strook van 16,5 kilometer. Deze werken kaderen in een ruimer project, voor de aanleg van nieuwe spitsstroken. Bij de toepassing van NGCS gaat het concreet om drie zones. De eerste daarvan, tussen het Klaverblad en de brug van de N717, is al behandeld. Later dit jaar volgen zone twee in Beringen en zone drie in Tessenderlo. De zones zijn bepaald in functie van de noodzaak. Het gaat om woningclusters, met een voldoende densiteit aan woningen binnen de 100 meter van de rand van de E313 en metingen van een voldoende hoog geluidsniveau. In deze zones is de bestaande betonstructuur bovendien nog in goede staat en kan die dus voorzien worden van groeven.

Het gaat, in elk van de drie zones, om een toepassing over de volledige breedte van de snelweg. Het Agentschap heeft vertrouwen in de positieve impact. Uiteraard zullen metingen volgen. Aanvullende maatregelen worden niet uitgesloten. De komende twee jaar worden de geluidsmetingen nauwgezet opge-

volgd en voortdurend afgetoetst aan de drempelwaarden. Blijkt daaruit dat aanvullende geluidsschermen zinvol zijn, dan wordt bekeken welke posities en dimensies hiervoor noodzakelijk zijn. Met de zones waar die schermen op termijn eventueel komen, is alvast rekening gehouden bij de wegenwerken. Zo trekken bijvoorbeeld nutsvoorzieningen geen kabels waar deze schermen potentieel geplaatst zullen worden.

GELUID ALS GROTE BEZORGHEID

Dat AWV zoveel belang hecht aan het akoestische aspect van de snelweg is geen toeval. Naar aanleiding van de MER-studie voor de werken op de E313 organiseerde het Agentschap enkele info- en luistermomenten voor de burgers. Geluid bleek een grote bezorgdheid van de omwonenden. Zij pleitten ervoor om aan te vangen met een aantal geluidsmetingen. De impact van de nieuwe spitsstroken zou weinig verschil maken op de geluidsimpact. De metingen toonden evenwel aan dat er al hoge geluidsniveaus voorkwamen bij de dichtstbijzijnde woningen. Daarom omvatte het MER enkele milderende maatregelen, zoals deze innovatieve technologie.



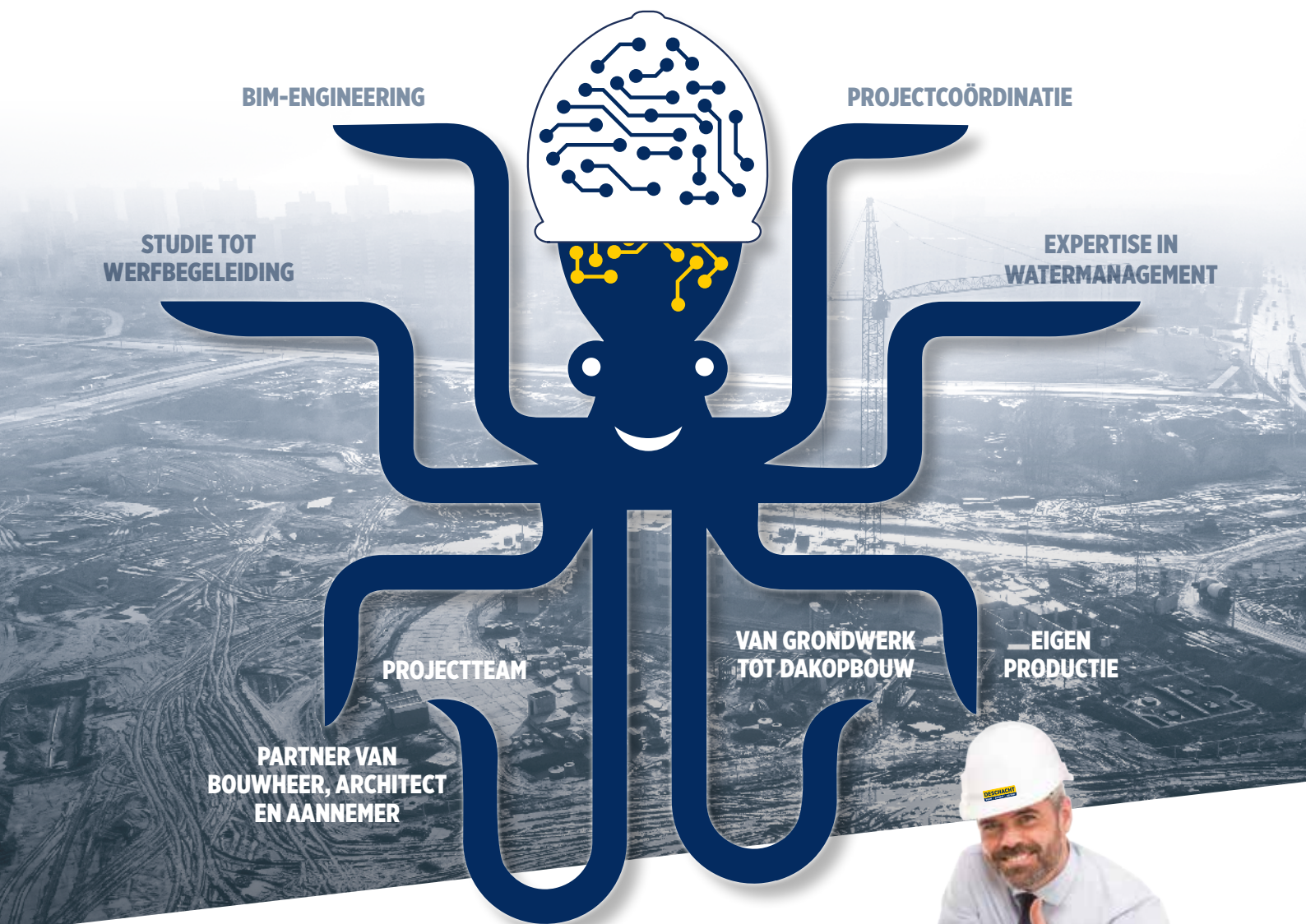
© AWV



© AWV

PROJECTAANPAK

SLIM BOUWADVIES



Het **OCTOPUSPLAN** van Deschacht

In het kader van onze projectaanpak duiden we er klantdossiers mee aan waarin verschillende disciplines samenkomen. Zoals de tentakels van een octopus zich beweeglijk en doelgericht naar alle richtingen uitstrekken, zo bestrijkt ons bouwadvies alle aspecten van uw bouwproject: van de ondergrond tot de nok van het dak.

En zoals de armen van de octopus schijnbaar onafhankelijk van elkaar opereren, maar toch één doel dienen, zo wijden wij onze aandacht aan tal van componenten van uw project, terwijl we toch het overzicht en de samenhang behouden.

Zo werkt het bouwadvies van Deschacht: multidisciplinair, behendig en wendbaar.
Clever kortom. Zoals die achtarm.



DESCHACHT

bouw | project | partner

www.deschacht.eu

Glasvezelversterkte buizen voor complexe rioleringsstelsels

Bij rioleringswerken is het van cruciaal belang om de juiste rioleringsbuis te kiezen. Voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel in De Haan week aannemersbedrijf Vanlerberghe af van de voorgeschreven gresbuizen. Door de slechte bodemgesteldheid moesten de rioleringen aangelegd worden tussen een waterremmend scherm en op een extra paalfundering, wat het complex maakte. Daarom koos de firma, in samenwerking met Deschacht, voor glasvezelversterkte kunststofbuizen.

Aannemer Vanlerberghe is specialist in riolering en ondergrondse betonconstructies. Daarmee maken ze vooral in complexe projecten het verschil. Hun expertise kwam bijzonder van pas bij de vervanging van een bestaand rioleringsstelsel in de Grotestraat in De Haan. "In het ontwerp was aanvankelijk voorzien om met gresbuizen te werken, maar we gingen op zoek naar een alternatief omwille van de moeilijke uitvoeringsomstandigheden", vertelt Nicky Portier, werfleider bij Vanlerberghe. "Er was een waterremmend scherm nodig, een CSM-wand uitgevoerd door ons dochterbedrijf Omni-tech, en daardoor was de sleufbreedte erg beperkt. De kleinere buitendiameter van de GVK-buizen was dan ook een groot voordeel."

CHEMISCH INERT

Vanlerberghe vond de GVK-buizen bij Deschacht, al jarenlang een trouwe partner. Deze glasvezelversterkte kunststofbuizen zijn van producent Amiblu. Brecht De Meyer, Customer Service Manager voor de wegen- en utiliteitsbouw bij Deschacht: "Deze ijzersterke kunststofbuis is chemisch zo goed als inert. De tweecomponentenbuis is ge-



maakt uit glasvezels en een matrix van polymeren – waaronder epoxy en polyesterhars – die de chemische bestendigheid van de buis ten goede komen. Het maakt ze uitstekend geschikt voor afvalwater, maar ook zwavelhoudende producten of zwaveldampen. Bovendien is de GVK-buis heel licht ten op-

zichte van zijn sterkte. Dat maakt het transport en de plaatsing eenvoudiger." In dit project was ook de fijne wanddikte en dus de compactere afmeting van de GVK-buizen een grote troef. Er was namelijk erg weinig ruimte om een beschoeide sleuf te maken. Deschacht leverde 200 meter aan GVK-buizen met diameter 600, 150 meter van diameter 700 en nog eens 100 meter aan buizen met diameter 800.

BETERE PUNTBELASTING

Het project is nog in volle uitvoering, maar werfleider Nicky Portier is alvast tevreden over de keuze voor de GVK-buizen. "Ze zijn ideaal bij aanleg in slechte bodemomstandigheden, waarbij de buis op een paalfundering aangelegd moet worden. In tegenstelling tot starre gresbuizen zijn ze veel minder breekgevoelig door puntbelasting ter hoogte van de paalfundering. Ook barsten en scheuren komen minder voor, ideaal bij het toepassen van bekalkte hergebruikte aanvullingsmaterialen", besluit hij.





Tot 55 % brandstof en 25 % tijd besparen

Net zoals een woning op stevige fundamenten moet rusten, is een stabiele ondergrond de basis van een sterke weg. Met een soil compacter geef je de ondergrond de nodige dichtheid. Dynapac ontwikkelde een nieuwe optie op op hun soil compacters, voor het CA-gamma vanaf CA2500 tot CA6500, die het aantal walsgangen drastisch vermindert. Met Seismic verbruik je zo de helft minder brandstof en een kwart minder tijd tijdens deze fase van de uitvoering.

ENKELE CIJFERS OP EEN RIJ

- 55 % minder brandstof
- 25 % minder tijd
- 40 % efficiënter verdichten
- 28.000 kg CO² bespaard per jaar per machine

De gepatenteerde applicatie Seismic verenigt machinebouw en techniek met wiskundige formules. Een uitgekiend algoritme analyseert en optimaliseert de trilling in de drum, zodat die resonanceert met de trillingen in de grond. De resonantie versterkt deze trillingen waardoor de machine minder vaak over de ondergrond moet walsen. "Waar normaal gezien een zevental passen nodig zijn, slagen we er met Seismic in dit tot vijf te reduceren. Bovendien is elke walsgang een stuk efficiënter en energiezuiniger. Minder tijd en minder brandstof verbruiken, vertaalt zich logischerwijs in een aanzienlijke besparing op het budget. Zo is de investering, die al bij al beperkt is, vlot terugverdiend op grotere werven", zegt Freddy Lessmeister, General Manager Aftermarket Logistics bij Dynapac. "De doorlooptijd verkort en ook vanuit een ecologisch standpunt is dit een grote stap vooruit."

OFFICIËLE RESULTATEN EN CERTIFICAAT

Bij de initiële lancering van deze innovatieve optie, anno 2019, was Dynapac bewust voorzichtig in zijn beloftes over de Seismic. Toen spraken ze van een 20 tot 25 procent brandstofbesparing. Ondertussen zijn er officiële cijfers vastgelegd door het onafhankelijke VTI, het Zweedse Nationaal Instituut voor Wegen en Transportonderzoek. "Eerder deden we zelf al een test in de Antwerpse haven, maar de testsite van zo'n 600 vierkante meter was te klein om resultaten correct te voorspellen. Het VTI noteerde 55 procent minder brandstofverbruik. Met dat cijfer kunnen we echt uitpakken. Wie grotere werven heeft, zoals de aanleg van kilometers autostrade, haalt hier snel zijn voordeel uit." Een grote impact dus met een eerder beperkte investering. Het implementeren van de optie op de soil compactors is namelijk niet zo ingrijpend. In de drum zelf zit de nodige hardware om de frequentie van de trillingen te sturen. Het algoritme wordt dan geprogrammeerd in de controller van de soil compactor.

OOK VOOR ASFALTROLLERS?

Momenteel is Seismic enkel optioneel beschikbaar bij de grote grondverdichtingswals van Dynapac. Achter de schermen werken de engineers al volop aan een uitbreiding van de mogelijkheden. Naar andere machines binnen de reeks soil compactors, maar ook daarbuiten. Freddy: "Tot voor kort

veronderstelden we dat Seismic geen echte meerwaarde zou hebben voor het verdichten van asfalt, omwille van de geringe dikte. We bekijken dingen graag uitvoerig alvorens een beslissing te nemen en zo ontdekten we dat dit toch potentieel heeft. We hopen dan ook de komende tijd een versie voor asfaltmachines te ontwikkelen en te implementeren."

Na de officiële voorstelling van Seismic tijdens Bauma in München kwam de verkoop van het innovatieve systeem in een stroomversnelling. Grote contractors geven erg positieve feedback en raden de optie aan hun collega's aan. "Wij waren al overtuigd van de positieve impact van dit systeem, maar natuurlijk is de goede ervaring in het werkveld zelf de sleutel tot succes. Fijn dus om te zien dat onze voorspellingen en meetresultaten zich vlot vertalen naar effectieve impact."

PIONIER IN ELEKTRIFICATIE

Dat Dynapac inzet op efficiënter en tegelijk duurzamer werken, is niet nieuw. In 2000 al bouwde de fabrikant het eerste prototype van een kleine elektrische roller. Die stond vijftien jaar als showcase op de productieplant. Toen de technologie verder ontwikkeld was, pikten de engineers de draad terug op. Zo zette Dynapac enkele jaren geleden als eerste een lijn elektrische rollers in seriereproductie in de markt, onder de noemer Z.ERA. Voorlopig gaat het om de kleinere asphalt compactors zoals CC900e en CC1000e, de city paver, alsook enkele compact equipment modellen", verduidelijkt Freddy Lessmeister. "Uiteraard streven we ernaar in de toekomst ook onze grotere machines elektrisch aan te drijven. In combinatie met de Seismic zal dat een ijzersterk duo worden. Terwijl elektrificatie start bij de kleinere machines focust de Seismic voorlopig op de grootste in ons gamma. Het wordt dus wachten tot ze elkaar kruisen."



SUMITOMO

*Paving the way.
With our way.*



New

HA60C-11

New

HA60W-11



Franky Verhoye +32 496 237518

MACHINE PARTS SERVICE



O.M.S. s.r.l - Sede Legale e Amministrativa: 20020 Arconate (MI) ITALY - Via G. Rossa, 16
Tel.: +39 0331 462350 - Fax: +39 0331 539391 - info@omsbressan.it - www.omsbressan.com
Capitale Sociale €30.000,00 i.v. - Cod.Fisc. e P. IVA e Reg. Imp. IT 09956980156 - CClAA MI 1327815

Photo may include optional equipment

Japanse sterkhouders op de werf

OMS startte als een bedrijf dat technische bijstand verleende aan wegenbouwers. Doorheen de jaren bouwden ze technische ervaring op en startte OMS met een aanbod van unieke producten en hoogtechnologische oplossingen. Daarbij focussen ze op waarden als prestaties en betrouwbaarheid, door sterke partnerships met de twee Japanse merken Sumitomo en Hanta. We laten Paolo Bressan, directeur van OMS, aan het woord.

DE SECTOR KENDE DE VOORBIJE DRIE JAAR EEN STERKE GROEI, ZOWEL QUA OMZET ALS QUA MARKTAANDEEL. WAT ZIJN DE VERKLARINGEN DAARVOOR?

OMS staat gekend om zijn technische vaardigheden en om onze sterke service. Door onze ervaring bouwen we vertrouwen op bij onze klanten, ook op commercieel vlak. Zij geloven in de keuzes die we maken op basis van zorgvuldige technische analyses. Zo zetten we machines, nieuwe merken en innovatieve technologieën in de markt die afwijken van de standaarden.

JULLIE ZIJN PIONIERS IN HET INTRODUCEREN VAN NIEUWE MERKEN EN INNOVATIEVE TECHNOLOGIEËN. WAAROM WIJKEN JULLIE AF VAN DE TRENDS?

We analyseerden wereldspelers en bestaande technologieën uitvoerig. Die oefening bracht ons bij Japanse fabrikanten die eenvoud en betrouwbaarheid vooropstellen, zonder in te boeten aan technologie en kwaliteit. Bij Sumitomo en Hanta staan gebruiksgemak en intuïtieve bediening centraal. Net zoals state-of-the-arttechnologie, aandacht voor detail en een zeer hoge montagekwaliteit.

VERANDERT JULLIE AANWEZIGHEID OP DE MARKT DOOR DEZE GROEI?

We gaan door een periode van veranderingen en we zijn al sterk gegroeid ten opzichte van negen jaar geleden. Vandaag zijn we uitgerust om de stijgende behoeften van klanten te vervullen met een 360-gradenaanpak van producten, diensten en technologie. Bovendien staan we dagelijks in contact met onze klanten. We kennen hun noden en hebben zo een duidelijke richtlijn voor de ontwikkeling van nieuwe producten en toepassingen.

HOE GAAT OMS OM MET DE MOEILIJKE LEVERTERMIJNEN?

Door de mentaliteit en de productieaanpak van Japanse bedrijven worden geplande leveringen op tijd en zonder

verrassende prijsstijgingen uitgevoerd. Zo garanderen we stabiliteit voor onze klanten. Tegelijk is het moeilijker om in te spelen op ongeplande bestellingen, maar we werken aan een reorganisatie van bedrijfsmiddelen en personeel voor onze service, ook in België. We investeerden daarnaast in een centraal magazijn met onderdelen.

HOE GAAT OMS OM MET DE STIJGENDE GRONDSTOF- EN ENERGIEPRIJZEN, KENMERKEND VOOR DIT SPECIFIEKE MARKTMOMENT?

Door een geconsolideerde 'langetermijnplanning', die we samen met onze fabrikanten uitvoeren, houden we de prijzen van onze machines en service interessant. Bovendien maken de technische prestaties van onze machines besparingen mogelijk op het vlak van energie, doorlooptijd en productiviteit. Dat compenseert de eventuele prijsstijgingen.

WAT ZIJN DE TOEKOMSTIGE EVOLUTIES VAN HET PRODUCTGAMMA?

In synergie met de fabrikanten ontwikkelen we een compacte machine en implementeren we ook de productie van de




Hanta mini-paver (breedte 80 - 140cm), met het model F14 als eerste in ons aanbod met elektrische verwarming.

De tools om werven te digitaliseren en automatiseren zijn al in productie. De MAT MANAGER en PPCS controleren en registreren het asfalteren en de bijbehorende logistieke processen.

We leggen ook de laatste hand aan de tests en binnenkort aan de lanceeringsfase van de ARV-module die het mogelijk zal maken om op afstand en in real time bijstand te verlenen op de werf.

En dan is er nog site intelligence: een geïntegreerd en schaalbaar systeem van technische ondersteuning tot machinebediening dat eraan komt. Veel in beweging dus!



A close-up, high-speed photograph of water splashing onto a dark, reflective surface. The water droplets are captured in mid-air, creating a dynamic and textured scene. The background is dark and out of focus, emphasizing the bright, white water droplets.

**Wijzigingen
gewestelijke
stedenbouw-
kundige
verordening
hemelwater op
een rijtje**

Zowat tien jaar na het invoeren van de hemelwaterverordening heeft de Vlaamse Regering de regels en richtlijnen aangescherpt. Dat was nodig door de klimaatveranderingen. Met de nieuwe verordening moeten we sterker staan tegen extreme neerslag en langere periodes van droogte. Het strengere GSV geldt vanaf 2 oktober 2023 voor particuliere projecten en pas vanaf januari 2025 voor werken op het openbaar domein. Toch gidst Infra je er graag nu al even doorheen.

De initiële hemelwaterverordening werd op 5 juli 2013 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Die schetst een duidelijk kader voor gewestelijke stedenbouwkundige ingrepen en omvat regels rond regenwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en de gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Ze stellen minimale dimensioneringen voor, die kunnen aangevuld worden met gemeentelijke of provinciale voorwaarden.

VLAANDEREN WAPENEN TEGEN DROOGTE

Met de nieuwe maatregelen wil Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir Vlaanderen beter beschermen tegen periodes van droogte en garanderen dat iedereen thuis voldoende water ter beschikking blijft hebben. In vijf van de voorbije zes jaar kregen we met extreme droogte te maken, afgewisseld met zware overstromingen. Regenwater opvangen en hergebruiken wordt daarom de regel, naast meer ruimte creëren om het water in de bodem te laten infiltreren. Regenwater afvoeren moet de uitzondering worden. De verhardingsgraad in Vlaanderen is met zestien procent namelijk hoog en zo vloeit water te snel af.

WAT VERANDERT ER?

De verplichte volumes voor regenwaterputten worden groter. In de vorige versie van de hemelwaterverordening moest wie bouwt of grondig verbouwt standaard een regenwaterput van 5.000 liter voorzien, hoe klein of groot het dak ook is. Binnenkort wordt die 5.000 liter het minimum voor kleine daken. Vervolgens stijgen deze vereiste capaciteit mee met het dakoppervlak. Vanaf 80 vierkante meter is 7.500 liter het minimum. Is het dak meer dan 120 vierkante meter groot, dan moet de regenwaterput minstens 10.000 liter bevatten. En ook het gebruik van dit water is bepaald: het is verplicht te gebruiken voor het doorspoelen van het toilet, om te poetsen of voor de wasmachine.

Daarnaast worden een groter buffervolume en infiltratieoppervlakte verplicht. Werk je met grote verharde oppervlakten waar een infiltratievoorziening technisch onmogelijk is? Dan zijn de opgelegde buffervolumes groter.

OOK OP HET OPENBAAR DOMEIN

Misschien wel de grootste wijziging – die het voor wegenbouwers net zo relevant maakt – is dat de verordening vanaf begin 2025 ook geldt voor projecten op het openbaar domein. Bij de aanleg van straten, wegen en pleinen moet je binnenkort dus ook rekening houden met deze voorschriften. Minister Demir en haar kabinet werken ondertussen volop aan een praktische rekentool en een handleiding met praktijkvoorbeelden. Er volgen ook nog infosessies voor de bouwsector.



Eerste kandidaten Connecting Antwerp betreden de werf

Zo'n halfjaar na de lancering van het nieuwe tewerkstellingsproject Connecting Antwerp zijn de eerste jongeren klaar om de handen op de echte werf uit de mouwen te steken. Ze zijn enkele van een tiental kandidaten die momenteel gerekruteerd en begeleid worden door Xtra Construct en PROFO. "Ook na het koppelen van een jongere aan een werkgever bieden we verdere ondersteuning. In tandem met de buddy op de werkplek zelf", benadrukt Nick Nouten van PROFO.

Connecting Antwerp wil jongeren warm – en klaar – maken om mee te bouwen aan hun eigen stad. Letterlijk. Met de juiste ondersteuning, opleiding en begeleiding zet het project werklozen tussen 18 en 30 jaar aan het werk op de werf van De Grote Verbinding (de Oosterweelverbinding, de Ringparken en de Scheldebrug). "We verbinden jongeren uit de eigen buurt aan de bouwsector, met het oog op een duurzame tewerkstelling", legt Nick Nouten van PROFO uit, die samen met Xtra Construct de selectie en begeleiding doet. "Ook de bouwondernemingen die op deze werf actief zijn winnen hierbij. Zij vinden gemotiveerde medewerkers zonder selectiekosten. Wat we wel van hen vragen is het engagement om de jongere actief mee op sleeptouw te nemen, onder meer door een buddy aan te stellen op de werkvloer."

VAN KENNISMAKING TOT OPLEIDING

Kandidaten zijn 18 tot 30 jaar en wonen in Antwerpen of in een van de districten. Verder geven vooral wilskracht en motivatie de doorslag. Relevante ervaring is uiteraard welkom, maar hoeft zeker niet. Ook de VDAB ondersteunt namelijk Connecting Antwerp en biedt de nodige oriëntatie en opleiding. Aan een eventueel opleidingstraject gaat uiteraard een grondige screening vooraf. "Tijdens een eerste kennismakingsgesprek brengen we de situatie van de jongere in beeld", schetst Nick. "Hebben ze aantoonbare ervaring? Beschikken ze over een VCA? Zijn ze het Nederlands voldoende machtig? Antwoorden op dat soort vragen laten ons toe de mogelijkheden meteen scherp te stellen. Gaan we met een kandidaat verder dan kan die, mits de juiste ervaring, onmiddellijk aan het werk of geven we die een 'bouwbad', in samenwerking met de VDAB."

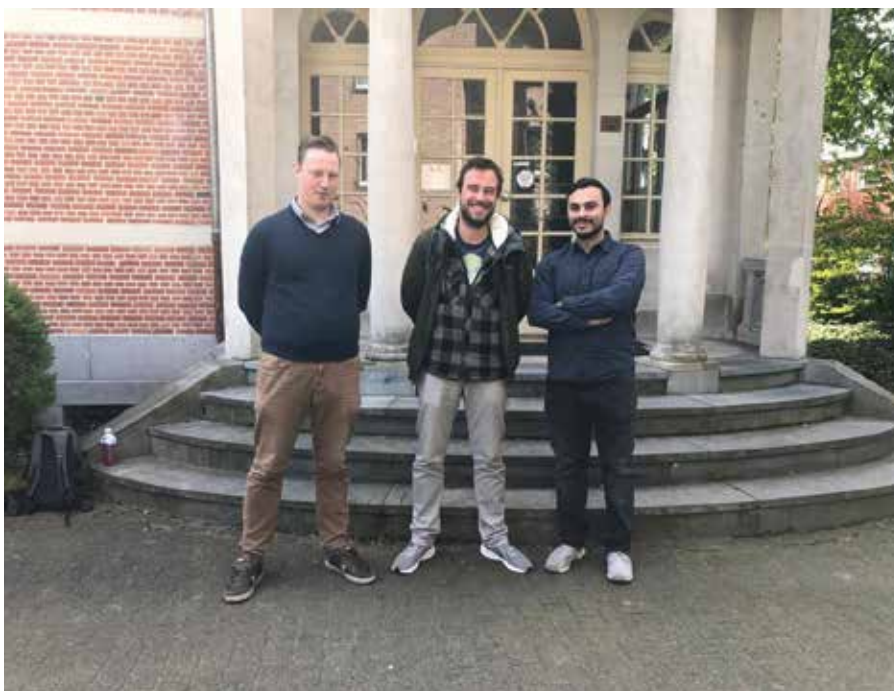


Opleidingen gaan door op een locatie in Schoten – focus op industriële schilderwerken, isoleren en kennisbouw – of in 'de zandbak' in Herentals, waar de jongeren de kneepjes leren van graafwerken, klinkeren, ... Daarnaast zijn er twee doe-dagen voorzien, waarin

kandidaten meedraaien in verschillende beroepen. Nick: "Vaak weten ze zelf niet waar hun sterkte of interesse precies ligt. Door van de mogelijkheden te proeven, kunnen ze dit zelf ontdekken en werken we echt naar duurzame tewerkstelling."

STEREOTIEPEN DOORBREKEN

De bouwsector in het algemeen, en wegenbouw in het bijzonder, is een mooie stiel. Toch blijven hardnekkige stereotiepen de job minder aantrekkelijk maken. "Wie hier voor het eerst binnenkomt, heeft vaak schrik van het vuile en harde werk. Door aan te tonen dat ook deze sector moderniseert en een correct beeld te schetsen, zijn jongeren meteen veel enthousiaster. Al blijft het wat zoeken, zeker die eerste maanden. Hoe brengen we ons verhaal en onze missie zo laagdrempelig mogelijk? Zelfreflectie is en blijft belangrijk. Net zoals een passie voor de bouw", besluit Nick.



CONNECTING ANTWERP

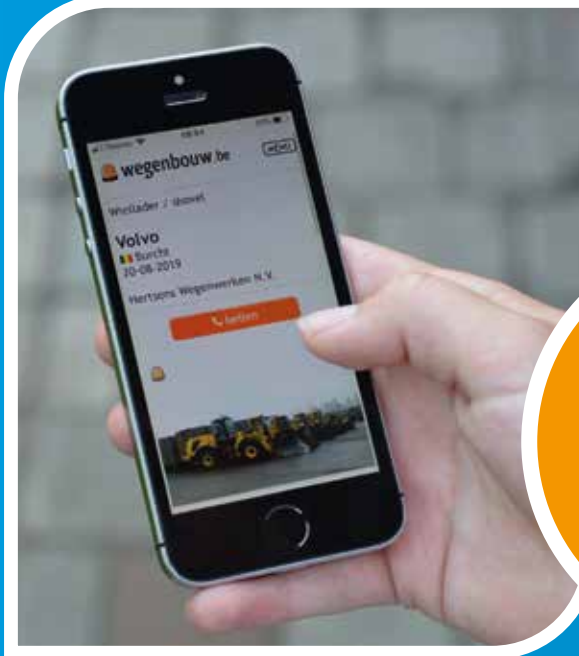
Kostenloze rekrutering
Jobs in De Grote Verbinding



lantis



infra App



Op
kantoor
of de werf
overal
beschikbaar



Vraag vrijblijvende demonstratie
WWW.INFRA-APP.BE
T. +32 3 289 61 78 • info@wegenbouw.be

Werk sneller en efficiënter met de Infra App powered by wegenbouw.be
Communicatie en Planning Applicatie voor de Groen, Grond en Infra.

VOOR WIE?

Aannemers, (wegen)bouwers, nutsmaatschappijen, wegbeheerders, leveranciers, verhuurders, openbare besturen (gemeenten, steden, ...), projectontwikkelaars, etc..

WAT?

Grondstoffen – Producten – Machines / Materieel – Transport – Personeel – Aanbestedingen

DE VOORDELEN:

- Groot netwerk > met één klik groot bereik
- Bespaar tijd en geld > Beter inzicht, minder bellen, efficiënter plannen.
- Duidelijk overzicht > Vraag en aanbod direct in beeld & afgestemd op jouw regio
- Veilig verhuren / verkopen > Grote sociale controle binnen de community.

De Infra App brengt vraag en aanbod bij elkaar voor grondstoffen, personeel, hulpmiddelen en aanbestedingen. De applicatie maakt het inhuur en verhuur proces van machines, transport en materieel (met of zonder operator) veel eenvoudiger.

Applicatie meer dan 15 jaar actief. Bedacht en ontwikkeld door een team met ruime ervaring op de werf. Initiatiefnemers Wegenbouw.be (BE) en Entreeing.com (NL) zijn beide onafhankelijk van bouworganisaties en aannemers. Uw data is veilig bij ons.