

E19. Honderden arbeiders werken dag en nacht aan 12 km snelweg tussen Antwerpen en Brussel

Ze werden aangekondigd als een verschrikking, maar tot nu vallen de werkzaamheden op de E19 nog mee. Volgende week en zeker vanaf 1 september verhoogt de verkeersdruk. Eén troost: ze zitten daar op geen enkel moment te niksen, merkte redacteur **Johan Van Baelen** en fotograaf **Wim Hendrix**.



Nieuwe E19, de

Nog tot vrijdag 11 september werken honderden werknemers van aannemer Stadsbader-Deckx 7 dagen op 7, dag en nacht aan de heraanleg van 12 km E19 richting Brussel. Die snelweg, aangelegd in 1972, was vooral op de rechte rijstrook rot versleten. Om de uitvoeringstermijn zoveel mogelijk te beperken, wordt gewerkt over de volledige breedte van de weg.

• “Goed dat we 's nachts kunnen werken”, zegt Jerry Van Geert uit Erpe Mere bij de asfalmachine. “Met de hitte van overdag erbij is het nauwelijks uit te houden.”

“Zo'n overstap van dag- naar nachtarbeid wordt 's morgens besproken en daarna uitgevoerd”, zegt ingenieur Jerome Van Roye, directieverantwoordelijke van de aannemer. “Dat geldt trouwens ook voor de kleinste aanpassing aan het werkschema.” De recente fusie van de bedrijven Stadsbader en Deckx laat, dat ook toe. 750 mensen en onderaannemers staan klaar om flexibel in te spelen op elke nieuwe werfsituatie. Dat komt goed uit, want er valt wat te coördineren. Dagelijks gaat dat over het monteren van brugleuningen, het vervangen van metalen vangrails door betonnen stootranden, het uitschrapen, transporteren en recycleren van oud asfalt en het aanvoeren en gieten van nieuwe wegbedekking, het plaatsen van bakens voor het verkeer en het aanbrengen van voorlopige wegmarkeringen. Klinkt het gek dat je in die werfzone aardig moet opletten om niet omver te worden gereden?

Veiligheid

Maar veiligheid op de werf en daarbuiten is van in het begin een aandachtspunt geweest. “Daarom hebben we ervoor gekozen om het verkeer naar de andere rijbaan te leiden en zo de werfzone te beveiligen”, stelt minister voor Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V). “Zo kunnen we de hinder voor het verkeer ook maximaal beperken. Daarom ook speelde niet alleen de prijs mee in de toekenning van de werken, maar ook de uitvoeringstermijn. En die is met deze formule gediend.”

De weggebruiker wordt sedert donderdag op de hoogte gebracht van de reistijd tussen de Ring van Antwerpen en die van Brussel. Op tekstkarren wordt aangegeven hoeveel tijd elk alternatief traject, E19 of A12, vraagt. “Deze werf, toch van een zekere omvang, is daarvoor een proef. We hebben heel wat geld uitgetrokken voor de installatie van het reistijdinformatiesysteem”, aldus de minister.

“Ook het resultaat komt de weggebruiker ten goede”, zegt Jerome Vanroye. “Want op een comfortabel wegdek gebeuren veel minder en lichtere ongevallen dan op een slecht wegdek.”



GLENN DE SMET

KRAANMAN

“Als ik poseer, denkt mijn baas dat ik niet werk”

• Glenn De Smet uit Koekelare wil pas even poseren nadat Hans De Preter, leidend ingenieur van de Administratie Wegen en Verkeer Antwerpen, hem heeft gerustgesteld. “Als ik poseer, dan denk mijn baas dat ik niet heb gewerkt”, pruttelt hij nog tegen. “Ik

zorg hier voor de tussentijdse opslag van afgeschraapt asfalt. Dat wordt later gerecycleerd.” Er moet 65.000 ton asfalt worden afgevoerd. Een deel ervan wordt herbruikt in de fundering van de nieuwe rechte rijstrook.



NICK WILLEMS

MONTEUR

“Die vijs doet moeilijk, maar ik krijg ze wel los”

• “Die vijs zit op een moeilijke plaats en ze is stevig aangedraaid, maar ik krijg ze wel los”, zegt Nick Willems uit Oud-Turnhout.

Hij vervangt de flappen onder de asfalmachine. “Die duwen het asfalt voor de machine weg en zorgen daardoor dat het wegdek achter de machine er egaal en zonder bulten bij ligt”, aldus ingenieur Hans De Preter. “We doen dat preventief nu we even op asfalt moeten wachten”, legt Nick uit. “Zo vermijden we een panne op momenten dat er moet worden doorgewerkt.”



JERRY VAN GEERT

BALKMAN

“Chance dat we 's nachts mogen werken”

• Bij het oversteken van de snelweg voelen we het warmer worden naarmate we dichterbij de asfalmachine komen.

Die smeert het asfalt met een temperatuur van 180° uit. Daarmee werken is dus niet altijd een pretje. “Chance dat we 's nachts mogen werken”, zegt Jerry Van Geert uit Erpe Mere (vooraan). Als balkman moet hij net als collega Dieter Van de Put uit Londerzeel aan de zijkant van de machine (balk) de hoogte, de breedte en de dikte van het asfalt meten en in de gaten houden. De eeffenheid van het wegdek is hun trots.



LUC KOYEN

KRAANMAN

“Neem maar een foto van mijn mooie machine”

• “Neem maar een foto van mijn mooie machine”, zegt Luc Koyen uit Meer met een zware Kempense tongval. “Het is alsof ik Tom Boonen hoor”, stelt fotograaf Wim vast. Boonen-op-de-kraan graaft na het afschrapen van het asfalt de fundering van de uitgesleten rechte rijstrook uit tot een diepte van 51 cm. “Daarop komt een nieuwe fundering van 30 cm. Dan volgen twee onderlagen van 9 cm Asfalt met Verhoogde Stijfheid (AVS) en een toplaag van 3 cm geleidsarm asfalt”, aldus ingenieur Jerome Vanroye. Op de andere rijstroken is de schade niet zo groot. Daar wordt een onderlaag van 9 cm vervangen en komt er een nieuwe toplaag van 3 cm.



WIM SCHELLEKENS

HEIER

• Wim Schellekens uit Breen-donk slaat met een zeer luidruchtig pneumatisch heiblok paaltjes in de grond, die de nieuwe vangrails moeten gaan dragen. “Er is nagedacht over die vangrails”, zegt ingenieur Jerome Vanroye. “Rij je ertegen, dan zakt zo'n paaltje schuin verder in de grond en gaat de hele vangrail leunen op de rail aan de grachtkant. Daardoor verhindert de vangrail dat de auto erover schiet.”



SAMUEL ROCHAN

GLIJBEKISTER

“De betonafsluiting mag niet op een gryère lijken”

• Samuel Rochan uit Brussel smeert een pap over de pas gegoten betonnen stootranden aan de binnenkant van de snelweg. “Dat doet hij om de laatste gaatjes in het beton dicht te smeren”, legt toezichter Marnix Verheylesonne uit Oudenaarde uit. “Gebeurt dat niet, dan krijgt het beton het uitzicht van een gryère. Dat zou je niet zien tijdens het voorbijrijden, maar afwerking is afwerking.” “Bovendien zouden zo'n gaatjes vochtinspeling in de hand werken en daardoor kan het beton barsten”, besluit werfleider Manu Cascudo. “Dus nuttig is het alleszins.”



werf van het jaar



PAUL VAN OOSTERHOUT
VOORLADER

“Jij kent mijn gemeente niet”

• “Oei jong, gij zult mijn gemeente niet kennen”, mispakt voorlader Paul Van Oosterhout uit het Noord-Limburgse Gruitrode zich. Op de foto lijkt het erop alsof hij onder zijn parasol een benijdenswaardige plaats inneemt op de *asfaltrein*. Maar hij zit tussen twee vuren. Want aan zijn linkerkant loopt heet asfalt uit een laadbak. Aan zijn rechterzijde rolt dat hete asfalt tot in de asfaltmachine, die de onderlaag voor een pletwals uitstroomt. Die walsmachine geeft stabiliteit, want ze duwt eventuele holle ruimten in het asfalt plat.



CAROLUS BRANS
MECHANICIEN

“Beestig warm”

• “Kan je verwarmen jongen?”, vraagt Carolus Brans uit het Nederlandse Gelders nabij Utrecht. “Ik kan niet zonder hoofddek. Maar dat wil niet zeggen dat mijn werk of dat van mijn Poolse collega Pavel eronder zou lijden, hoor. Ze mogen hier elke bout controleren. Ze staan vast.”



WILLY MARIËN

CONTROLEUR ASFALTMENSGEL

“Ik speel een thuismatch”

• “Willy Mariën werkt voor de dienst Wegenbouwkunde van de Vlaamse gemeenschap in Evere. “Maar ik speel een thuismatch, want ik woon in Mechelen”, lacht hij. Willy controleert de temperatuur van het asfalt en neemt er regelmatig stalen van. Eens het asfalt ligt, wordt ook nog de stroefheid en de effenheid ervan gemeten.



JOHN VASTMANS

VERANTWOORDELIJKE FREES

“De beste frezers van België, van vader op zoon”

• “Met deze machine kunnen we 200 ton asfalt per uur uitfreesen”, zegt John Vastmans uit Opoeteren. “Maar we hebben hier wel meer van die machines staan. Dat de firma Hoogmartens uit Oplabbeek als onderaannemer op deze werf mag werken, vindt John normaal. “We zijn gewoon marktleider in België. Nu werk ik samen met machinist Edwin Bancken. Maar normaal zit mijn broer Peter daar. En voor ons werkte vader ook al in dit bedrijf.” Ook zo'n grote freesmachine vraagt precisie. Edwin geeft met één claxonstoot aan dat de vrachtwagen voor hem moet rijden; twee is stoppen. “En we installeerden een noodclaxon. Die blijft toeteren. Die moet de trucker horen.”



ERWIN VAN DE VELDE

ASFALTGIETER

“Asfalt als chocoladesaus”

• “We werken hier met twee ploegen van zes aan de brug over de Nete”, zegt Erwin van de Velde uit Mechelen. Onderaannemer Gama uit Luik zorgt voor de waterdichting van het wegdek van de E19 dat voor Mechelen over de Nete loopt. Heet asfalt, lopend als een goede dame blanchesaus wordt netjes verdeeld over glasvezel. Deze combinatie moet insijpeling en dus beschadiging van de brug tegengaan.

In cijfers

750

• Mensen werken voor Stadsbader Deckx. 420 werken bij Stadsbader in Harelbeke, 330 in Dessel bij Deckx.



135 miljoen

• Is de omzet van beide bedrijven samen. Stadsbader haalt 85 miljoen euro, Deckx 50 miljoen.

65.000

• Zoveel ton asfalt moet worden uitgeschraapt en nadien weer aangevoerd voor het nieuwe wegdek.

11.142.000

• De Vlaamse overheid investeert zoveel in circa 12 km snelweg.

341.000

• De flankerende maatregelen, filebeveiliging en het reistijdinformatiesysteem, kosten 341.000 euro.

100.000

• Vlaanderen trok 100.000 euro uit voor werfassistentie en kwaliteitscontrole.

500

• Drie asfaltfabrieken, in Puurs, Kallo en Grobbendonk, kunnen 500 ton asfalt per uur produceren.

11,914

• In de richting Brussel wordt 11,914 km snelweg vernieuwd: een stuk van 7,25 km en een stuk van 4,664 km.