



Midden november zijn de werkzaamheden op het B401-viaduct definitief klaar.



De totaalrenovatie van het B401-viaduct – vernieuwing van het wegdek, de waterdichting, de brugdekvoegen, de veiligheidsinrichtingen (leuningen, vangrails aan de buitenkant en stootbanden en tussen de twee rijrichtingen in) en de verlichting – ging van start op 1 juni.

B401-VIADUCT IN GENT INTEGRAAL VERNIEUWD

Grootschalige vernieuwing van viaduct richting
stadscentrum vereist doordachte fasering

Wie Gent binnenrijdt vanaf de E17 doet dit steevast via de B401, een groot viaduct dat het verkeer in en uit het stadscentrum leidt. Het viaduct had zijn beste tijd al even achter de rug en was dan ook toe aan een grondige opknappbeurt. Het werd tot op zijn draagstructuur gestript en integraal vernieuwd (nieuwe wegdekking, brugvoegen, waterdichting en afwerking). Vanaf 17 november is de B401 opnieuw toegankelijk voor alle verkeer.

De vernieuwing van de B401 werd de voorbije jaren in het lang en het breed aangekondigd. Verwonderlijk was dat niet: de brugvoegen lekten, het wegdek was versleten en de afwatering niet meer naar behoren. De uitkragingen van de brugconstructie hadden bovendien schade opgelopen door waterinsijpeling langs de arduinen deksteen en het dienstpad. De veiligheid van de weggebruikers kon met andere woorden niet langer optimaal worden gegarandeerd. De totaalrenovatie, met vernieuwing van het wegdek, de waterdichting, de brugdekvoegen, de veiligheidsinrichtingen (leuningen, vangrails aan de buitenkant en stootbanden en tussen de twee rijrichtingen in) en de verlichting, ging van start op 1 juni.

DOORDACHT FASEREN

THV Aswebo-Renotec saneerde de bovenbouw van het B401-viaduct naar Gent-Centrum – inclusief op- en afrit Ledeberg en het gedeelte over de spoorlijn en de Schelde. Het viaduct werd tot op zijn draagstructuur gestript en progressief opnieuw aangekleed. "Doordacht fasering was de boodschap," vertelt projectleider Koenraad Vanha-verbeke (Aswebo). "Initieel was voorzien om het verkeer in beide richtingen te verplaatsen naar het snelle rijvak, zodat het trage rijvak dan kon fungeren als werkzone voor het verwijderen van de bestaande leuningen en stootbanden. Met het oog op de veiligheid leek ons dat echter niet de beste keuze. ➤



Deel jij met ons een
passie voor wegenbouw?

- WEGENBOUW
- BETON
- KUNSTWERKEN
- ASFALT
- GIETASFALT
- RECYCLING



Het viaduct werd tot op zijn draagstructuur gestript en progressief opnieuw aangekleed. "Doordacht faseren was de boodschap," vertelt projectleider Koenraad Vanhaverbeke (Aswebo).

We hebben er uiteindelijk voor geopteerd om in de eerste fase in beide richtingen één rijstrook open te laten, maar dan wel volledig op één kant van het viaduct, zodat we de staduitwaartse zijde van het viaduct de eerste drie weken volledig ter onzer beschikking hadden om de afbraakwerkzaamheden op te starten. Na drie weken hebben we het viaduct ook afgesloten richting Gent-Zuid, zodat we over de ganse breedte van het centraal viaduct konden opereren. Op 28 juli hebben we tot slot ook op- en afrit Ledeburg gesloten. Sinds 19 september kon het verkeer de afgewerkte staduitwaartse zone alvast opnieuw gebruiken om zich in en uit Gent te begeven (1 x 1 rijstrook). Op 1 en 31 oktober werden op- en afrit Ledeburg respectievelijk opnieuw opengesteld voor het verkeer. De laatste fase – de afwerking van het centraal gedeelte richting Gent-centrum – is midden november klaar."

ONVOORZIENE ZAKEN

Een werk van zulke omvang in een zeer korte periode afronden is geen lachertje, zeker niet als die periode dan ook nog eens gedeeltelijk samenvalt met het bouwverlof. Ook op technisch-bouwkundig vlak was niet altijd evident, volgens Koenraad Vanhaverbeke: "Bovendien kom je bij het strippen van een verouderd viaduct meer onvoorziene dan voorziene zaken tegen. Gedurende de eerste anderhalve maand van het project hebben we quasi dagelijks met AWW moeten overleggen om oplossingen en aanpassingen te bedenken, onder meer voor de plaatsing van de waterdichte rok. Normaal gezien plaats je die rechtstreeks op de betonnen draagstructuur, maar in dit geval was die zodanig gehavend dat dit geen optie was. We hebben dan maar een andere oplossing naar voor geschoven, meer bepaald het uitvlakken van de betonstructuur met een laag asfalt. De water-

dichte roofing is uiteindelijk bovenop die uitvlakingslaag aangebracht en op haar beurt bedekt met een beschermlaag in asfalt (type AB-3C). Om de geluidshinder voor de omwonenden te beperken, hebben we ook sinusvormige brugdekvoegen geplaatst. Kortom: de sanering van het B401-viaduct was een mooi, omvangrijk en uitdagend project dat we al bij al keurig zullen kunnen afronden." ■

Technische fiche

OPDRACHTGEVER	AWW
AANNEMER	THV Aswebo-Renotec
START WERKEN	1 juni 2014
EINDE WERKEN	midden november 2014