

*Dankzij de mobiele betoncentrale kunnen betonnen veiligheidsstootbanden ter plaatse gegoten worden.*



Tekst: Frie Van der Planken | Beeld: TRBA

# HERAANGELEGDE N5 IS BREDER, VEILIGER ÉN ONDERHOUDSVRIENDELIJK

Wellicht was het voor heel wat pendelaars een dagelijkse bron van frustratie: de staat van de N5, de nationale gewestweg die vanuit Brussel via Charleroi richting de Franse grens loopt. Een totaalrenovatie van het wegdek was dan ook geen overbodige luxe. Het gedeelte tussen Philippeville en Samart werd volledig heraangelegd in doorlopend gewapend beton, verbreed met pechstroken en uitgerust met extra veiligheidselementen.

Nadat de Franse overheid in 2008 startte met de aanleg van de A304, een nieuwe autosnelweg die aan de grens zou overgaan in de Belgische N5, besloot het Waalse gewest om de N5 te hervormen tot een 2x2-rijbaan met pechstroken. Zo zouden beide wegen mooi op elkaar aansluiten en op die manier samen de E420 vormen. Dat het wegdek op veel plaatsen dringend aan vervanging toe was, was een bijkomende motivatie. Vandaag zijn sommige delen van de gewestweg al volledig heraangelegd. Zo rondde wegenbouwer TRBA in 2014 de afbraak en renovatie van het 3 kilometer lange traject tussen Philippeville en Samart af.

## TOTAALRENOVATIE

Het oude wegdek van de N5 tussen Philippeville en Samart werd volledig afgebroken tot op het natuurlijke terrein, inclusief de bestaande veiligheidsinrichtingen. Filip Covemaeker, technisch directeur bij TRBA, licht de aard van de werken toe: "Dit gedeelte van de N5 beschikte al over twee rijstroken per rijrichting, maar nog niet over vluchtstroken. Het wegdek werd dus niet louter vervangen met een nieuwe betonlaag, maar ook verbreed. Het nieuwe wegdek bestaat uit uitgewassen doorlopend gewapend beton met een dikte van 23 centimeter, aangebracht

op een sandwichlaag van asfalt. Daarbij hebben we de opgebroken materialen maximaal proberen te recupereren. Voorts renoveerden we ook de bestaande brug over de N40, legden we de regenwaterafvoer opnieuw aan en plaatsten we een nieuwe riolering."

## VERKEERSVEILIGER

De hernieuwde N5 zal meteen ook een stuk verkeersveiliger zijn, en dat ligt niet alleen aan de toegevoegde vluchtstroken. Covemaeker: "Het huidige wegdek was in een erbarmelijke staat, dus ook de gloednieuwe gewapende betonlaag zal ongelukken helpen voorkomen. Het wegdek bevat immers geen putten meer, en dat zal ook lange tijd zo blijven: de sterkte van het materiaal verhindert spoorvorming door vrachtwagens, wat op zijn beurt gevaren zoals aquaplaning tegengaat. Bovendien plaatsten we ook nieuwe dubbelwerkende veiligheidsstootbanden langs de weg."

## MOBIELE BETONCENTRALE

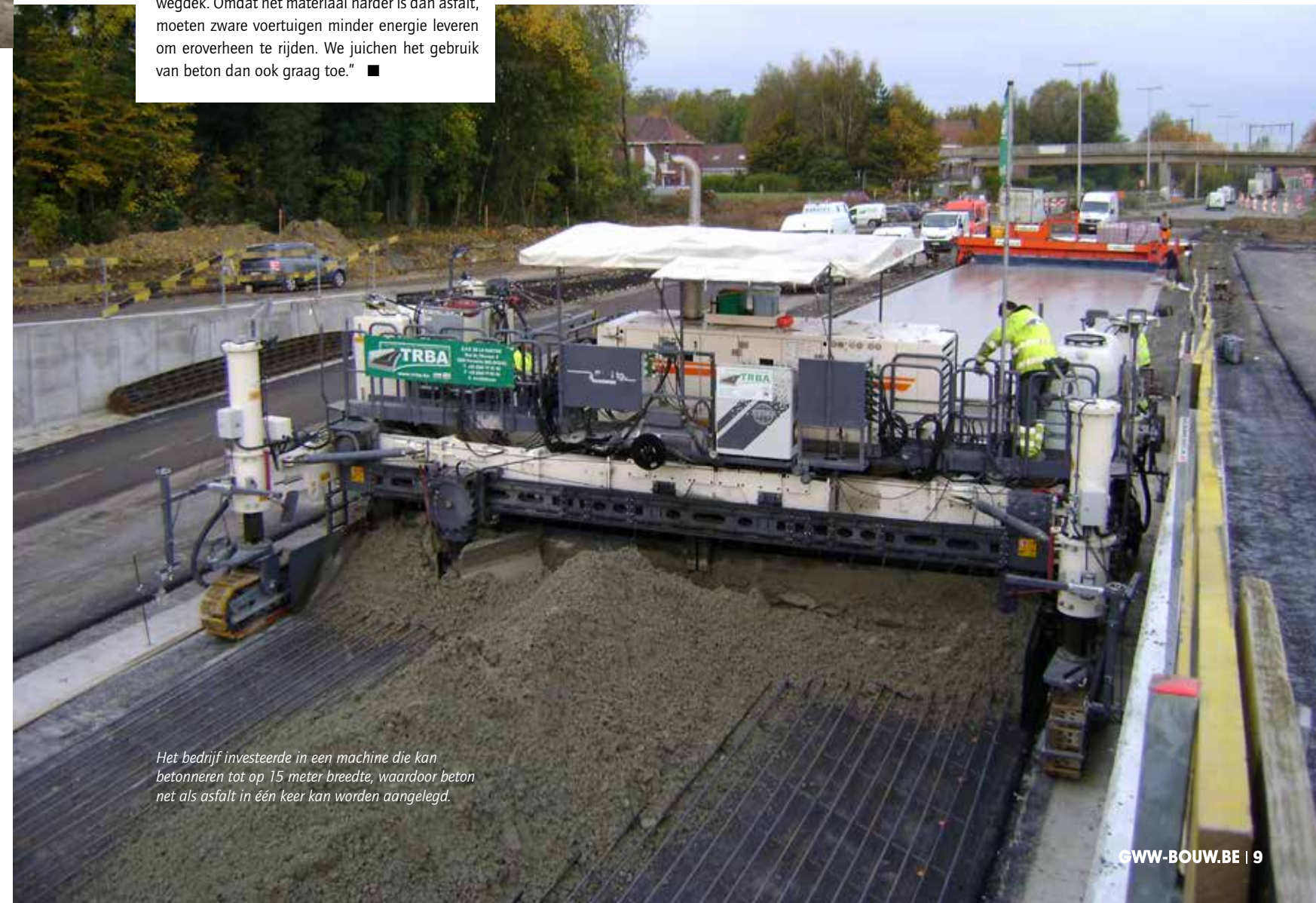
Opvallend aan dit project zijn de mobiele betoncentrale en breekwerf naast de werf: "Een investering die merkkelijk zijn vruchten afwerpt: doordat de betoncentrale en breekwerf zich vlak bij de werf bevinden, kunnen we de opgebroken materialen maximaal recupereren en al het beton ter plaatse vervaardigen. Dankzij de korte afstanden hoeven we ons eigen vrachtverkeer dus slechts beperkt in te zetten. Zo kunnen we de impact van het werkverkeer op de plaatselijke verkeerssituatie tot een minimum herleiden", legt Covemaeker uit.

## BETON VERSUS ASFALT

Volgens Covemaeker is doorlopend gewapend beton duidelijk aan een opmars bezig: "Dat is niet verrassend, want de voordelen zijn opmerkelijk. Zo is het idee dat beton bij druk verkeer geluidshinder veroorzaakt intussen behoorlijk achterhaald. Met de huidige samenstellingen is het geluidsniveau vaak even groot of zelfs kleiner dan bij asfalt. Daarnaast ligt de begininvestering voor gewapend beton misschien wat hoger, maar kan je er tot wel 25 jaar lang heel wat onderhoudskosten mee besparen. Tot slot ligt de CO2-uitstoot van vrachtwagens veel lager bij een betonnen wegdek. Omdat het materiaal harder is dan asfalt, moeten zware voertuigen minder energie leveren om eroverheen te rijden. We juichen het gebruik van beton dan ook graag toe." ■



*Wegenbouwer TRBA juicht het gebruik van doorlopend gewapend beton toe: "Het is onderhouds- en milieuvriendelijk en veroorzaakt amper geluidshinder."*



*Het bedrijf investeerde in een machine die kan betonneren tot op 15 meter breedte, waardoor beton net als asfalt in één keer kan worden aangelegd.*