

@lantis¹¹

SAMEN BOUWEN AAN VERBINDING - MEI 2023

**“De strik moet er nog rond,
dan zijn we écht tevreden.”**

Mijlpaal voor Oosterweel: eerste delen Antwerpen-West in gebruik



GEDEELDE PASSIE

Werken voor Oosterweel
kent geen grenzen

p. 8

HOE OVERLEEF JE ...

de werken
als natuurgebied

p. 11

TALENTENWERF

Charmeren met
onze werven

p. 12

In dit nummer

4

Mijlpaal voor Oosterweel

8

Gedeelde Passie:
Luis en Jawid staken de
grens over voor Oosterweel

10

Gefikst met ... een goed gesprek

11

Hoe overleef je ...
de werken als natuurgebied

12

Talentenwerf: Oosterweel zoekt
talent voor de bouwsector

14

Vijf vragen aan team
Vergunningen

16

Auto, trein en stadsfiets:
de perfecte combo voor Carine

lantis bouwen
aan
verbinding

Colofon @Lantis is het viermaandelijke
magazine van Lantis voor alle medewerkers
van de Oosterweelverbinding **Contactpersoon:**
Gweny Van Keer, gweny.vankeer@lantis.be
Verantwoordelijke uitgever: Luc Hellemans,
info@lantis.be **Ontwerp, redactie en realisatie:**
MediaMixer, www.mediamixer.be, **Druk:**
Antilope De Bie Printing



“Momenteel plaatst aannemer ROCO nieuwe nutsleidingen aan de Schijnpoort. Dit moet gebeuren tegen eind 2023, vóór de aanleg van de Bypass, de afbraak van het viaduct en de aanleg van de verdiepte Ring. Een project waarvoor de voorbereidingen al in 2017 gestart zijn met de aanleg van een nieuwe leidingkoker.”

“De werf ligt midden in de stad, tussen woningen, handelszaken, het viaduct van Merksem, het Sportpaleis en de Lotto Arena. Daarom situeert de grootste uitdaging zich op vlak van omgeving en mobiliteit. Om de hinder te beperken, voeren we de werken uit in 14 fases. Er zijn dan ook heel wat teams van ROCO en Lantis betrokken: Omgevingsmanagement, Mobiliteit, Communicatie, Wegen, Rioleringen, Kabels & Leidingen en Technische Installaties ... Maar ook andere partijen, zoals de nutsmaatschappijen en De Lijn, komen vaak naar de werf voor controles en testen.”

“Deze werken zijn van het grootste belang, want betrouwbare nutsvoorzieningen zijn cruciaal voor onze moderne maatschappij. Op deze foto kan je zien hoeveel onmisbare infrastructuur er eigenlijk onder onze voeten ligt.”



Joris Van Looveren
Projectleider Kabels &
Leidingen



23 april 2023



13:15 uur



Schijnpoort, Deurne

Aan de werfputten (links) komen nieuwe water-, gas-, elektriciteits- en telecomleidingen. In de Van der Delftstraat komt een gescheiden rioleringsstelsel: de ene riolering zal gemengd afvalwater opvangen, de andere regenwater. Om de hinder te beperken, kunnen bewoners van de Van der Delftstraat tijdelijk laden en lossen op de tramsporen en blijft één voetpad behouden.

Mijlpaal voor Oosterweel:
Knooppunt Antwerpen-West gaat (deels) open

“Het voelt ondertussen zo gewoon, maar wat we hier realiseren is ongezien.”

Een deadline die al jarenlang in ieders agenda geschreven staat, is aangebroken. Binnenkort zal het eerste deel van het knooppunt Antwerpen-West in gebruik genomen worden. Tussen de laatste loodjes door schuiven Sven Somers en Stijn Slowack van Lantis aan tafel, samen met Anthony Casteels en Thomas Musters van Rinkoniën, voor een gesprek over deze mijlpaal voor de Oosterweelwerf.

Wanneer we voor de start van dit interview met onze geïnterviewden naar de werf trekken voor de foto's bij dit artikel, is het meteen duidelijk dat hun enthousiasme voor de werken groot is. Bij elk 'kunstwerk' wordt de animo in de wagen groter, met als hoogtepunt het recreaduct. “Wat een kathedraal” is de reactie op deze imposante werf. Terug in Werfkeet 't Zand ligt onze eerste vraag dus voor de hand.

Zijn jullie trots op wat er gerealiseerd is?

Anthony: “Uiteraard. Als je niet fier bent op wat je doet, dan houd je het niet vol. Het is ook van belang dat we die fierheid blijven uitdragen. Zo hebben we bijvoorbeeld een intern Whatsapp-groepje waarin we al onze successen delen. Want die mogen er zijn. Goed nieuws wordt vaak als evident beschouwd, terwijl minder nieuws meer aandacht krijgt. Maar als je iets creëert dat een wezenlijke bijdrage levert aan de omgeving, geeft dat zin aan je werk.”

Stijn: “Oosterweel gaat een groot verschil maken voor de omgeving en de gebruikers. Mensen die vroeger op de snelweg uitkeken en die ook constant hoorden, krijgen nu rust.”

Thomas: “We gaan echt iets groots aan de omgeving geven. Enerzijds zorgt dat voor een enorme druk, maar anderzijds zijn we trots dat we het voor elkaar krijgen. En vooral: hoe snel dat gebeurd is. Het verschil tussen onze laatste rondgang op de werf twee weken geleden en wat we vandaag gezien hebben is gigantisch. Dat zorgt automatisch voor enthousiasme voor ons werk. En die dynamiek willen we behouden voor wat nog volgt.”

“We zijn erin geslaagd een omgeving te creëren waarin iedereen het beste van zichzelf wil geven.”

Anthony Casteels,
projectdirecteur Linkeroever bij Rinkoniën via Stadsbader



Enkele edities geleden hadden we het over de bouwduurverkorting voor Linkeroever. Is die nog steeds haalbaar?

Anthony: “Voor de wegenis en kunstwerken (betonnen projecten zoals bruggen, red.) gaan we de bouwduurverkorting aanhouden, maar voor de omgeving zijn we die kwijt. Dat is spijtig, want je wilt het volledige werk opleveren. Zolang de zijbermen en omgeving niet klaar zijn, heb je niet het gevoel dat het af is.”

Sven: “Er zijn natuurlijk heel wat obstakels geweest. PFAS was er, uiteraard, één van. Maar ook covid heeft z'n invloed gehad, net als het tekort aan grondstoffen. Het is echter een verdienste van het team – zowel de aannemer als de opdrachtgever – dat we dit alles hebben kunnen managen. Het had fijner geweest als alles écht af was. Maar als je kijkt naar wat we verwezenlijkt hebben, dan mogen we trots zijn. En vooral: onze deadline voor de verkeersomschakeling is zo goed als ongeschonden.”

Stijn: “Het is straf dat we de deadline die vier jaar geleden is vastgelegd kunnen aanhouden, ondanks alle miserie. En zelfs

met alle extra werken ten gevolge van de leefbaarheidsprojecten. Plannen aanpassen, nieuwe ontwerpen maken, extra vergunningen aanvragen ... en dat allemaal binnen een project in uitvoering. Dat is indrukwekkend.”

(ON)GEWOON

Oosterweel is een uniek project in al zijn facetten. Voelen jullie dat zelf nog zo aan?

Stijn: “Als ik op het knooppunt Antwerpen-West rondloop en rondkijk, dan klopt mijn hart nog altijd dubbel zo snel. Het is geweldig dat we dit hebben kunnen realiseren. Het is niet zomaar een snelweg, het is een stuk van Oosterweel.”

Thomas: “Voor iedereen die ook maar een beetje technische achtergrond heeft, is dit hét project waarvoor je het doet. Als je kijkt hoe compact Antwerpen-West geworden is, is dat fantastisch.”

Anthony: “Het ontwerp is al redelijk speciaal, maar ook de beleving voor de gebruiker gaat fantastisch zijn. Het wegdek is van superkwaliteit, de vormgeving met al die

aansluitende geluidsschermen is top. En dan heb je nog die lange fly-over: een prachtige samenwerking tussen civiel en infra. Die brug is toch wel het beeld van de werken.

Thomas: “We zijn hier al lang aan het werken en ondertussen hebben we al zoveel kunstwerken neergezet. Het begint op een rare manier het nieuwe normaal te worden.”

Sven: “Wat we doen voelt ondertussen zo gewoon voor ons, maar eigenlijk is wat we hier vandaag realiseren ongezien.”

Stijn: “Echte verbazing voel je als je op de werf staat. Wanneer je eens naar boven kijkt en denkt: wow, hoe hebben we dit toch voor elkaar gekregen?”

Zijn er innovatieve technieken gebruikt bij de realisatie van dit project?

Anthony: “Het is misschien nog even hout vasthouden (lacht), maar onze gewapende gronden zijn dat zeker. De fly-over staat op grond die is ingepakt in geotextiel. Die techniek was al bekend, maar is nog niet op deze schaal toegepast, zelfs niet in het buitenland. Daar is dus ongelooflijk veel studiewerk in gekropen.”

>>>



“Het is straf dat we de deadline, die vier jaar geleden is vastgelegd, ondanks alle miserie hebben kunnen aanhouden.”

Stijn Slowack, technisch manager Linkeroever bij Lantis



“Zolang de leefbaarheidsprojecten niet afgewerkt zijn, is Antwerpen-West voor ons niet klaar.”

Sven Somers, projectdirecteur Linkeroever bij Lantis

Sven: “Eentje dat niet meteen opvalt, is de K03-tunnel. De fasering en de complexiteit die achter een - op het eerste gezicht – banaal fiets- en ecotunneltje zitten, dat is indrukwekkend. Zeker met een bewegende snelweg erboven.”

Stijn: “En het recreaduct, natuurlijk. Een overspanning van 60 meter, zonder middenpijler, dat kom je in Vlaanderen nergens tegen.”

Thomas: “Zoiets zetten we volgens mij nooit meer. Qua techniek en qua timing is dat recreaduct uniek. We hebben een standaard gezet.”

Anthony: “Het is al eens oefenen voor de overkapping (lacht).”

SAMENWERKING

Antwerpen-West is niet alleen een technische, maar ook een organisatorische uitdaging geweest. Hoe is die samenwerking verlopen?

Anthony: “In het begin was er veel onzekerheid over het hele project. Gaan die mannen er geen boeltje van maken (lacht)? Maar uiteindelijk merk je dat er een heel goede communicatie ontstaan is, zowel tussen de

aannemers als met Lantis. We hebben heel wat problemen moeten oplossen, maar steeds op een positieve manier. De werf is ingewikkeld en hard werken, en toch zijn we erin geslaagd om een omgeving te creëren waarin iedereen het beste van zichzelf wil geven.”

Sven: “Ik denk dat we elkaar heel goed verstaan en doelgericht te werk gaan. Onze samenwerking is er een waarin we altijd naar oplossingen zoeken. Het is makkelijker om een afwachter houding aan te nemen, maar dan hadden we hier over twee jaar nog steeds gezeten en was het werk nog niet af.”

Thomas: “Twee jaar is misschien nog zacht uitgedrukt (lacht). Het is belangrijk om de achterliggende belangen van elkaar te kennen, maar je moet ook allebei vooruit willen én durven gaan.”

Stijn: “Soms moet je ook ambitieuze doelen voorop stellen. De werken van infra en civiel, nachtwerk en dagwerk ... dat is een kluwen aan opdrachten. Als er een steentje verkeerd ligt, is er een probleem.”

Thomas: “Elke dag wordt er opnieuw een creatieve oplossing bedacht om er te geraken.”

Sven: “We challengen elkaar vaak. Een lastminute wijziging van het complete ontwerp, de aangepaste fasering voor de leefbaarheidsprojecten ... Alles gebeurt gaandeweg en dat is een enorme uitdaging. Soms zijn er discussies of er iets gaat lukken of niet. Maar dan denkt het team: laat ons eens iets innovatief doen en er toch voor zorgen dat het lukt. Dat vergt creativiteit, want in klassieke oplossingen denken gaat niet.”

Anthony: “Ook binnen ons aannemersconsortium moeten we elkaars belangen erkennen en respecteren. In maart is het bijvoorbeeld vaak slecht weer geweest, met vertragingen tot gevolg. En dan moeten we samen kijken hoe we elkaar daarin kunnen helpen.”

Thomas: “Als we tot een punt komen dat we elkaars achterliggende belangen begrijpen, dan werkt het. Maar als je niet alle kaarten op tafel gooit, is het moeilijk. In het verleden is dat zeker anders geweest. Maar dat we het nu halen, is een dikke pluim voor ons consortium en de samenwerking met Lantis. En uiteraard zal er altijd wel eens een discussie zijn. Eerst de wegenis en dan het recreaduct? Of omgekeerd? Dat kan enkel maar gebeuren als er afspraken gemaakt worden.”



“Elke dag wordt er opnieuw een creatieve oplossing bedacht om er te geraken.”

Thomas Musters, projectdirecteur Linkeroever bij Rinkoniën via Artes



GEORGE LEEKENS

Wat volgt er nu voor Oosterweel op Linkeroever?

Sven: “We leveren al een mooi stuk op, maar voor ons voelt het zeker nog niet af. We werken onder meer verder aan de leefbaarheidsprojecten. De openstelling is goed voor de mensen die over de autostrade rijden, maar de echte meerwaarde voor de mensen uit de omgeving moet nog volgen.”

Anthony: “De openstelling zal in twee keer gebeuren: eerst zal de rijrichting Antwerpen in gebruik genomen worden. Later volgt de rijrichting Gent, maar daartussen liggen nog enkele drukke weken om alles aan te sluiten. Eigenlijk werken wij van verkeersomzetting naar verkeersomzetting. De volgende is in het najaar van 2023, met het knooppunt Sint-Anna. En dan werken we naar voorjaar 2024 om alle hoofdwegen af te werken.”

Thomas: “Het is dus echt nog niet voorbij op Linkeroever. Dit is de eerste mijlpaal, maar we willen zeker geen George Leekens-uitspraken doen (lacht). Het is zeker niet zo dat 90% van het werk gedaan is en enkel de finishing touch nog ontbreekt. Nu komen alle kleinere, maar even belangrijke én vooral talrijke werkjes. We zitten hier nog zeker een jaar voor de wegenis en kunstwerken en dan nog een jaar voor de omgeving. De strik moet er nog rond, dan pas zijn we écht tevreden.”

Ontharding Charles De Costerlaan



Tania De Bie,
Afdelingshoofd omgevingsmanagement en omgevingsmanager Scheldetunnel (Lantis)

De opening van de eerste delen van Antwerpen-West is het perfecte moment om komaf te maken met sluipverkeer langs lokale wegen. De afsluiting en ontharding van de Charles De Costerlaan is daarin een cruciaal puzzelstukje. Nochtans was dit project pas voorzien bij de opening van de Scheldetunnel. Tania De Bie, afdelingshoofd Omgevingsmanagement, verklaart de plotse stroomversnelling: “Bij drukte op de Ring en in de Kennedytunnel rijden veel auto's via de tijdelijke omleidingsweg richting de Waaslandtunnel. Dat zorgt voor lange files, want de Charles De Costerlaan is niet voorzien op dit sluipverkeer. Daarom sluiten we de weg vanaf 12 mei af.”

Enkel fietsers, wandelaars, de lokale voetbalploeg City Pirates en het werfverkeer naar de Scheldetunnel hebben

nog toegang. Of er dan geen nieuw sluipverkeer ontstaat ter hoogte van de Blancefloerlaan? “Die bezorgdheid leeft bij de omwonenden, maar met enkele aanpassingen zullen we de doorstroming op Linkeroever verbeteren. Enige hinder zal er zeker zijn, want sluipverkeer laat zich niet makkelijk omleiden.”

De ingreep past ook binnen het modalshiftverhaal: “Verkeer van de snelwegen richting de Waaslandtunnel zal in de toekomst letterlijk langs de P+R op Linkeroever rijden. De drempel om de duurzame alternatieven naar de stad eens te testen zal hierdoor een stuk lager zijn.”

Vanaf 12 mei sluiten we het kruispunt af. “In tussentijd bekijken we met COTU de verdere ontharding van de Charles De Costerlaan. We willen deze weg zo snel mogelijk teruggeven aan de natuur, fietsers en voetgangers. Zo bevorderen we niet alleen de leefbaarheid op Linkeroever, maar ook de vergroening.”

“Dit is misschien wel een van de beste projecten in Europa om als ingenieur aan te werken.”

Luis Rojo (Santander, Spanje),

Bouwkundig ingenieur bij Rinkoniën Rechteroever via WSP, verhuisde naar Antwerpen om te werken aan het Oosterweelknooppunt.

“Ik werk voor WSP, het internationale ingenieursbedrijf dat de Scheldetunnel ontwerpt. In mijn functie als bouwkundig ingenieur verhuisde ik in november naar Antwerpen. Hier ben ik de link tussen WSP Spanje en WSP Nederland. Enerzijds coördineer ik de samenwerking tussen beide teams, anderzijds houd ik me bezig met het ontwerp van de Oosterweelknoop. Ter plaatse zijn is dus echt een meerwaarde. Ons kantoor is vlakbij de werf, dus ik heb een goede voeling met het project.”

“In Spanje is Oosterweel niet zo bekend, maar het is een uniek project. Misschien wel een van de beste projecten in Europa om als ingenieur aan te werken. Ik heb ook in de VS en Chili aan projecten gewerkt, maar Oosterweel is groter in vergelijking. Ook technisch is het uitdagender, door de bijzondere configuratie van de tunnels onder het water. Daar leer je natuurlijk heel wat van bij.”

“Daarnaast is Oosterweel ook bijzonder op architecturaal-urbanistisch vlak. Je bouwt een gigantische tunnel midden in de stad, in een heel dynamische omgeving. Ondanks dat moet het verkeer nog altijd door kunnen, want niemand wil zijn Amazon-pakket te laat ontvangen. Dat is moeilijk, maar ook motiverend. Want mobiliteitsprojecten als deze brengen veel voordelen mee voor de stad en haar inwoners. Ik ben dan ook trots om aan Oosterweel mee te werken.”

“Hoe lang ik hier nog blijf? Dat is moeilijk te voorspellen. Momenteel werken we toe naar de deadline in juli, wanneer het totale budget moet bepaald zijn. Dan beginnen we aan het finale ontwerp. Maar Antwerpen is gelukkig een levendige stad. Ik woon op het Zuid, dus er is altijd wat te doen. Bovendien zijn er heel wat Spaanse expats in de stad, dus ik voel me wel thuis hier (lacht).”



**Luis en Jawid
staken allebei de grens
over voor Oosterweel**

“In vergelijking met andere grote projecten is Oosterweel een klepper.”

Jawid Jelja (Almere, Nederland),

Adjunct technisch manager bij Lantis, verblijft elke week in Antwerpen om te werken aan de Kanaaltunnels.

“Sinds december werk ik fulltime aan de Kanaaltunnels. Ik kom uit Almere. Dat is niet zover, maar met de auto zou ik dagelijks ongeveer 5 uur onderweg zijn. Daarom woon ik nu op Linkeroever. Meestal zit je als ingenieur in een afgelegen gebied, maar nu ben ik vlakbij de stad. Dat maakt het heel aangenaam om hier te wonen.”

“Ik dacht dat Antwerpen best gelijkaardig was aan Nederland, maar ik merk toch een aantal verschillen, op en naast de werkvloer. Ondanks dat we dezelfde taal spreken, hanteren we een andere professionele aanpak. Belgen zijn praktischer ingesteld, Nederlanders plannen meer van tevoren. Ook praten we veel meer tijdens een overleg (lacht). Maar je leert hoe dan ook veel van elkaar.”

“Ik kende het project al, want ik was ook betrokken bij het project Zeesluis in Terneuzen. Pas toen ik hier op bezoek kwam, zag ik echt de omvang en het belang van dit project. Toen ik gevraagd werd om eraan mee te werken, had ik na wat research door dat dit een droomproject is voor elke ingenieur.”

“Ik heb al eerder aan grote projecten gewerkt in het buitenland, maar in vergelijking daarmee is Oosterweel een echte klepper. Technisch is het uitdagend, maar dat is zeker niet het hele verhaal. Vooral de interactie met de omgeving is speciaal. Je bouwt middenin de stad en in het havengebied, tussen het verkeer en de passerende schepen. Bovendien moet je ook rekening houden met historisch belangrijke gebouwen zoals het Pomphuis en het Havenhuis.”

“In mijn functie neem ik vooral een coördinerende rol op. Ik check de plannen met de verwachtingen en volg aanpassingen en vertragingen op. Dat betekent veel meetings, maar ook variatie. De ene dag praat je over kabels, de andere over het waterniveau. Bovendien willen we het project ook milieuvriendelijk uitvoeren, door oud beton te hergebruiken bijvoorbeeld. Er komt dus heel wat bij kijken. Ik kan wel de hele dag praten over dit project (lacht).”

Gefikst met... een goed gesprek

Een goed gesprek kan veel oplossen. Dat mochten projectcommunicator Emilie Frans en omgevingsmanager Peter De Backer nog eens ervaren toen ze samen gingen aanbellen bij een ontevreden buurtbewoner.

Bij Lantis komen er heel wat vragen en bezorgdheden van inwoners binnen. Maar het was toch even schrikken toen de politie een kwade mail van een bewoner doorstuurde. Volgens hem was hij niet ingelicht over omleidingen in zijn buurt, waarbij zijn straat enkelrichting werd.

Peter: “Hij had naar eigen zeggen al naar verschillende instanties gemaild, maar kreeg nergens antwoord. Dat zal zijn frustratie extra gevoed hebben. Hij dreigde ermee naar de pers te stappen. Daarom vond de politie het nuttig om ons in te schakelen.”

Emilie: “De toon die hij hanteerde was stevig. We hebben dan ook meteen beslist om dit niet verder af te handelen via e-mail. Niet alleen omdat er nuance verloren gaat, maar ook omdat zo’n bezoek aantoonde dat we betrokken zijn en naar een oplossing willen zoeken.”

AAN DE DEUR

Peter: “Als omgevingsmanager ga je vaak met stakeholders aan tafel zitten, maar dit was de eerste keer dat ik met een individuele burger in gesprek ging. Waarom? Omdat we wilden aantonen dat dit belangrijk is voor ons. Zo belangrijk dat ik als Aalstenaar zelfs een avond carnaval gemist heb (lacht).”

Emilie: “Bellen of mailen is dagelijkse kost, maar aan iemand zijn voordeur staan is toch anders. We waren benieuwd hoe hij ging reageren op basis van die mail, maar zijn toon

was al helemaal gekeerd. We hebben kunnen uitleggen dat we wel gecommuniceerd hadden over de wijzigingen. Onder meer via de bewonersbrief en het infomoment.”

Peter: “Je kan de man natuurlijk niet verwijten dat hij zich die info niet meer herinnert. Maar we hebben hem niet boos gezien. Hij was zelfs gecharmeerd dat we tot bij hem kwamen.”

MENSELIJKE AANPAK

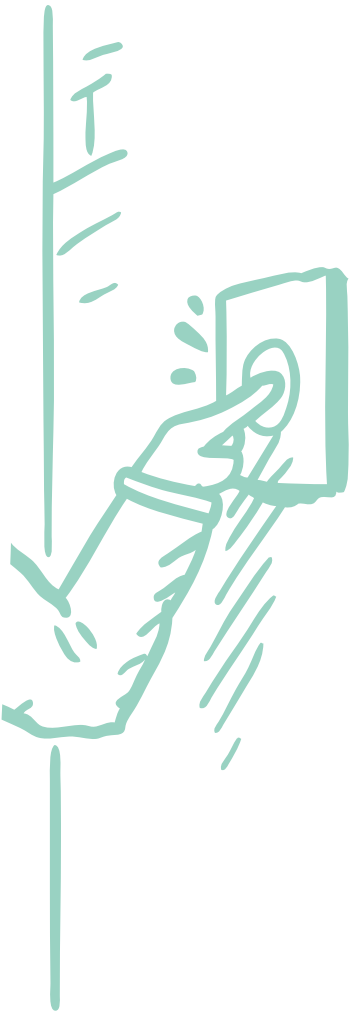
Emilie: “Na ons gesprek gaf hij ook toe dat hij het zelf jammer vond dat hij niet gewoon met ons contact had opgenomen. We hebben nog wat over en weer gemaild en zijn manier van communiceren is nu helemaal anders. Hij is dankbaar dat we zijn vragen opvolgen en naar oplossingen proberen te zoeken.”

Peter: “Dat bewijst nog maar eens dat mensen vaak gewoon hun frustraties van zich af willen schrijven in zo’n mail. Als ze eens hebben kunnen ventileren, is de toon vaak veel milder.”

Emilie: “Of ze beseffen dat er ook maar een persoon achter een e-mailadres zit. Iemand die het goed met hen voor heeft, luistert en hun bezorgdheden ernstig neemt. Dat is de menselijke aanpak waar we bij Lantis voor staan. Het is dan ook extra fijn om te merken dat mensen dat ook appreciëren en doorhebben dat wij het écht goed met hen voorhebben.”

“Het is fijn om te merken dat bewoners onze menselijke aanpak appreciëren.”

Emilie Frans, projectcommunicator bij Lantis



Hoe overleef je ... de werken als natuurgebied?



Een van de grootste bezorgdheden bij Oosterweel is de impact van de werken op de omliggende natuur. Zal het groen in en rond Antwerpen al die werken overleven? Voor natuurreservaat Blokkersdijk is dat zeker en vast het geval. Niet ondanks, maar net dankzij de werken!

Natuurreservaat Blokkersdijk, dat al een tijdje lijdt onder verdroging, krijgt een significante injectie aan grondwater. Maar liefst 100.000 m³ grondwater, dat wordt opgepompt voor de bouw van de Scheldetunnel, zal in de Blokkersdijkplas terecht komen. Op die manier geven we dit fijne stukje natuur een nieuwe impuls, samen met Natuurpunt.

Meer biodiversiteit

Deze overeenkomst is een welkom initiatief, vindt Jef Van De Wiele, voorzitter van Natuurpunt Waasland. “Onze natuurgebieden drogen zienderogen uit. Zo staan ook het moeras in het Vlietbos en de bron die normaal gezien water levert aan de Blokkersdijkplas al jaren droog.” Door het aangeleverde water kan de toenemende verdroging gestopt worden, zonder schade toe te brengen aan de natuur of het milieu.

Zuiverder water

Het water dat we naar natuurreservaat Blokkersdijk pompen, wordt eerst uitgebreid gezuiverd, tot het bijna de kwaliteit van drinkwater heeft. In de eerste plaats met actieve kool en hars op de Oosterweelwerf, en nadien ook op de Oostvlakte van Blokkersdijk met een zandfilter en een helofytenfilter. Pas daarna komt het via een sluis in de Blokkersdijkplas terecht. Aan de sluis wordt het water tot slot nog een laatste keer geanalyseerd, zodat Natuurpunt meteen kan ingrijpen als er problemen zouden zijn.

In maart werd het systeem voor de eerste keer getest met een levering van 4000 m³ gezuiverd grondwater. Uit de analyses van dat water

bleek alvast dat er zo weinig PFAS in het water zat, dat het met de huidige technieken niet meer te detecteren valt. Het water is met andere woorden zuiverder dan het water dat zich momenteel in de Blokkersdijkplas bevindt.

De nodige aanpassingen

Na deze tests werd duidelijk dat er nog enkele bijkomende grondwerken nodig zijn om waterverlies te voorkomen, en de helofytenfilter zo efficiënt mogelijk te benutten. Als die werken achter de rug zijn, kan de permanente levering van start gaan. Die zal geregeld worden op basis van het waterpeil van de plas, het broedseizoen en de beschikbaarheid van het opgepompte water.

Natuur (letterlijk) boven verkeer

Nog een positief effect van het aangeleverde werfwater, is het afremmen van de achteruitgang van de biodiversiteit in Blokkersdijk. “Dankzij deze watertransfer voorkomen we dat de rietkraag van het natuurreservaat uitdroogt, en kan de natuur er weer floreren”, aldus Jef Van De Wiele.

Deze watertransfer is echter maar een kleine schakel in de samenwerking tussen Natuurpunt en Lantis, verduidelijkt Jef. “Bij Lantis begrijpen ze dat natuur even belangrijk is als verkeer en technologie. Een voorbeeld daarvan zijn het ecoduct en de parkbrug, die ervoor zorgen dat de natuurgebieden op Linkeroever minder versnipperd raken. Er is wederzijds respect tussen Natuurpunt en Lantis en dat maakt dat onze samenwerking heel aangenaam verloopt.”

“Dankzij deze watertransfer kan de natuur weer floreren.”

Jef Van De Wiele,
voorzitter Natuurpunt
Waasland

Talentenwerf: een win-win voor alle partijen

“Van werfbezoeken tot opleidingen: we willen charmeren met onze werf.”



Vele handen maken licht werk, maar wat als die handen moeilijk te vinden zijn? De vraag naar medewerkers in de Belgische bouwsector is groot, ook op de Oosterweelwerven. Daarom werd Talentenwerf in het leven geroepen. Vier mensen binnen Oosterweel vertellen over hun ervaringen met dit project.

De aannemers die meewerken aan de Oosterweelwerven engageren zich binnen het deelproject Talentenwerf om Antwerpse werkzoekenden kennis te laten maken met de bouwsector. Dat gebeurt in samenwerking met de partners van 'Jobs in De Grote Verbinding'. Met dit programma ondersteunen VDAB, de stad Antwerpen, Constructiv en Lantis de aannemers in hun zoektocht naar talent en helpen ze mensen uit de regio een duurzame job te vinden. Met Talentenwerf garandeert Lantis het engagement van de aannemers hierin, door hen contractueel te verplichten om 'werkplekieren' te organiseren. Lantis ondersteunt die inspanningen met een totaalbudget van 1,5 miljoen euro.

Karina Cools volgt als HSE-manager Talentenwerf op bij Rinkoniën Linkeroever.

“Wij organiseren voor Talentenwerf onder meer werfsafari's. Werkzoekenden en scholen met studenten van alle leeftijden kunnen zo de werven bezoeken en kennismaken met het project. Naast die safari's voorzien we voor hogescholen ook opleidingstrajecten rond verschillende onderwerpen. Studenten kunnen dan in de praktijk kennis komen opdoen. Boots on the ground, zoals we dat noemen. Zo tonen we bijvoorbeeld met praktische voorbeelden dat veiligheid niet alleen draait rond een helm dragen, maar dat je echt moet werken aan een veiligheidscultuur.”

“Zowel bij de werfbezoeken als bij de opleidingen proberen we te charmeren met onze werf. We willen de jeugd enthousiast maken over het vak. Want zelfs al is onze werf afgewerkt, dan nog zijn die nieuwe talenten belangrijk. Voor onze partners en bij uitbreiding voor de hele sector.”

Stijn Jacobs is omgevingsmanager voor Rinkoniën Linkeroever en volgt Talentenwerf op.

“De vijver waarin we vissen is niet erg groot, maar door de samenwerking met de partners van Jobs in de Grote Verbinding, hebben we wel de mogelijkheid om er de gemotiveerde profielen uit te filteren. Zo organiseren we samen bijvoorbeeld infosessies om kandidaten te laten kennismaken met de werf, de beroepen en de aannemers. Als er daarvoor 15 personen ingeschreven zijn, waarvan er 12 opdagen en 6 achteraf ook geïnteresseerd zijn, dan zijn we blij.”

“Het project werpt zijn vruchten af. Zo hebben we iemand in huis die begonnen is als teller en die momenteel de hele weegbrug op het depot met de betoncentrale regelt. Er zijn ook mensen begonnen met een stage, die nu een eigen auto hebben en richting verantwoordelijke evolueren. Voor ons is Talentenwerf dus zeker een meerwaarde.”



Olivier De Ridder is afdelingshoofd personeel voor ROCO en COTU.

“Bij ons was er op een bepaald moment grote nood aan bouwkundig tekenaars in 2D, een profiel dat bij studenten niet meer zo populair is, maar die wij wel nodig hebben om de nodige plannen te tekenen bij vergunningsaanvragen. Dus hebben we samen met de partners van Jobs in De Grote Verbinding een jobdag georganiseerd. Daar konden we alle geïnteresseerden de job en het project uitleggen, om dan de juiste profielen te selecteren. Er werden een honderdtal mensen aangesproken, waarvan er veertig à vijftig naar de sessie kwamen. Het merendeel gaf aan geïnteresseerd te zijn en met 35 mensen hebben we een gesprek gehad. Vier daarvan hebben een contract getekend.”

“Het grote verschil met hoe de aannemers gewoonlijk rekruteren, zit in de samenwerking. Door de contacten die we leggen in het kader van Talentenwerf, krijgen we meer voeling met de lokale spelers op de arbeidsmarkt en in het onderwijs. Samenwerken met VDAB is ook iets waar misschien niet elke aannemer spontaan aan zou denken. Ik denk dat we door de handen in elkaar te slaan al veel tijd en contactmogelijkheden gewonnen hebben.”

Hannelore Matthysen is projectverantwoordelijke Talentenwerf voor ROCO en COTU.

“Ik ben de tussenpersoon tussen de aannemers en Jobs in De Grote Verbinding, waar Talentenwerf een onderdeel van is. Die samenwerking is heel nauw: zij bezorgen ons geïnteresseerde profielen waar ik een stageplaats voor zoek. Maar wij kunnen ook onze noden met hen bespreken, zodat zij ons kunnen ondersteunen bij het vinden van de juiste mensen. Ook de aannemers spelen daarin een grote rol. Zij moeten bereid zijn hun enthousiasme en expertise te delen, anders zou het project nooit kunnen slagen. Gelukkig is die bereidheid er, mede dankzij de concrete resultaten die we neerzetten. Alle hulp is welkom en langs welke kanalen die instroom komt, maakt niet uit.”

“Er zijn al uit verschillende stages contracten voortgevloeid. Zelfs bij de minder vanzelfsprekende trajecten, waarbij veel 1-op-1-begeleiding nodig is. Zo zijn er een tweetal anderstaligen met bouwervaring die na een intensieve stageperiode gesprekken hebben lopen met het oog op aanwerving. Op die manier opent een stage voor hen een deur die anders misschien gesloten was gebleven. Zij kunnen de Belgische bouwpraktijk leren kennen, en de aannemers hen.”

Team in de kijker

5 vragen aan team Vergunningen

Christophe Goffi staat aan het hoofd van het team dat instaat voor de papieren fundamenten van het hele Oosterweelproject. Ontdek mee hoe zij voor Oosterweel aan de slag gaan.

1. Welke rol speelt het team Vergunningen binnen Oosterweel?

“Wij stellen de dossiers op die ervoor zorgen dat alle nodige omgevingsvergunningen worden toegekend. Vroeger was dat eenvoudig, maar de regelgeving wordt steeds strenger. Vaak zijn de verschillende facetten ook niet op elkaar afgestemd: de ene eist het een, de andere weer iets anders. Dan matcht het geheel niet. Bovendien is de regelgeving niet geschreven voor een project van deze omvang, wat het voor ons complex maakt om iets vergund te krijgen.”

2. Op welke recente verwezenlijking zijn jullie trots?

“We zijn trots op elke vergunning die we krijgen. Recent hebben we bijvoorbeeld de Bypass-vergunning ingediend. Dat proces heeft drie jaar geduurd. En hoewel de vergunning nog niet bekomen is, zijn we er toch al blij om. Nu moeten we het openbaar onderzoek nog doorstaan. Daarop komen er ongetwijfeld nog wat opmerkingen, maar in se zullen we de vergunning wel krijgen. Daarnaast zijn we natuurlijk blij dat de Oosterweelvergunning van twee jaar geleden nog recht staat. Dat is nog steeds de basis waarop we verder bouwen.”

“Je moet tussen de regels van de wet kunnen lezen: zien wat er mogelijk is en wat niet”

Christoph Goffi,
afdelingshoofd
Omgevingsintegraliteit



4. Hoe is het team gestructureerd?

“Per vergunning is er een projectleider. De rest van de medewerkers wordt in drie disciplines verdeeld: stedenbouw, milieu en natuur. We hebben ook een tekenteam dat eigenlijk de bulk van het werk verzorgt. Bij elke vergunning moeten namelijk ook plannen toegevoegd worden. Bij de kleinste vergunning waren dat er 300. Voor de grootste, de Oosterweelvergunning, waren het er 1.700!”

5. Welke eigenschappen heb je nodig om in dit team te werken?

“Deskundigheid en integriteit, want je moet weten waarover je het hebt. Je moet de regelgeving kennen en de teams juist informeren. Daarbovenop moet je tussen de regels van de wet kunnen lezen: zien wat er mogelijk is en wat niet. Wat ook belangrijk is, is goed kunnen samenwerken. Je krijg input van veel verschillende mensen en dat loopt niet altijd even vlot. Maar ook tijdens die moeilijke momenten moet je nog met elkaar door één deur kunnen.”

Kort

Bouwen aan de Scheldetunnel in Zeebrugge

Op de Vlaamse Havendag (7 mei) konden geïnteresseerden een rondleiding volgen op de imposante site van ons bouwdoek in Zeebrugge. Sinds de afwerking van het dok in januari, zijn we er volop bezig met de constructie van de elementen voor de Scheldetunnel. Eind volgend jaar moeten alle acht tunnelementen af zijn. “Een strakke planning, maar we zitten nog op schema,” vertelt Dieter Van Parys, projectleider voor het bouwdoek Zeebrugge bij THV COTU via Besix. “Sinds februari zijn we bezig met het storten van beton voor de tunnelementen. Een complex procedé, want het dak en de zijwanden van elk element moeten we in één stuk gieten, voor een optimale waterdichtheid. Van de eerste twee tunnelementen zijn al zes vloeren en vier middenwanden af.”

Na het bouwverlof verwacht Dieter de eerste twee tunnelementen af te werken: “We plaatsen de leidingen en maken de voor- en achterkant dicht. Daarna zijn de elementen klaar voor hun overtocht naar Antwerpen. Al drijvend, via het Boudewijnkanaal door de Vandammesluis en langs de Noordzee naar de Schelde.”



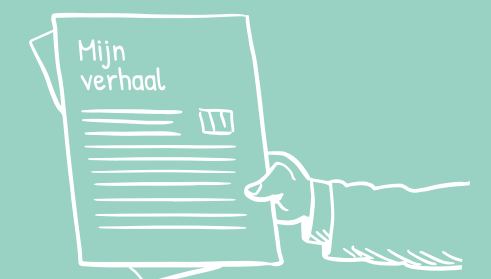
Vergunningsaanvraag Bypass ingediend

Op 15 maart werd de aanbidding voor het deel Bypass-Noord geaccepteerd, voor een bedrag van € 229.694.285,00. Dat betekent dat de uitvoeringsfase voor dit projectonderdeel (Fase 2 van het NEC4-contract) is aangebroken.

De teams Vergunningen van Lantis en ROCO droegen het dossier over aan het uitvoeringsteam en organiseerden er meteen een teamdag rond. Daarbij kwamen alle aspecten van het project aan bod, van budget tot communicatie. Tijdens een quiz oefenden de teamleden hun kennis van het NEC4-contract. Op 24 maart dienden Bart Van Camp en Jeroen Philijns de omgevingsvergunningsaanvraag Lot 3b - OWV VA2 bypass in. Zodra het dossier volledig is verklaard, start het openbaar onderzoek. De vergunning volgt, zonder onvoorziene omstandigheden, na de zomervakantie.

Jouw verhaal in dit magazine?

Heb jij een interessante werfanekdote?
Wil je een speciale team effort in de kijker zetten?
Of verschijn jij graag in de rubriek Gedeelde Passie?
Wij zijn benieuwd naar jouw verhalen!
Stuur een mailtje naar info@lantis.be.





“Liever twee uur in beweging, dan een uur stressen in de file.”

Carine Cuypers

Senior milieudeskundige

Bij Lantis zijn we van het principe ‘walk the talk’. Carine Cuypers geeft het goede voorbeeld. Een keer per week pendelt ze naar The Beacon vanuit Tessenderlo, met een combinatie van auto, trein en stadsfiets.

“Waarom ik mijn traject niet gewoon met de wagen afleg? Vooral omdat ik geen goede chauffeur ben (lacht). Ik heb wel al in Antwerpen gereden, maar ik vermijd het liever. Ik kies trouwens al van jongsaf aan voor een alternatief. Vroeger nam ik vaak de bus van Bree naar Genk of Hasselt. Of ik spoorde vanuit Hasselt naar Namen, waar ik studeerde.”

“Mijn traject start in Tessenderlo om 6:25 uur. Ik rijd met de auto naar het station in Geel en zit zo’n 45 minuten op de trein. In Antwerpen-Centraal spring ik op een Velo richting The Beacon. Vanop zo’n fietsje de stad tot leven zien komen: dat vind ik heel fijn. Van deur tot deur ben ik twee uur onderweg. Dat klinkt als gekkenwerk, maar ik vind het net aangenaam. Liever twee uur in beweging, dan een uur stressen in de file. Bovendien gebruik ik die tijd om te lezen of te werken.”

“Bij Lantis zijn we best verwend op vlak van mobiliteit. Dat is een goede reden om het te proberen, maar ik kan me inbeelden dat het niet voor iedereen werkt. Als je een druk gezinsleven of jonge kinderen hebt bijvoorbeeld. Je moet vooral zelf aanvoelen wat de voordelen zijn.”

“Het minst leuke aan mijn traject? Vroeg opstaan en op tijd vertrekken met de auto. Maar eens ik op de trein zit, ontspan ik helemaal. Naar huis gaan is dan weer minder vlot, want de Velo-stations staan vaak vol tijdens de spitsuren. Daardoor heb ik al eens een trein gemist. Maar dat is ook omdat ik soms last-minute vertrek (lacht).”