



Bruggen bouwen

tien jaar later

Een brug verbindt twee oevers met elkaar, dat is algemeen bekend. En wordt op beide oevers ondersteund door een goed gefundeerde oplegging, het zogenoemde bruggehoofd. De brugopritten daarentegen hebben meestal een slechtere fundering wat leidt tot zettingsverschillen en drempels tussen de opritten en het bruggehoofd.

Zo ook bij de brug die in 1971 in de buurt van de Duitse havenstad Brake over het Indiëkanaal werd gebouwd. De door slappe veenlagen ondersteunde opritten waren ernstig verzakt. De drempels werden opgeheven met het aanbrengen van steeds nieuwe lagen asfaltbeton. Het hoeft nauwelijks betoog dat het probleem verviel van kwaad tot erger: de aanloop naar de brug werd zwaarder en zwaarder. De bodem moest op het laatst een gewicht van 80 cm asfaltbeton (!) dragen.

Dr. Ing. Helge Bayer

De vicieuze cirkel van steeds meer asfalt en steeds grotere verzakkingen, moest worden doorbroken en daartoe werd het advies ingewonnen van Dr. Ing. Helge Bayer, expert op het gebied van wegenbouw. Op diens advies werd in 2004 de omgekeerde weg bewandeld. De brugopritten werden van hun dikke asfaltlagen ontdaan en de hoogteverschillen met het bruggehoofd opgeheven met onze FloorLift®-methode. Dat leverde een forse gewichtsbesparing op.

Waarom we dit allemaal melden?

Om duidelijk te maken dat anno 2015, 11 jaar na dato, de door ons aangebrachte verhoging van het wegdek al het vrachtverkeer heeft weten te trotseren. De dagelijkse belasting is groot, maar ons materiaal geeft geen krimp, zo blijkt uit onderzoek.

De vraag die in 2004 is gesteld: is deze oplossing duurzaam? Het antwoord is eenduidig: ja!