

Renovatie Vliegbasis



Aan vliegveldverhardingen worden specifieke eisen gesteld. En bij renovatie moet de organisatie van de uitvoering aan zware eisen voldoen. De datum waarop de vliegtuigen weer van de baan gebruik moeten kunnen maken is lang van tevoren al vastgelegd. Voor elke wegenbouwer is het een uitdaging om binnen de gestelde termijn de klus te klaren.



Aanbrengen asfaltverharding

Aan het einde moet aan zware eisen als vlakheid, stroefheid en draagkracht worden voldaan. Eventuele oneffenheden leiden direct tot ongelukken en zijn daarom ontoelaatbaar. De eisen aan een duurzame stroefheid zijn ten opzichte van een normale weg extreem hoog. Na een renovatie is de ruimte om onderhoud te plegen nauwelijks meer aanwezig.

De start- en landingsbaan van vliegbasis Twenthe was aan een grondige renovatie toe. De opdrachtgever, Dienst Gebouwen, Wegen en Terreinen (DGW&T), heeft in een bestek de uit te voeren werkzaamheden en de tijdslijmet waarbinnen het werk moest worden gerealiseerd vastgelegd. Het werk is na de openbare aanbesteding opgedragen aan Koop Tjuchem B.V.

Op 1 maart 2001 konden de werkzaamheden starten, op 10 juni 2001 moesten de eerste F-16's hun vliegbewegingen weer kunnen hervatten. In de tussentijdse 13 weken moest de bestaande baan worden verwijderd en de nieuwe baan (50 m breed en 2500 m lang) worden aangebracht.

Werkzaamheden

Het werk bestond uit het opbreken en verwijderen respectievelijk hergebruiken van materialen uit de bestaande start en landingsbaan. En vervolgens een volledige nieuwe opbouw van de baan incl. de baankoppen (zandbaan, AGRAC funde-

Twenthe



1100 kraters bij verwijderen blindgangers



Opvullen kraters

ring en 235 mm asfalt). De aanwezige constructie bestond uit 30 cm asfalt, een laag klinkers, 30 cm zand en een vlijlaag van klinkers. De zogeheten sandwich constructie. Het asfalt is in tien dagen volgens een freesplan verwijderd, gescheiden van teerhoudende lagen. Het vrijgekomen freesmateriaal bestond uit 40.000 ton schoon asfalt en 30.000 ton teerhoudende materiaal. Het teerhoudend materiaal is conform de verordeningen afgevoerd naar een vergunde inrichting. Het schone materiaal is her-

gebruikt in de fundering in de vorm van AGRAC (50.000 ton).

Na het verwijderen van het asfalt kwam er een bestratte baan te voorschijn uit de "Duitse" tijd. De klinkers waren verontreinigd met PAK's en zijn derhalve afgevoerd naar een vergunde inrichting. Gelijk na het opnemen van de klinkerlaag moest het gehele werkterrein (door de EOD) gecontroleerd worden op eventuele niet geëxplodeerde bommen zogenaamde blindgangers. Bij het verwijderen van de bommen en bomresten

ontstonden maar liefst 1100 kraters in het cunet. De kratergaten hadden zich gevuld met water welke derhalve leeggezogen moesten worden. Vervolgens is er een folie aangebracht en zijn de kraters laagsgewijs gevuld met betongranulaat. Een goede verdichting is van groot belang om eventuele naverdichting (met de daaruit volgende onvlakheden) te voorkomen. Deze tegenvaller vertraagde uiteraard de voortgang van het werk. Pas op 8 mei 2001 kon met de oorspronkelijke opbouw van de baan worden gestart.



Opslag rioolbuizen

Uitbreken sandwichconstructie

Perfect vlak resultaat



Warm in warm verwerken asfalt

De volgende hoeveelheden moesten toen nog worden verwerkt:

| | |
|----------------------|-----------------------|
| Verwerken zand | 60.000 m ³ |
| Aanbrengen riolering | 8.000 m |
| Verholen goten | 6.000 m |
| Betonverharding | 20.000 m ² |
| AGRAC | 50.000 ton |
| Asfaltverharding | 60.000 ton |

Op 19 juli moesten de eerste F-16's weer kunnen landen. Daarom moest uiterlijk 1 juli het laatste asfalt zijn verwerkt. Om de eerder genoemde hoeveelheden te kunnen verwerken moest er vanaf begin juni 24 uur per dag worden geproduceerd.

Nadat de onderbouw gereed was, is een fundering van asfaltgranulaatcement (AGRAC) aangebracht. De productie vond op locatie, met een mobiele menginstallatie plaats. In de fundering zijn kerven tot 1/3 van de laagdikte aangebracht om wilde scheurvorming te voorkomen. De AGRAC is binnen 24 uur voorzien van de eerste laag STAB. In totaal zijn er drie lagen STAB aangebracht met een totale dikte van 195 mm.



Acht asfaltsets in actie



Aanbrengen anti skid laag

10.000 ton in 13 uur

Op zaterdag 30 juni stonden vier asfaltcentrales, 104 trailers voor het transport en acht asfaltspreidmachines met elk drie walsen gesteld om de deklaag van 40 mm DAB aan te brengen. Een niet alledaagse werkactiviteit waarbij niets aan het toeval overgelaten mocht worden. Dertien uur na aanvang van het werk kon iedereen terugkijken op een geslaagde operatie, waarbij 10.000 ton asfalt met acht gestaffelde spreidmachines samen met 24 walsen warm in warm was verwerkt.

In de week daarop volgend is een anti skid laag aangebracht.

Alle aansluitingen en installaties zijn uitvoerig getest en op 16 juli 2001 keerde het F-16 squadron, geheel volgens de afspraken, terug op de vliegbasis.



Eerste F16 keert terug