

Een nieuwe innovatieve weg

A.G. Kneepkens, Janssen de Jong Infra BV



In de laatste blad *Asfalt* kon u een uitgebreid artikel van de CROW Werkgroep Onderhoud ZOAB. Tijdens het onderzoek en de rapportage van deze werkgroep was nog weinig bekend van een nieuwe onderhoudstechniek voor ZOAB. Het blijkt dat de werkgroep in haar rapportage en artikel nog geen zicht had op deze ontwikkeling voor een nieuwe onderhoudstechniek voor ZOAB.

Ontwikkelingen kunnen soms snel en ook onverwacht komen. Dat maakt het werken in deze branche ook zo interessant. Want er is inmiddels een product, een systeem op de markt dat het oudere al of niet gerafelde ZOAB een langere (rest)levensduur kan geven. In deze tijd van recessie en bezuinigingen, ook bij de wegbeheerders, niet onbelangrijk.

Janssen de Jong Infra uit Horst is sinds begin 2000 naarstig op zoek geweest, en heeft daarbij ook innovatief maar vooral

pragmatisch onderzoek uitgevoerd, om de in omvang en in ernst toenemende gerafelde ZOAB-deklagen in Nederland een halt toe te roepen. Na diverse proeven in het laboratorium en proefvakken op zeer grove en gerafelde wegvakken is er sinds 2002 sprake van een afgeronde en ook adequate onderhoudstechniek voor ZOAB. Met de introductie van VIA-RAL® is het mogelijk om ZOAB te conserveren, waarbij de specifieke ZOAB-eigenschappen, waterdoorlatendheid en de geluidreductie worden

behouden en/of verbeterd. Dit is mogelijk om dat het systeem ook een open structuur heeft, met een HR van meer dan 20 %, en zich als het ware nestelt in de opengevallen ruimte in de ZOAB-deklaag als gevolg van de rafeling.

Het moge duidelijk zijn dat oud ZOAB, als er sprake is van een asfalt ouder dan 5 tot 7 jaar, niet meer 100 procent kwaliteit heeft op de aspecten waterdoorlatendheid en geluidreductie. Door verontreinigingen en aantasting van de textuur kan de oorspronkelijke kwaliteit nooit meer geheel op deze 100 % worden teruggebracht. Zelfs met de toepassing van een ZOAB-reiniging is dit niet te realiseren. Dit kan alleen door totale deklaagvervangning.

Echter, door de toepassing van de nieuw ontwikkelde onderhoudstechniek wordt de meestal sterk verminderde geluidreductie van ZOAB, in sommige gevallen is de kwaliteit nog slechter dan een grove slijtlaag, weer enigszins op peil



op diverse wegvakken in Nederland al ruim 350.000 m² gerealiseerd. Met recht een succes te noemen voor de innovatiedrang van onze branche. De verwachting is dat onderhoud van ZOAB de komende jaren beter mogelijk is door de textuur een opwaardering te geven. Het is ondertussen gebleken dat

eerste generatie tweelaags ZOAB zich ook goed laat behandelen met deze techniek. De resultaten van de op met VIA-RAL[®] behandelde Tweelaags ZOAB, waarop uiteraard ook enige rafeling was opgetreden, geven een goed resultaat. Het geluid is ook hier weer op een acceptabel niveau na de behandeling.

gebracht. Het hemelwater kan via en door de deklaag naar de zijkant worden afgevoerd.

Metingen en proeven op proefvakken, maar ook door monsters in het laboratorium, maken duidelijk dat er het met VIA-RAL(behandeld ZOAB weer een “nieuw leven” krijgt. Maar zoals gesteld, het behandelde ZOAB heeft nog net niet dezelfde eigenschappen als nieuwe ZOAB!

Deze fotorapportage gaat in op werk van de leden, maar dan in een iets andere vorm. Het laat ook zien dat het voor de wegbeheerder vanzelfsprekend lijkt dat er steeds nieuwe producten op de markt komen. De rapportage laat zien dat er veel inspanningen nodig zijn voordat er echt sprake is van een verantwoord toe te passen (onderhouds)-techniek of reparatiemaatregel.

Janssen de Jong Infra is er, mede door de bereidheid van wegbeheerders die meedenken innovatie door wegvakken beschikbaar te stellen, in geslaagd een succesvol antwoord te vinden tegen de rafeling van ZOAB. Inmiddels zijn er al

