

ROTTERDAM

Glenn Metselaar; Dura Vermeer

te stimuleren zou Rijkswaterstaat zeker innovatieprogramma's moeten blijven inzetten; niet (alleen) als prijsvragen voor concrete technische problemen, maar vooral ingestoken op de verwachte verschuiving in de functionele eisen en prestaties. Net zoals in de EU wordt aangegeven wanneer welke CO₂-normen van kracht worden, zou Rijkswaterstaat nadrukkelijk kunnen aangeven welke prestaties zij in de komende jaren scherper wil stellen. Door strategische sessies te beleggen en daar te spreken over de verwachting op langere termijn, zouden die verschuivende behoeften en doelen in beeld gebracht kunnen worden. Als de lange termijn doelen/behoeften dan meer in beeld en kaart gebracht zijn, dan kunnen bedrijven meer proactief werken aan eigen "road maps" en business cases.

Inventarisatie toekomstige prestaties gewenst

Zowel Rijkswaterstaat als de bedrijven durfden kritisch naar zich zelf te kijken. Op vele punten bestond overeenstemming. Het idee om de lange termijn behoeften en de verschuiving in prestaties te inventariseren werd als prikkelend ervaren. Meer duidelijkheid over de verschuivingen - in functionaliteiten en prestaties - geeft:

- de RWS meer mogelijkheden om de regio's te betrekken om tot een breed draagvlak te komen;
- de bedrijven meer zekerheid over de zaken die hun klanten in de toekomst belangrijk vinden;
- meer mogelijkheden om tijdig technologie- en productontwikkeling op te starten om tot onderscheidende aanbiedingen te komen.

Kortom: een strategische sector dialoog is de opstap naar duidelijkere uitdagingen en naar meer rendement uit innovaties voor zowel bedrijven, opdrachtgevers als weggebruikers.

In 1990 vond een grootschalige reconstructie van de start- en landingsbaan van Rotterdam Airport plaats met een levensduur begroot op tien jaar. Achttien jaar later krijgt Dura Vermeer opnieuw de prestigieuze opdracht gegund om de start- en landingsbaan van zijn oude asfaltlaag te ontdoen en van een nieuwe te voorzien. In drie dagen en non stop welteverstaan.



Vijf centimeter van een speciale asfalt deklaag

De eerste gesprekken over de reconstructie vonden begin 2007 al plaats. De uitvoeringsdatum moest toen al vastgesteld worden in verband met reisbrochures, boekingen en de wereldwijde melding van volledige sluiting in het betreffende weekeinde van vrijdag 22 mei tot en met maandagochtend 25 mei. Hierna zijn de werkzaamheden in nauw overleg met de opdrachtgever verder uitgewerkt tot het definitieve plan. De activiteiten zijn minutieus opgetekend in

een duimdik draaiboek, compleet aangevuld met tekeningen en plattegronden.

Driedaagse baansluiting

In overleg met de projectleiding van Rotterdam Airport is besloten om het vliegveld gedurende drie dagen te sluiten voor al het vliegverkeer vanwege de snelheid van werken en het verkleinen van de overlast voor de omgeving. Passagiers werden dat weekend getransferred naar Schiphol en de medewer-

AIRPORT

Vrachtwagens gereed om hun lading te lossen



kers van Rotterdam Airport maakten van de gelegenheid gebruik om een personeelsfeest te vieren.

Fasering

Voor de uitvoering van de reconstructiewerkzaamheden was gekozen om de 1800 meter lange en 45 meter brede baan op te delen in twee fases. Een fase 1 van 650 meter waar de werkzaamheden in de nacht van donderdag 21 mei op vrijdag 22 mei aanvingen met freeswerkzaamheden. Een fase 2 van 1.150 meter waar de freeswerkzaamheden direct aansluitend startten, terwijl de 650 meter van fase 1 werd geasfalteerd.

Materieel en personeel

Voor de operatie zijn zeven freesmachi-

nes, vier asfaltsets en tientallen stukken hulp materiaal ingezet. Naast de eigen werkzaamheden is het aanbrengen van de baanverlichting en de uiterst bewerkelijke anti-skid laag aan gespecialiseerde onderaannemers ondergebracht. Van vrijdag 22 mei tot en met maandagochtend 25 werkten de 450 medewerkers in ploegdienst om deze megaklus tot een goed einde te brengen.

De uitvoering

De keuze om de reconstructie eind mei te doen plaatsvinden is genomen vanwege de betere kans op een goede temperatuur en geringe regenval blijkt een goede zet te zijn geweest. De nacht van donderdag op vrijdag en de gehele vrijdag en zaterdag was het droog en liet de

zon zich tussen de wolken zien. De op vrijdagmiddag verzamelde pers ziet hoe de lucht boven het warme asfalt trilt en hoe tientallen baanwerkers manmoedig aan de slag zijn. Voor de uitgerukte media levert het spectaculaire plaatje op van de megaklus. De werkzaamheden lopen op rolletjes, waarbij het een komen en gaan is van asfaltwagens en tientallen medewerkers om de baan krioelen. Tussen vrijdagochtend 09.00 uur en zaterdagmiddag 15.00 uur is de start- en landingsbaan van Rotterdam Airport voorzien van een gedeeltelijke uitvulling en een volledige nieuwe asfaltdeklaag. De vijf centimeter nieuwe asfaltlaag bestaat uit speciaal mengsel van Dicht Asfalt Beton. Tienduizend ton oud asfalt is dan afge-

Aanbrengen deklaag in volle gang





Aanvoer asfalt van de ACR, APM en reservemolen ARA

voerd en veertienduizend ton nieuw asfalt opnieuw aangebracht.

Weer

Zaterdagavond, wanneer de baan is afgekoeld, werd gestart met het uitzetten en plaatsen van de nieuwe centerlinelichting, de drempellampen en het maken van zaaglijnen voor de aansluitende kabels. Het ging hier om 136 armaturen waarvoor ook nog eens tien kilometer kabel in de zaagsneden moest worden aangebracht. Zondag bleek het weer roet in het eten te gooien voor het aanbrengen van de anti-skid laag, waardoor deze werkzaamheden in de daarop volgende nachten moesten plaatsvinden. Voor het vliegverkeer leverde dat geen risico op. De piloten werden gewaarschuwd en de veiligheidsmarges waren, zeker bij de goede weersomstandigheden, ruim voldoende.

06.00 uur gereed en in gebruik

Conform planning werd de baan maandagochtend 26 mei om 06.00 uur overgedragen aan de bedrijfsleiding van het vliegveld. Enkele minuten later landt een kist van Transavia op het vers gelegde asfalt.



Hoogteregeling



Vullen sleuven voor kabels

Enkele hoeveelheden:

- 10.000 ton freesasfalt • 14.000 ton asfalt • 80.000 m² anti-skid • 7 freesmachines • 4 asfaltsets • 60 trailers • 10 km bekabeling
- 120 centerlinelampen • 16 drempellampen • 420.000 watt tijdelijke verlichting voor nachtwerk