



Bij de Buurtas in Amersfoort is de verkeersbrug in beton uitgevoerd en de fietsbruggen in composiet.

Slimme hybride constructie: het stalen vakwerk van deze brug over de A27 werkt samen met de composietplanken van het dek.

BEDRIJFSPORTRET FIBERCORE EUROPE

‘Composiet en beton groeien

naar elkaar toe’

Een sluisdeur van recordgrootte en een stel bruggen in de zwaarste verkeersklasse. De kunststof constructies van FiberCore Europe vinden steeds breder toepassing. Het Rotterdamse bedrijf slaat nu ook in het buitenland haar vleugels uit.

Ad Tissink

Rotterdam - Sinds twee maanden is voormalig Betonson-directeur Niels Bax bij FiberCore Europe aan de slag. De betonman pur sang gaat nu bruggen van vezelversterkt kunststof slijten in Noord-Europa. Zelf ziet hij het niet als een rigoureuze ommezwai. “Bij Betonson hield ik mij bezig met zware voorgespannen liggers, nu kom ik bij dezelfde partijen en opdrachtgevers over de vloer, alleen met een iets andere oplossing.” In zijn tijd bij Betonson was hij al eens bij FiberCore wezen buurten. “Gewoon om te kijken wat ze daar nou precies deden aan de Rotterdamse Waalhaven. Ik heb altijd geweigerd te denken in kampen van beton, staal, hout of kunststof

waarin de bouwwereld zou zijn verdeeld. De beste oplossingen gaan over die grenzen heen. Misschien zijn hybrideconstructies wel de toekomst. Draagconstructies van beton of staal met een dek van composiet. Je kunt je hoofd ervan afwenden, maar daarmee houdt je de ontwikkeling niet tegen. Ik was benieuwd wat de mogelijkheden waren van vezelversterkte kunststoffen en kwam daarom mijn licht eens opsteken.” Dat die mogelijkheden veel groter zijn dan gedacht, is hem inmiddels wel duidelijk geworden. Bax was koud binnen of FiberCore maakte bekend de grootste composiet sluisdeuren ter wereld in het Wilhelminakanaal in Tilburg te plaatsen. Aan één kant krijgen die een kerende hoogte van maar liefst 8,5 meter. De engineering van de deuren is volop gaande. In de tweede helft van volgend jaar moet de productie plaatsvinden. De deuren worden gerealiseerd met Heijmans en staalbouwer Hillebrand, hetzelfde team dat vorig jaar een hybride brug over de A27 bij Utrecht realiseerde. Het geheim bij al die projecten zit hem in die ingenieuze vervlechting

van de vezelwapening van de dekken met die van de schotten van de kern. Daardoor bestaat er geen gevaar van onthechting tussen kern en huid van het sandwichmateriaal.

Brein

Die techniek, die ze InfraCore Inside hebben gedoopt, is ontwikkeld onder de hoede van Jan Peeters, het technisch brein van het bedrijf. “Onthechting was in het verleden de grootste bottleneck die de invoering van vezelversterkte constructies in de gww in de weg stond”, vertelt Peeters. “Want als bijvoorbeeld een stalen bint van een vrachtwagen op het brugdek valt, wordt de onthechtingsplek door het verkeer verder uitgereden en alsmaar groter. Daarom had Rijkswaterstaat nooit fiducie in het lichte en onderhoudsvrije materiaal dat in de luchtvaart en in de auto-industrie al lang wordt toegepast.” FiberCore is volgens Bax en Peeters het enige bedrijf dat een antwoord heeft gevonden op die onthechtingsproblematiek. Fiets- en voetgangersbruggen worden inmiddels ook door andere composietbedrijven ge-

bouwd, maar alle bruggen voor de zwaarste verkeersklasse in Nederland komen uit de keuken van FiberCore Europe. Het duo is niet per se blij met die eenzame plek in de voorhoede. Bax: “Een goede concurrent zou prettig zijn. Het houdt je scherp en kan de composietbranche behoeden voor missers. Nu bestaat het gevaar dat wanneer er een keer iets misgaat met een kunststof brug dat terugslaat op het materiaal zelf in plaats van op de producent.” Peeters: “Met een nieuw constructiemateriaal in een markt die onder druk staat, moet je je toch al vaak dubbel bewijzen. Onlangs was er nog ophef over de milieuprestaties van composiet in een rapport van Agentschap NL. Daarin werd de ecologische voetafdruk van betonnen, stalen, houten en kunststofbruggen vergeleken en kwam de brug van composiet als slechtste uit de bus.” Bax blijft er rustig onder. Op de laatste betondag merkte hij dat mensen best beseffen dat op elk rapport wat valt af te dingen. “Zeker op milieुरapporten, omdat dat gebied nog zo sterk in ontwikkeling is. Rekenmethodes en

milieudata veranderen voortdurend. Iedereen realiseert zich dat het laatste woord nog niet is gesproken. Niet voor niets wordt het bewuste rapport nog niet officieel gepubliceerd door Agentschap NL.”

Speldenprikje

Bax kon in zijn nieuwe rol overigens rustig rondlopen op de Betondag en had boeiende ontmoetingen. “Eens te meer het bewijs dat het best meevalt met die kampen en scheidslijnen in de bouwwereld. En vergeet niet: op de gigantische inframarkt stelt FiberCore niet zoveel voor. We zijn nog een speldenprikje. Een speldenprikje dat gestaag groeit, maar een ontwikkeling stopt niet als je hem negeert of een andere kant uitkijkt. Composiet is bovendien complementair met andere materialen en de ontwikkelingen van hogesterktebeton met vezelwapening gaan zo snel, dat het me niet zal verbazen als over een jaar of vijftien, beton en composiet één sector zijn.”