



Terrastab stabiliseert bermen voor Waterschap Scheldestromen

Waterschap Scheldestromen is een van de weinige Nederlandse waterschappen die nog hun eigen wegen beheren. Met een forse 3700 kilometer aan Zeelands wegereaal is dat een aardige klus. Regelmatig betrokken bij het onderhoud van de daaraan grenzende bermen is het in Harderwijk gevestigde Terrastab. Vakblad Stad+Groen sprak Hans Dieleman en Kees Scheele van Waterschap Scheldestromen en Anton Bunt, directeur van Terrastab, over de werkzaamheden.

Auteur: Karlijn Klei



Stabilisatie in Maaidijk in de gemeente Oostburg in 2021

Zeelands waterschap ziet voordelen van lokale verwerking grondmateriaal

Terrastab is specialist op het gebied van grondstabilisatie. Voor Waterschap Scheldestromen in Zeeuws-Vlaanderen houdt het bedrijf zich vooral bezig met bermen. 'Het waterschap is de grootste wegbeheerder van de provincie Zeeland en één van de grootste van Nederland', vertelt Anton Bunt, directeur van Terrastab. 'Veel wegen liggen immers op dijken en waterkeringen. Grenzend aan de Schelde en de Noordzee heeft Scheldestromen die natuurlijk in overvloed.'

Weginspecties

Hans Dieleman, werkzaam bij het waterschap op de afdeling wegenbeheer, houdt zich onder meer bezig met werkbesteden. 'Van het opstellen ervan tot en met de uitvoering', vertelt hij. 'Hieronder vallen ook bestekken

voor het onderhoud van asfaltwegen en bermmen. Ieder jaar worden onze wegen door een externe partij geïnspecteerd op schadebeelden.' Collega Kees Scheele, werkvoorbereider bij dezelfde afdeling, vult aan: 'Denk bij schadebeelden bijvoorbeeld aan scheurvorming, verzakking, spoorvorming en andere oneffenheden waar je met de auto niet prettig overheen rijdt.'

Uit die weginspecties, waarvoor allerlei verschillende aspecten van de wegen becijferd worden, wordt opgemaakt welke wegen het hardst aan onderhoud toe zijn, leggen de heren uit. Voor dit prioriteitenlijstje wordt ook rekening gehouden met het belang van de weg. Wegen die veel en intensief gebruikt worden, komen hoger op de lijst te staan dan stillere weggetjes.

Scheele: 'Aan de hand van die prioriteitenlijst wordt er verhardingsonderzoek uitgezet op de wegen waar wij dat noodzakelijk achten. Er wordt dan gekeken naar het asfalt, de fundering en de ondergrond. Op basis van dit onderzoek adviseren adviesbureaus ons over de restlevensduur van zo'n weg en over de maatregelen die genomen moeten worden om die weer op peil te brengen.'

Bermstabilisatie

Het is vervolgens aan Dieleman en zijn collega's om de specifieke werkzaamheden weg te zetten in bestekken, mede afhankelijk van het beschikbare budget. Een van de handelingen die daar vaak bij terugkomen, is de stabilisatie van bermmen. 'We zijn ons al enige jaren bewust van de voordelen van



‘Op basis van onderzoek wordt de restlevensduur bepaald en vastgesteld welke maatregelen genomen moeten worden om de status van de weg weer op peil te brengen’

bermstabilisatie’, vertelt Dieleman. Hier komt Terrastab in beeld. Als onderaannemer van H4A Infratechniek keert het bedrijf sinds vijf à zes jaar vrijwel jaarlijks terug om bermstabilisaties uit te voeren. Die bermverstevigingsproducten, zoals grasbetontegels, hebben een fundament nodig. ‘Met grasbetontegels creëer je een verharde berm naast het wegdek. Een soort overgang van wegdek naar groen, naar de echte berm. Als onderdeel van de berm mag het een beetje groen worden, maar als deel van de weg dient het ook om de weg goed op te sluiten’, vertelt Bunt. ‘Als er zwaar verkeer over een weg rijdt, heeft de weg de neiging om aan de zijkanten te gaan hangen. Hierdoor kan op termijn schade aan het wegdek ontstaan, bijvoorbeeld in de vorm van scheuren. Bermstabilisatie, als fundering voor grasbetontegels, geeft weggebruikers dus wat meer ruimte om elkaar te kunnen passeren zonder daarbij de berm in te hoeven, en houdt de weg bij elkaar om schade zoveel mogelijk te voorkomen.’

Lokaal verwerken

Dergelijke grondwerkzaamheden zijn echter niet zo simpel als ze klinken. ‘Bermen zijn regelmatig verontreinigd’, vertelt Bunt. ‘Die verontreiniging is bijvoorbeeld afkomstig van de weg; denk aan olie of zware metalen. In het slechtste geval is de verontreiniging schadelijk voor mens en dier. Dan moet de berm gesaneerd worden.’

Als de berm minder verontreinigd is en niet aan de saneringscondities voldoet, mag de grond blijven liggen. Haal je de grond echter weg, zoals bij traditioneel grondwerk, dan mag je die verontreinigde grond niet zomaar ergens anders gebruiken. ‘De grond mag blijven liggen, maar zodra je hem uitgraaft en gaat verplaatsen, ben je verplicht de grond af te voeren naar een erkende verwerker’, zo legt Bunt uit. ‘Er zijn in de provincie Zeeland maar een paar plaatsen waar je met deze vieze grond heen

kunt. En daar hangt een behoorlijk prijskaartje aan.’ Om dure afvoer te voorkomen, verwerkt Terrastab de grond ter plekke tot een stabiel fundament.

Ook als er bijvoorbeeld veel puin onder de weg ligt, is het voor het waterschap interessant om voor Terrastab te kiezen, vertelt Dieleman. Om te achterhalen wat er precies onder de weg ligt – ‘dat weet je bij polderwegen nooit helemaal zeker’ – worden er proefsleuven gegraven. ‘Als we traditioneel ontgraven en er komen veel stenen vrij, moeten we die zeven en afvoeren. Ook dat kost een flinke duit. Door grondmateriaal lokaal te verwerken en in te zetten, bespaart Terrastab ons dat.’ De frees van Terrastab kan veel aan, weet Dieleman. ‘Slakkenfundering kunnen ze bijvoorbeeld gewoon doorfreesen. Als er natuursteen ligt, zoals kantstenen of kinderkopjes, gaat dat helaas niet op. Dat is te hard. Als het kan, laten we dat daarom het liefst zitten.’

Overlast

Voor Waterschap Scheldestromen is de lokale verwerking van het grondmateriaal het grootste voordeel van werken met Terrastab, vertelt Scheele. Dat past mooi, want ook het Harderwijkse bedrijf zelf ziet deze ‘unieke werkwijze’ als zijn belangrijkste sellingpoint. ‘Zaken als circulariteit en de vermindering van CO₂-uitstoot krijgen de laatste jaren steeds meer aandacht’, vertelt Bunt. ‘Daar zijn wij op ingesprongen.’ En dat lijkt goed aan te slaan. ‘Onze populariteit is toegenomen en we worden steeds vaker door opdrachtgevers gevonden. Wat daarbij overigens ongetwijfeld helpt, is dat we die duurzamere werkwijze aanbieden voor ongeveer dezelfde prijs als conventionele tegenhangers. Duurzaam werken is hot, maar of overheden net zo gretig waren geweest als onze prijs 20 tot 30 procent hoger was, dat vraag ik me af’, aldus de directeur.



Anton Bunt

Directeur van Terrastab

Naast het voorkomen van kostbare grondafvoer biedt de werkwijze van Terrastab nog andere voordelen. Scheele: ‘Door bestaand materiaal te gebruiken, beperken we ook de CO₂-uitstoot. Er zijn immers minder transportbewegingen. Ook het gebruik van cementvrij bindmiddel drukt die uitstoot.’ Dieleman vult aan: ‘Als we vroeger bezig waren, sloten we de weg af. Maar tegenwoordig verwacht de omgeving dat de weg toegankelijk blijft. Dat is ook een voordeel van Terrastab: met pakweg een kilometer stabilisatie per dag gaat het proces vrij snel, veel sneller dan vroeger, en blijft de overlast voor de omgeving beperkt.’

Kilometers werkzaamheden

Zo zijn de werkzaamheden van Terrastab voor het waterschap met de jaren uitgebreid, vertelt Bunt. ‘Vroeger deden we alleen licht verontreinigde bermen; daar komen nu ook schone bermen bij. Bovendien passen we onze techniek toe voor wegverbreding. Dan dient Terrastab als fundament onder een nieuw asfaltdek, om de weg ongeveer 1,5 meter te kunnen verbreden.’ Bunt rekent uit dat het bedrijf de afgelopen jaren waarschijnlijk wel zo’n 65 kilometer bermstabilisatie voor het waterschap heeft uitgevoerd.

Het is dus niet vreemd dat Waterschap Scheldestromen uitspreekt erg tevreden te zijn over de werkzaamheden van Terrastab. ‘Ook de bermstabilisatie die ze een jaar of zes geleden hebben uitgevoerd, ziet er nog goed uit’, zo besluit Scheele.



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!