

- [Strukton](#)

#### Strukton en werkmaatschappijen

- [Strukton Naar strukton.nl](#)
- [Strukton Civiel Naar struktonciviel.nl](#)
- [Strukton Rail Naar struktonrail.nl](#)
- [Strukton Integrale ProjectenStrukton Integrale Projecten](#)
- [Strukton InternationalStrukton International](#)
- [Strukton Workspere Naar struktonworkspere.nl](#)



**Ooms** *Producten*

---

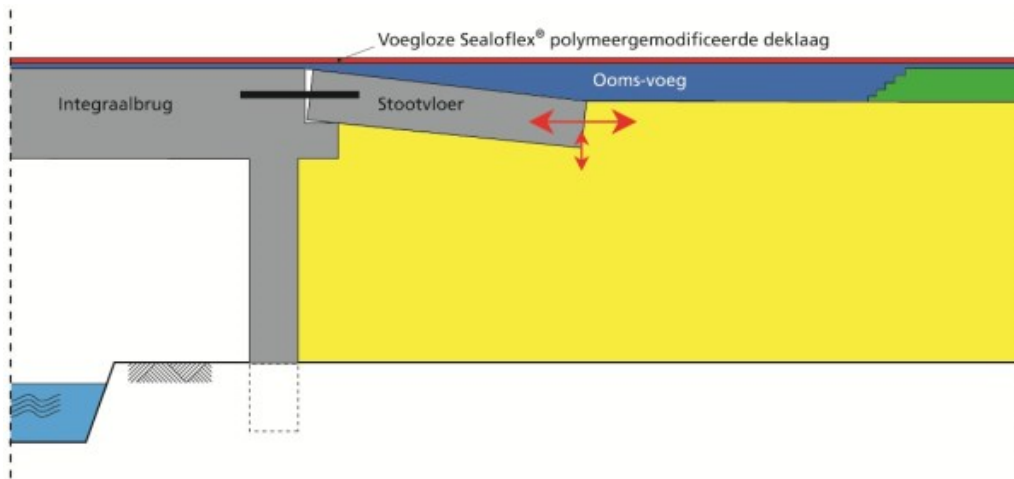
sluit menu menu



- [RSS](#)
- [Contact](#)

## Ooms-Voeg

In 1999 kwam de Bouwdienst van RWS bij ons met de vraag of wij een oplossing hadden voor het volgende probleem: kunnen jullie een voegloze overgang ontwikkelen bij de overgang van een integraalbrug naar het asfalt? Tot op dat moment werd er altijd een voegconstructie toegepast die een zeer korte levensduur had en bovendien geluid en trillingen veroorzaakte. De Ooms-voeg zou de onderhoudskosten sterk moeten verminderen en tegelijkertijd het geluid en de trillingen sterk moeten reduceren. Dit tweede tot grote vreugde van de automobilist en van de omgeving.



## Ontwikkeling van de Ooms-voeg

Met deze vraag gingen wij aan het werk. Allereerst een kleine uitleg: integraalbruggen zijn bruggen die niet zijn voorzien van een landhoofd; het brugdek is direct verbonden met de onderbouw. Integraalbruggen kunnen minder dik worden uitgevoerd en daardoor zijn ze sneller te bouwen, zijn ze minder zwaar en zijn ze uiteindelijk goedkoper dan de traditionele bruggen en viaducten. De Ooms-voeg kan worden toegepast bij integraal-viaducten met een maximale lengte van ca. 80-100m (maximale dilatatiecapaciteit 30 mm).

“De Ooms-voeg gaat echt langer mee en dat levert een enorme kostenbesparing op. En vergeet niet alle andere factoren zoals de belasting voor het milieu en de mens. ”

Jeroen Schrader, Unihorn

Hoe verloopt zo'n ontwikkeling? Jeroen: “We zijn bijna 4 jaar bezig geweest om deze voeg te ontwikkelen. Dat verliep niet zonder horten of stoten. Uiteraard begin je met gesprekken met diverse partijen, komen er ontwerpen en berekeningen, die ook allemaal getest moeten worden. Dat testen gebeurde uiteraard allemaal binnenshuis, aangezien we ons eigen laboratorium hebben. Achter op ons terrein hebben we op een gegeven moment onder grote belangstelling van onder andere RWS een proefvak aangelegd. We kwamen erachter dat als je de voeglocatie verplaatste naar het uiteinde van de stootvloer, er veel meer ruimte ontstond om een geschikte voegconstructie toe te passen. Dat zie je in de tekening hierboven. Het asfalt in de voegconstructie moet een ongelooflijk taai mengsel zijn,

heel flexibel, dat alle bewegingen en wrijvingen kan opvangen. Daarvoor hebben we zelf Thermifalt ontwikkeld. Dit asfaltmengsel, in combinatie met GlasGrid asfaltwapening is het ei van Columbus. Geen enkel ander bedrijf is tot op heden in staat een dergelijk mengsel te produceren. En dit mengsel is een wezenlijk onderdeel geworden van de Ooms-voeg. De ontworpen voeg heeft een levensduur die gelijk is aan de levensduur van het kunstwerk en er wordt 10 jaar garantie op gegeven. Boven de voeg kan de standaard (tweelaags) ZOAB worden doorgezet, zodat de voeg aan het wegoppervlak niet zichtbaar is en de weggebruiker het echt als een voegloze oplossing ervaart. De specialistische voegonderdelen zitten bovendien dusdanig diep in de constructie verwerkt dat de (tweelaags) ZOAB deklaag boven de voeg zonder extra maatregelen in het reguliere onderhoud kan worden meegenomen.

Inmiddels zijn we zover dat RWS in zijn meerkeuzematrix (dit is een document over toe te passen voegconstructies bij viaducten, zie verder de website van het PVO) de Ooms-voeg als geschikte oplossing voor integraalbruggen heeft opgenomen. Een ieder die een dergelijke voeg wil toepassen, moet aantonen dat hij dat kan door middel van een proefvak, of eerder uitgevoerd werk. Wij hebben die ervaring al sinds de eerste Ooms-voegen in 2003 in de A50 zijn aangebracht. Sindsdien is deze voeg al bij tientallen locaties naar volle tevredenheid aangelegd.”

“Na de ontwikkeling van de Ooms-voeg voor integraalbruggen zijn we verder gegaan met de ontwikkeling van voegloze oplossingen voor niet-integraalbruggen met een maximale dilatatiecapaciteit van 25 mm. Dit betreft met name de vervanging van bestaande (bitumineuze) voegconstructies bij doorlopende viaducten, tunnelbakken, onderdoorgangen en enkelvoudige brugdekken. Deze voegoplossingen (waarop 5 jaar garantie wordt geleverd) zijn ook al op diverse locaties in Nederland toegepast en ze zijn aangemeld bij de eerder genoemde meerkeuzematrix. Aan de definitieve opname in de matrix wordt op dit moment nog hard gewerkt.”