



Dakdekken wordt 'dekdekken'

Wanneer je bedrijventerrein Ridderhaven I te Ridderkerk oprijdt, lijkt het alsof er langs het kanaal een schip aangemeerd ligt. Bij nader inzien blijkt dat het schip niet in het water ligt, maar zich op de kade bevindt: het staat met stevige betonnen zijwanden op de grond. Het is een kantorencomplex/magazijn met een voor deze locatie zeer toepasselijke vormgeving. Het dak – of moeten we hier spreken van 'dek'? – van dit bijzondere gebouw wordt momenteel gerenoveerd.



Het dek van het schip wordt gebruikt als parkeerdek; daaronder, in het 'ruim van het schip', bevinden zich opslagloodsen en in het gebouw op het parkeerdek bevinden zich kantoren. Het pand is tien jaar oud, en kende sinds de oplevering een geschiedenis van aanhoudende lekkages over het hele pand: diverse aansluitingen tussen dek en gevels, trappen en dilataties zorgden voor problemen. Sinds anderhalf jaar heeft het pand een nieuwe eigenaar, Lancelot Land B.V. / Halverton Real Estate Investment Management. Edward Schipperijn van Halverton: "De klachten van de huurders in het gebouw waren aanleiding een dakdekker opdracht te geven het dak waterdicht te maken. Er bleven echter lekkages optreden bij de details. Daarom werd adviesbureau DGI Dak & Gevel Ingenieurs uit Raamsdonksveer benaderd voor het uitvoeren van een lekkageonderzoek van dak en gevel."

Renoveren

Het adviesbureau benaderde in een vroeg stadium een team van specialisten: Bijlbouw BV voor de gevel, Ballast Nedam Infra Specialiteiten BV voor het parkeerdek. "We hebben gezamenlijk, als bouwteam, overlegd en advies uitgebracht aan de opdrachtgever," vertelt Frank van Kalker van DGI: "De kwaliteit van het gebruikte gietasfalt, de gebrekkige uitvoering in de detailleringen

en de daaruit voortvloeiende vele lekkages in de loods onder het parkeerdek, waren de aanleiding om onze advisering te baseren op vervangend onderhoud, waarbij de slecht functionerende gietasfaltafwerking inclusief detaillering wordt vervangen."

In goed overleg met de opdrachtgever werd het plan nader ingevuld en uitgewerkt om tot een praktisch en kostentechnisch verantwoorde oplossing te komen. Het parkeerdek werd uiteindelijk in drie delen onderverdeeld: deel A (het voorste dek van het schip), deel B (het middendek) en deel C (het achterste gedeelte van het dek). Van Kalker: "Deel A had geen problemen m.b.t. lekkages e.d. Besloten is daarom om het bestaande gietasfalt te handhaven en dit deel van het dek te reinigen en preventief onderhoud te plegen: denk daarbij aan het schoonmaken van de afvoeren, het verwijderen van los grind en het nalopen en waar nodig repareren van de opstanden en schijnvoegen. Het dek van deel C was eveneens in redelijk goede staat. Op dit deel leverden alleen de detailleringen problemen op. Daarom is besloten om alle details waterdicht in te werken met Triflex. Het gaat hierbij om de aansluiting tussen dak en gevels, de aansluiting tussen de poten van de railing en de dakbedekking, en alle schijnvoegen. Ook hier hoefde dus het bestaande gietasfalt niet gesloopt en vervangen te worden."

Deel B

Volledige sloop en renovatie vinden wel plaats op deel B. De ondergrond bestaat uit kanaalplaat, zonder druklaag. Hierop wordt na egalisatie een nieuwe laag dakbedekking (type 446 K 14) gelegd, als waterdichte ondergrond voor het gietasfalt. Deze dakbedekking is los opgelegd, maar wel verdeeld in compartimenten van ca. 100 m². Aan de randen van deze compartimenten is de dakbedekking volledig gebrand op de ondergrond. Zo is bij een eventuele lekkage onmiddellijk duidelijk in welk compartiment het probleem veroorzaakt wordt. Geheel verkleven van de dakbedekking is niet gebruikelijk. Het gietasfalt moet ten opzichte van de onderconstructie kunnen bewegen en door het los te leggen voorkomt men blaasvorming. Ook op deel B worden de details (zoals lantaarnpalen) waterdicht ingewerkt met Triflex. De putten voor de hemelwaterafvoer bevinden zich in het midden van het dek en langs de opstand naar het naastgelegen dak. Deze passavantputten worden schoongemaakt en opnieuw gebruikt. Nadat de putten zijn gesteld en verder alle details waterdicht zijn ingewerkt, wordt vervolgens het gietasfalt op de dakbedekking aangebracht. Dat gebeurt in twee lagen. Allereerst een onderlaag met wapening erin, voor de stevigheid. Hierin wordt tevens het afschot van 10 mm/m aangebracht. Nadat deze laag is afgekoeld wordt een top laag gietasfalt aangebracht. Het nog warme gietasfalt wordt ingestrooid met een beige gemeleerde mineraal met een korrelgrootte van 1-3 mm. De schijnvoegen in het gietasfalt worden opgevuld met SBS-gemodificeerde voegvulling. Van Kalkeren: "Schijnvoegen zijn de overgangen in de top laag van het gietasfalt tussen het stuk dat reeds is afgekoeld en hetgeen daar tegenaan gelegd wordt." Zodra onderhouds- en renovatiewerkzaamheden aan het gehele dak gereed zijn, zullen er belijning, voet-



Project Ridderhaven

Opdrachtgever: Lancelot Land B.V. / Halverton Real Estate Investment B.V., Amsterdam

Adviesbureau: DGI Dak- & Gevel Ingenieurs B.V., Raamsdonksveer

Aannemer parkeerdek: Ballast Nedam Infra Specialiteiten B.V.

Aannemer gevel: Bijlbouw B.V., Alblasterdam



padaanduidingen en eventuele andere voorzieningen zoals fietsenrekken op het dek worden aangebracht. Op 18 juni werden de eerste meters gietasfalt uitgegoten over het dek. Per dag wordt ongeveer 20 ton gietasfalt verwerkt, in totaal is ca. 800 ton benodigd. Het te vernieuwen parkeerdek is in totaal 4000m² groot.

Voorwaarde

Van Kalkeren: "Een bijkomende eis was dat de mensen die in het gebouw werken, zo min mogelijk overlast zouden hebben van de werkzaamheden. Daarom hebben we een deel van het parkeerdek (deel A) in stand gehouden als parkeerplaats, terwijl op deel B en C gewerkt wordt. Een waterdichte uitvoering was een andere belangrijke voorwaarde, aangezien in de loodsen onder het dek levensmiddelen en computerapparatuur wordt opgeslagen. Wat gesloopt wordt, wordt daarom die zelfde dag meteen afgedicht met de dakbedekking die de onderlaag voor het gietasfalt vormt."

Niet alleen het dek, maar ook de gevel van het kantoorgebouw op het parkeerdek wordt onder handen genomen. Wanneer het parkeerdek van deel B gereed is, ligt er weer een dak waarop, in combinatie met een onderhoudscontract, tien jaar garantie gegeven kan worden.

[SdW]