



1

# Gietvloer van cementgebonden mortel

**De rubberen vloertegels in de fabriekshal van VDL Bus Valkenswaard waren dringend aan vervanging toe. Steeds meer tegels lagen los en dat kwam het productieproces niet ten goede. In een gedeelte van de hal lag al een gietvloer op basis van cementgebonden mortel, die in 2010 en 2012 was aangebracht door Indurfloor. Die beviel zo goed dat de firma uit Huizen afgelopen zomer nog een vloergedeelte van de hal mocht renoveren. Een klein gedeelte van dit vloerdeel moest bovendien vloeistofdicht zijn. Daarom werd hier nog een epoxy gietvloer op aangebracht.**

“Toen de werknemers hier voor het eerst weer binnenkwamen, vroegen ze of ze er wel op mochten. Zo hard glom die vloer hier”, vertelt Ad van den Heuvel, leermeester bij VDL Bus Valkenswaard, lachend. Hij heeft het over het vloergedeelte van 600 m<sup>2</sup> nabij de in-

gang van de fabriekshal van VDL Bus Valkenswaard. In dit deel wordt de laatste hand aan de bussen gelegd. De nieuwe vloer is voorzien van een afwerking met een epoxy gietvloer, waardoor dit vloerdeel nu volledig vloeistofdicht is. Dat is ook wel nodig

volgens Van den Heuvel. “In de laatste fase van het bouwproces wordt de bus voorzien van diverse vloeistoffen. Vroeger liepen we hier met allerlei kannen rond om olie, diesel en andere vloeistoffen bij te vullen, maar nu hebben we een nieuwe vloeistofbar. Deze stoffen mogen niet door de ondergrond lekken, vandaar dat we op dit gedeelte een vloeistofdichte vloer wilden.”

### Trots

Van den Heuvel kwam veertig jaar geleden bij toenmalige busbouwer BOVA in Valkenswaard in dienst. De hal waar nu de VDL-bussen worden geproduceerd, werd een jaar later, in 1977 gebouwd. Sinds 2003 werkt hij voor VDL, dat BOVA in dat jaar overnam. VDL Bus Valkenswaard ontwikkelt en pro-

duceert luxe touringcars, vip-bussen en streekbussen. Gemiddeld rollen er elke week vijftien nieuwe bussen de hal uit. Het bedrijf bedient vooral de Europese markt. Trots vertelt Van den Heuvel dat onder meer de spelersbussen van PSV en Roda JC in deze hal zijn gefabriceerd. "En ook de spelersbus van FC Eindhoven is natuurlijk van ons. VDL is shirtsponsor van die club en een paar weken geleden hadden we de spelers hier op bezoek voor een teamfoto."

### Kennis

Indurfloor heeft 2.500 m<sup>2</sup> aan vloeropervlakte in de bedrijfshal van VDL Bus Valkenswaard vervangen in de zomervakantie van 2016. Jeroen Haselager, directeur van Indurfloor uit Huizen, benadrukt dat zijn bedrijf specialist is in het renoveren van bedrijfsvloeren met cementgebonden en kunststoffen gietvloeren. Eerder had zijn bedrijf al een grote bedrijfsvloer vervangen voor de VDL Groep in hun pand aan de randweg in Eindhoven. Zo is hij ook bij deze klus in Valkenswaard terecht gekomen. In 2010 en 2012 heeft het bedrijf uit Huizen een gedeelte van 4.500 m<sup>2</sup> in de hal in Valkenswaard gerenoveerd en nu kwam daar nog eens 2.500 m<sup>2</sup> bij. Van den Heuvel bevestigt dat de eerdere vloer-

- 1 Een deel van de rubberen vloertegels in de fabriekshal van VDL Bus in Valkenswaard maakten plaats voor een epoxy gietvloer. (Foto: Joop van Vlerken)
- 2 Een deel van de rubberen tegels is blijven liggen. Die worden op termijn ook vervangen door een gietvloer. (Foto: Joop van Vlerken)
- 3 De rubberen tegels werden door de medewerkers van VDL zelf verwijderd. (Foto: Indurfloor)

renovatie een belangrijke rol heeft gespeeld bij de keuze voor Indurfloor. "We hebben goede ervaringen met het bedrijf en het eindresultaat bevalt goed. Waarom zou je dan iets anders kiezen?"

Van den Heuvel is zeer te spreken over de nieuwe vloer die er nog goed uit ziet. Toch heeft hij na een paar weken productie alweer de eerste gebruikerssporen. "Dat is toch zonde wat ze hier gedaan hebben", zegt hij, als hij een dikke kras over de pas aangelegde vloer ziet lopen. De nieuwe gietvloer van cementgebonden mortel is volgens hem een enorme verbetering ten opzichte van de rubberen vloer die er in lag. "De rubberen vloertegels zijn in 1999 gelegd. We gingen toen modular bouwen en we waren op zoek naar een nieuwe vloer die daar beter bij zou passen. We zijn toen bij de rubbe-



ren Vekavloer uitgekomen. Die zag je vaker in werkplaatsen en garages, de Formule-1-uitstraling zeg maar." Maar in de praktijk bleken de rubberen tegels helemaal niet praktisch, legt hij uit. "In theorie zijn de tegels vloeistofdicht, maar doordat er hier veel met zware heftrucks wordt gereden en ook de bussen heel zwaar zijn, lieten de lasnaden tussen de tegels al snel los. Het zag er allemaal niet meer zo mooi uit en het was niet praktisch, dus wilden we het graag laten vervangen." In het middelste gedeelte van de hal liggen de rubberen tegels nog altijd. Van den Heuvel: "Deze worden op termijn ook vervangen door een gietvloer. Dat moet in een vakantieperiode gedaan worden. Afgelopen vakantie had het niet gekund, want dan was het te veel werk geweest."

### Lange baan

Na de eerste renovaties in 2010 en 2012 voor VDL Bus Valkenswaard, werd Indurfloor in 2013 opnieuw benaderd voor de renovatie van een ander gedeelte in dezelfde hal. Maar dat werd toen door andere prioriteiten op de lange baan geschoven, vertelt Van



den Heuvel. “We hadden in 2013 al plannen om de vloer te vervangen, maar uiteindelijk zijn er andere keuzes gemaakt. VDL moest toen wat meer op de centen letten en vandaar dat we de investering hebben uitgesteld tot 2016. We hebben dit jaar een budget vrij gemaakt voor diverse investeringen, waaronder de vloer.” Doordat de werknemers van VDL Bus Valkenswaard in 2016 een lange zomervakantie van vijf weken hadden, was het bovendien een goed moment om de vloer te renoveren. In de eerste week van de vakantie verwijderden medewerkers van VDL zelf de rubberen vloertegels, licht Van den Heuvel toe. “Anders hadden we Indurfloor ervoor moeten betalen, terwijl het geen ingewikkelde klus is. Ze gingen er bovendien heel makkelijk uit. Gewoon de lepels van de heftruck ertegen en we konden ze er zo uitrijden.” Wat er onder de rubberen tegels tevoorschijn kwam, was niet mooi, herinnert Haselager zich. “De vloer onder de rubberen tegels was verre van egaal. In dit gedeelte was vroeger een productiestraat met onder meer spuitcabines. De putten daaronder waren wel dichtgegooid, maar er waren veel oneffenheden in de vloer die we eerst hebben moeten uitvlakken.”

### Strakke planning

Het was dan ook een flinke klus voor de firma uit Huizen. “In totaal hebben



we twee weken op deze locatie gewerkt. Dat vergde een strakke planning. We zijn eerst begonnen met het gereedmaken van de vloer. Alle achtergebleven lijmresten hebben we verwijderd door de ondervloer intensief te kogelstralen en te diamantschuren. Toen de vloer helemaal schoon was, hebben we hem voorzien van een hechtprimer, plaatselijk uitgevlakt en er een industriële cementgebonden gietvloermortel van Weber-Beamix over gegoten met een gemiddelde dikte van 10 mm.” Het vloestofdichte gedeelte van 600 m<sup>2</sup> kreeg nog een extra behandeling, voegt hij toe. “Die hebben we nog eens extra gestraald en er vervolgens na voldoende droging een gietvloer van Arturo op aangebracht.” Deze uitvoering met een cement gebonden gietvloer was in dit geval de beste optie, vindt Haselager. “De vloer

4 Toen de vloer helemaal schoon was, is die voorzien van een hechtprimer, plaatselijk uitgevlakt en overgoten met een industriële cementgebonden gietvloermortel met een gemiddelde dikte van 10 mm. (Foto: Indurfloor)

5 Het vloestofdichte gedeelte van 600 m<sup>2</sup> kreeg nog een extra behandeling. (Foto: Indurfloor)

6 “De gietvloer is slijt- en drukvast, stofvrij, vloestofdicht en vlak. Als je naar de kosten en de kwaliteit kijkt, is deze vloer voor de toepassing in de bussenfabriek de beste”, aldus Jeroen Haselager van Indurfloor. (Foto: Joop van Vlerken)

is slijt- en drukvast, stofvrij, vloestofdicht en vlak. Als je naar de kosten en de kwaliteit kijkt, is deze vloer voor de toepassing in de bussenfabriek de beste”, besluit hij.

