

## **krafton® brugdekplank 520.35**

### ***Beoordeling conform bouwbesluit***

Opdrachtgever	:	krafton®
Uitvoering	:	ing. M. Snoek
Geautoriseerd	:	ing. D.A. Mager
Rapport nr.	:	R_11143-2
Versie	:	1
Datum	:	18-12-2024

## Inhoudsopgave

1	Samenvatting.....	4
2	Productomschrijving.....	8
2.1	Geometrische eigenschappen .....	8
2.2	Mechanische eigenschappen.....	9
3	Eisen.....	10
3.1	Normen en aanbevelingen.....	10
3.2	Nationaal bijlage Nederland .....	10
3.3	Belastingen.....	11
3.4	Vereisten .....	12
3.5	Belastingcombinaties.....	14
4	Symbolen .....	17
5	Verificatie toelaatbare overspanning op 2 steunpunten .....	18
5.1	Eigengewicht.....	18
5.2	Verdeelde mobiele belasting .....	19
5.3	Puntlast .....	21
5.4	Dienstvoertuig.....	23
5.5	Sneeuw.....	32
5.6	Onbedoeld voertuig NVT .....	34
5.7	Samenvatting .....	41
6	Verificatie toelaatbare overspanning op 3 of meer steunpunten.....	43
6.1	Eigengewicht.....	43
6.2	Verdeelde mobiele belasting .....	44
6.3	Puntlast .....	46
6.4	Dienstvoertuig.....	49
6.5	Sneeuw.....	54
6.6	Onbedoeld voertuig NVT .....	55
6.7	Samenvatting .....	60
7	Comfort.....	62
8	Conclusie.....	63
	Bijlage A : Eigenschappen brugdekplank.....	64
A.1	Samenvatting .....	64
A.2	Test.....	65
A.2.1	Omschrijving testen .....	65
A.3	Testresultaten .....	66
A.3.1	Buigmodulus .....	67
A.3.2	Buigsterkte 2 steunpunten .....	68
A.3.3	Afschuifsterkte.....	69
A.3.4	Afschuifsterkte voor een puntlast op 100x100 mm .....	70

## Versie management

<b>Versie</b>	<b>Opmerkingen</b>	<b>Datum</b>
1	Eerste versie	18-12-2024

## 1 Samenvatting

Met de mechanische eigenschappen is de maximale overspanning van de brugdekplank bepaald voor de belastingen uit de EN1991-2 en voor verschillende doorbuigingseisen. De volgende situaties zijn gerapporteerd:

Meerdere enkelvelden:



Eén enkelveld:

(Plank = volledige brugbreedte)



(Meerdere) meervelden<sup>1</sup>:



**De maximale overspanningsadviezen voor plank 520.35 zijn:**

	Meerdere enkelvelden	Eén enkelveld	(Meerdere) meervelden
Zonder voertuigen	900 mm	900 mm	1070 mm
Alleen dienstvoertuig	320 mm	<b>NVT</b>	320 mm
Alleen onbedoeld voertuig	<b>NVT</b>	<b>NVT</b>	<b>NVT</b>
Dienst- en onbedoeld voertuig	<b>NVT</b>	<b>NVT</b>	<b>NVT</b>

Op de volgende pagina's staan de resultaten van de maximale overspanningsadviezen in grafiekvorm gepresenteerd. Wanneer een overspanning gekozen wordt in combinatie met een doorbuigingseis die onder de relevante lijnen in de grafiek ligt, voldoet de krafton® 520.35 aan de gestelde eisen aan een brugdekplank cf. bouwbesluit voor toepassing als fiets – voetgangersbrugdek in gevolgklasse CC2.

De analyse voor 3 of meer steunpunten gaat uit van steunpunten op gelijke afstanden van elkaar.

De maximaal toelaatbare uitkraging voor elke situatie is 60 mm.

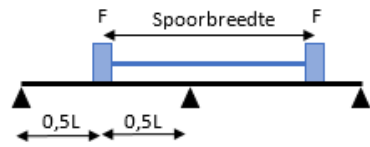
### Let op:

- Voor het dienstvoertuig is een minimale doorbuigingseis van  $L/200$  gehanteerd.
- Beschouwing doorbuiging "dienstvoertuig 3 of meer steunpunten" conform figuur 1. Niet beschouwd conform situatie 2 – bij situatie 2 dient een aanvullende toetsing gedaan te worden.

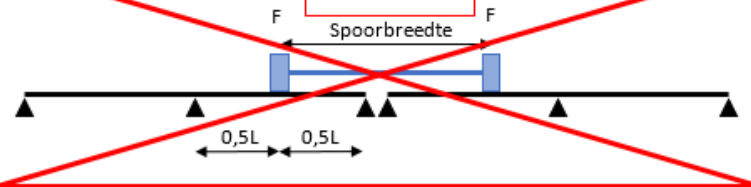
<sup>1</sup> Een meerveld is een situatie waarbij de brugdekplank ononderbroken doorloopt over minimaal 3 steunpunten. Ter plaatse van de steunpunten wordt een verbinding gebruikt die de plank voldoende fixeert in verticale richting, zowel omhoog als omlaag.

### Bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT)

BGT Situatie 1:



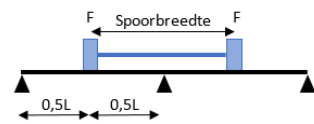
BGT Situatie 2:



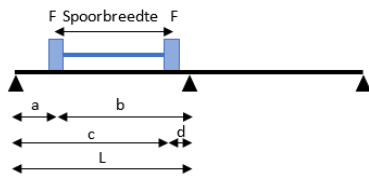
### Uiterste grenstoestand (UGT)

UGT Situatie 1:

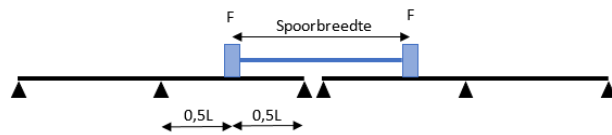
Voertuig positie 1:



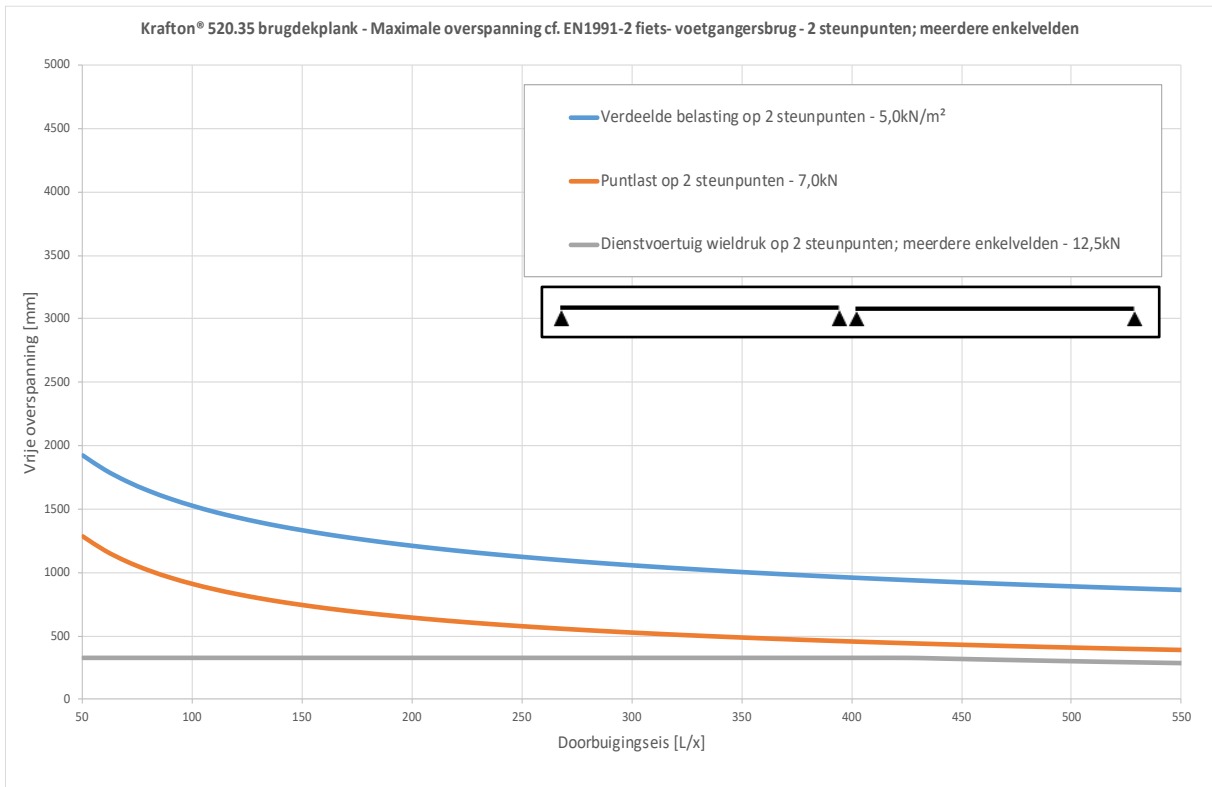
Voertuig positie 2:



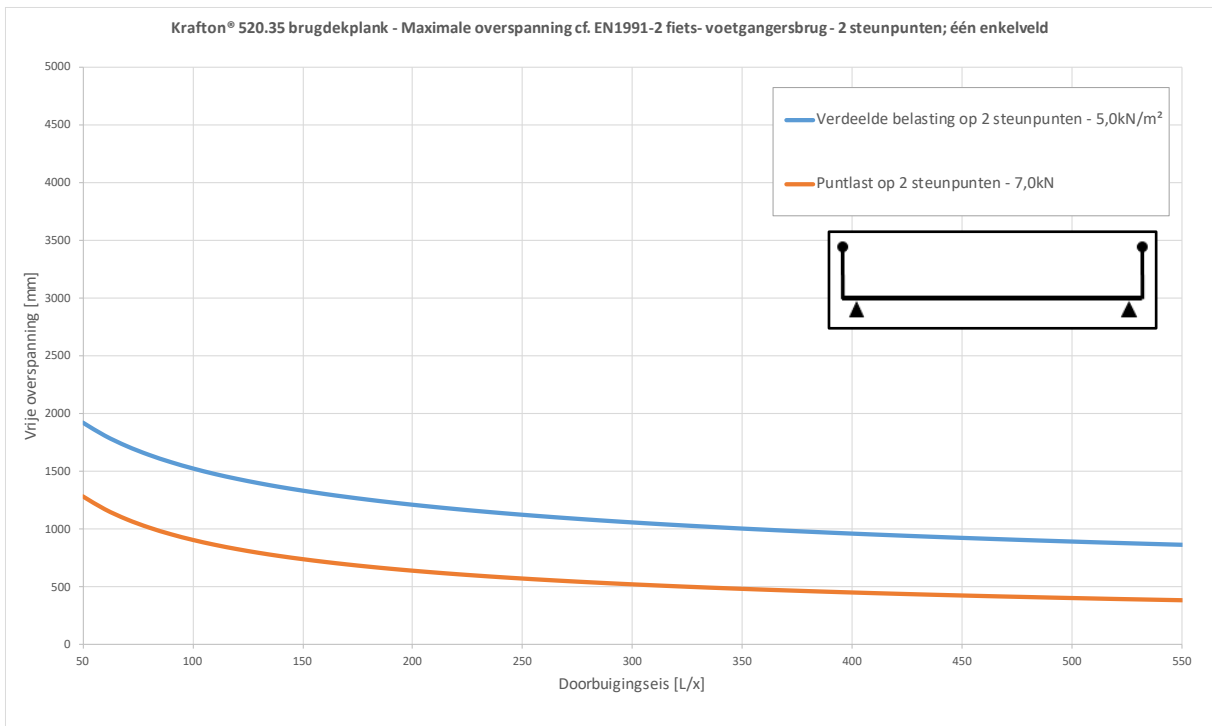
UGT Situatie 2:



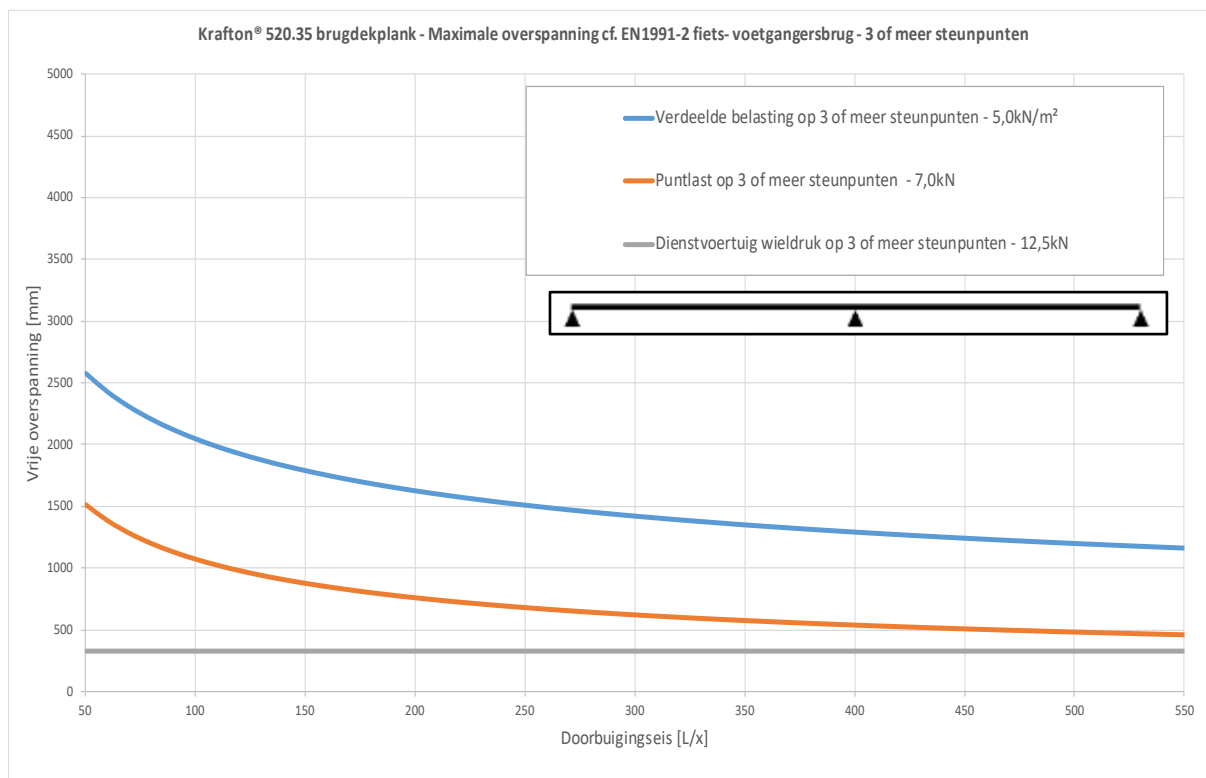
figuur 1: Beschouwde situaties dienst- en onbedoeld voertuig meerveld in BGT en UGT



figuur 2: Maximale overspanning als functie van de doorbuigingseis; 2 steunpunten; meerdere enkelvelden



figuur 3: Maximale overspanning als functie van de doorbuigingseis; 2 steunpunten; één enkelveld



figuur 4: Maximale overspanning als functie van de doorbuigingseis; 3 of meer steunpunten

Neem voor vragen of speciale toepassingen contact op met:

**krafton®**

Markweg Zuid 34  
4794 SN Heijningen

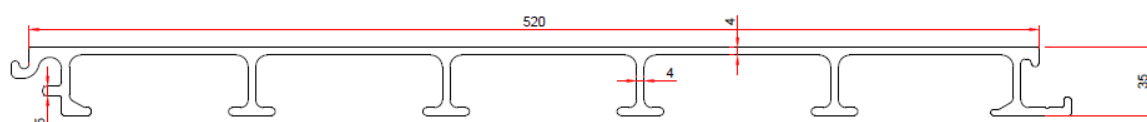
T +31 (0) 168227510

E / [info@krafton.nl](mailto:info@krafton.nl)

## 2 Productomschrijving

Gepultrudeerde, glasvezelversterkte polyester brugdekplank.

In figuur 5 is de dwarsdoorsnede van de plank weergegeven.



figuur 5: Geometrie plank 520.35

### 2.1 Geometrische eigenschappen

Breedte	b	520 mm
Hoogte	h	35 mm
Aantal ribben	n	6 -
Afstand tussen de ribben	d	100 mm
Oppervlak	A	3621 mm <sup>2</sup>
Afschuifoppervlak	A <sub>s</sub>	664 mm <sup>2</sup>
Traagheidsmoment	I	467409 mm <sup>4</sup>
Weerstandsmoment	W	17977 mm <sup>3</sup>
Gewicht plank	G	12,9 kg/m <sup>2</sup>

## 2.2 Mechanische eigenschappen

De karakteristieke mechanische eigenschappen zijn weergegeven in tabel 1, volledige mechanische eigenschappen zijn te vinden in Bijlage A.

tabel 1: Karakteristieke mechanische eigenschappen

		Eenheid	krafton® 520.35
Elasticiteitsmodulus	( $E_{b, \text{kar}}$ )	N/mm <sup>2</sup>	31850
Buigspanning	( $\sigma_{b, \text{kar}}$ )	N/mm <sup>2</sup>	378
Afschuifspanning	( $\tau_{\text{kar}}$ )	N/mm <sup>2</sup>	61,6
Dwarskracht op 100x100	( $D_{\text{kar}, 100}$ )	N	17840
Dwarskracht op 200x200	( $D_{\text{kar}, 200}$ )	N	17840

## 3 Eisen

### 3.1 Normen en aanbevelingen

De brugdekplank is beoordeeld volgens de volgende normen en aanbevelingen.

Norm	Titel	Versie
NEN-EN 1990	Eurocode - Basis of structural design	2011
NEN-EN 1991-2+C1	Traffic loads on bridges	2015
NEN-EN 1991-1-3	Actions on structures - Part 1-3: General actions - Snow loads	2011
CUR aanbeveling 96 (2019)	Vezelversterkte kunststoffen in civiele draagconstructies	2019
EN 13706-3	Specification for pultruded profiles – Part 3: Specific requirements	2002

### 3.2 Nationaal bijlage Nederland

Norm	Titel	Versie
NEN-EN 1990+A1+A1/C2/NB	Nationale bijlage bij Eurocode: Grondslagen constructief ontwerp	2011
NEN-EN 1991-2+C1/NB	Nationale bijlage bij Eurocode: Verkeersbelastingen op bruggen	2019
NEN-EN 1991-1-3/NB	Nationale bijlage bij Eurocode: Deel 1-3: Algemene belastingen - Sneeuwbelasting	2011

### 3.3 Belastingen

#### 3.3.1 Permanente belasting (G)

De permanente belasting op het brugdek komt voort uit het eigen gewicht van de brugdekplanken en de slijtlaag. De volgende massa's zijn aangehouden.

GVK brugdekplanken	12,9 kg/m <sup>2</sup>	
Slijtlaag	13,0 kg/m <sup>2</sup>	
Totaal permanente belasting	25,9 kg/m <sup>2</sup> =	0,259 kN/m <sup>2</sup> [G]

#### 3.3.2 Veranderlijke belasting (Q)

##### 3.3.2.1 Mobiele belasting

Verdeelde mobiele belasting	5,0 kN/m <sup>2</sup>	[Qf]
Puntlast	7,0 kN	[Qf;w]
Afmeting puntlast	100 x 100 mm <sup>2</sup>	
Dienstvoertuig		
As 1	25,0 kN	[Qd]
Wielprint	250 x 250 mm <sup>2</sup>	
As 2	25,0 kN	
Wielprint	250 x 250 mm <sup>2</sup>	
Spoorbreedte	1750 mm	
Wielbasis	3000 mm	

##### 3.3.2.2 Sneeuw

Maximaal mogelijke sneeuwlast	0,7 kN/m <sup>2</sup>	
Maximale vormfactor voor gesloten leuning	2 -	
Maximale sneeuwlast	1,4 kN/m <sup>2</sup>	[Qs]

### 3.3.3 Bijzondere belasting (A)

Onbedoeld voertuig met de volgende eigenschappen:

Onbedoeld voertuig van 12 ton

As 1	80,0 kN	[Aov]
Wielprint	200 x 200 mm	
As 2	40,0 kN	
Wielprint	200 x 200 mm	
Spoorbreedte	1300 mm	
Wielbasis	3000 mm	

## 3.4 Vereisten

### 3.4.1 Vereisten t.a.v. bruikbaarheid grenstoestand

De doorbuigingseis is per project apart te bepalen.

De verificatie berekening is gerapporteerd voor een doorbuigingsadvies.

De eis wordt gesteld aan de bijkomende doorbuiging.

Alle doorbuigingseisen tot en met een eis van L/550 zijn berekend en gerapporteerd in figuur 2, figuur 3 en figuur 4.

De volgende doorbuigingsadviezen worden gehanteerd:

- L/200 Verdeelde mobiele belasting
- L/100 Puntlast
- L/200 Dienstvoertuig
- Geen doorbuigingsadvies voor overige belastingen beschouwd

### 3.4.2 Comfort

De gehanteerde comforteis is aangehouden cf. JRC document "JRC 53443 human induced vibrations".

Gewenst comfort niveau CL1.

Maximaal toelaatbare versnelling is  $0,5 \text{ m/s}^2$ . Dit is gegarandeerd wanneer de eigenfrequentie boven de 5Hz ligt. Dit wordt aangehouden als minimale eis.

### 3.4.3 Vereisten t.a.v. uiterste grenstoestand

Sterkte eis conform CUR 96:

$$E_d \leq \frac{\eta_c \cdot R_k}{\gamma_m}$$

$E_d$	Rekenlast
$R_k$	Karakteristieke weerstand
$\eta_c$	Conversie factor
$\gamma_M$	Materiaal factor

Gezien  $\eta_c$  afhankelijk is van de belasting duur wordt deze in de belastingcombinatie meegenomen.

$$\frac{E_d}{\eta_c} \leq \frac{R_k}{\gamma_m}$$

### 3.4.4 Materiaalfactor

De CUR “Aanbeveling 96” schrijft materiaalfactoren voor met betrekking tot de eigenschappen van vezelversterkte kunststoffen die bij controle van de uiterste grenstoestand in rekening gebracht moeten worden. Deze waarden zijn geldig voor nageharde laminaten geproduceerd door middel van pultrusie.

$\gamma_{M1}$  is de partiele materiaalfactor gekoppeld aan geometrische afwijkingen en modelonzekerheden in het verkrijgen van de juiste materiaaleigenschappen.

$\gamma_{M2}$  is de partiele materiaalfactor die onzekerheden in de sterkte-eigenschappen van het materiaal verdisconteert en die afhankelijk is van de spreiding in materiaaleigenschappen.

$$\gamma_M = \gamma_{M1} \times \gamma_{M2}$$

$$\gamma_{M1} = 1,15 \quad \text{Op sterkte}$$

$$\gamma_{M2} = 1,20 \quad \text{Voor pultrusie}$$

Resultierend:

$$\gamma_M = 1,38 \quad \text{Op sterkte} \quad (=1,15 \times 1,20)$$

## 3.5 Belastingcombinaties

### 3.5.1 Conversiefactoren

De CUR “Aanbeveling 96” 2019 schrijft conversiefactoren voor met betrekking tot de eigenschappen van vezelversterkte kunststoffen die bij controle van de verschillende grenstoestanden in rekening gebracht moeten worden.

De conversiefactor verdisconteert voorziene effecten van temperatuur, tijd, omgevingsinvloeden (vocht, zonlicht), tijdsduur van de belasting en cyclische belastingen op de materiaaleigenschappen. De conversiefactor kan per type belasting (korte- of lange duur) verschillend zijn. De conversiefactor  $\eta_c$ , is opgebouwd uit:

$$\eta_c = \eta_{ct} \cdot \eta_{cm} \cdot \eta_{cv} \cdot \eta_{cf}$$

$\eta_{ct}$	=	1,0	Temperatuur effecten (BGT)
$\eta_{ct}$	=	0,9	Temperatuur effecten (UGT)
$\eta_{cm}$	=	0,9	Effecten van water(damp)
$\eta_{cv,kort}$	=	1,0	Kruip korte duur (1 uur)
$\eta_{cv,middel}$	=	0,8	Kruip korte duur (3 maanden)
$\eta_{cv,lang}$	=	0,67	Kruip lange duur (100 jaar)
$\eta_{cf}$	=	0,9	Vermoeiingseffecten

Afhankelijk van de belastingduur en soort analyse worden de conversiefactoren, conform CUR “Aanbeveling 96” 2019, gecombineerd. Deze volgende conversiefactoren worden op de belastingen in rekening gebracht.

Analyse van vervormingen (bruikbaarheidsgrenstoestand):

$\eta_{c,kort}$	=	0,81
$\eta_{c,middel}$	=	0,65
$\eta_{c,lang}$	=	0,54

Analyse van sterkte (uiterste grenstoestand):

$\eta_{c,kort}$	=	0,81
$\eta_{c,middel}$	=	0,65
$\eta_{c,lang}$	=	0,54

### 3.5.2 Belastingfactoren

De belastingfactoren in de bruikbaarheidsgrenstoestand zijn gelijk aan 1.0

De belastingfactoren in de uiterste grenstoestand zijn aangehouden conform gevolgklasse **CC2**

*tabel 2: Belastingfactoren conform EN1991 NB*

Gevolgklasse	$\beta$	G			Verkeer (met $\psi = 1$ )	Overig veranderlijk (met $\psi = 1$ )
		$\gamma_{G,sup}$		$\gamma_{G,int}$		
		6.10a	6.10b (incl. $\xi$ )	6.10a en 6.10b		
CC1	3,3	1,20	1,10	0,9	1,20	1,35
CC2	3,8	1,30	1,20	0,9	1,35	1,5
CC3	4,3	1,40	1,25	0,9	1,5	1,65

### 3.5.3 Combinaties bruikbaarheidsgrenstoestand

$$BC = \frac{1}{\eta_c} \times G \text{ of } \frac{1}{\eta_c} \times Q_i$$

Waarin:	$\eta_c$	conversiefactor sterkte cf. CUR 96; 2019
	G	permanente belasting (eigen gewicht)
	$Q_i$	veranderlijke belasting i

BGT 1	$1/0,54 \times G$
BGT 2	$1/0,81 \times Q_f$
BGT 3	$1/0,81 \times Q_{f;w}$
BGT 4	$1/0,81 \times Q_d$

### 3.5.4 Combinaties uiterste grenstoestand

$$BC = \gamma_{G;sup} \frac{1}{\eta_c} \times G + \gamma_Q \frac{1}{\eta_c} \times Q_i$$

Waarin:	$\gamma_{G;sup}$	belastingsfactor permanente belasting cf. N1990/NB
	$\eta_c$	conversiefactor sterkte cf. CUR 96; 2019
	$\gamma_Q$	belastingsfactor variabele belasting cf. N1990/NB
	G	permanente belasting (eigen gewicht)
	$Q_i$	veranderlijke belasting i

UGT 1	$1,30 \times 1/0,54 \times G$
UGT 2	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Q_f$
UGT 3	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Q_{f;w}$
UGT 4	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Q_d$
UGT 5	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,50 \times 1/0,65 \times Q_s$
UGT 6	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times A_{ov}$

## 4 Symbolen

$y$	=	verticale doorzakking [mm]
$F$	=	puntlast [N]
$q$	=	verdeelde belasting lijnlast [N/mm]
$L$	=	vrije overspanning [mm]
$E_b$	=	buigmodulus [N/mm <sup>2</sup> ]
$I$	=	traagheidsmoment [mm <sup>4</sup> ]
$\sigma_b$	=	optredende buigspanning [N/mm <sup>2</sup> ]
$W$	=	weerstandsmoment [mm <sup>3</sup> ]
$\sigma_{b, kar}$	=	karakteristieke buigsterkte [N/mm <sup>2</sup> ]
$\gamma_m$	=	materiaal afminderingsfactor [-]
$\tau$	=	optredende schuifspanning [N/mm <sup>2</sup> ]
$A_s$	=	afschuif oppervlak [mm <sup>2</sup> ]
$b_o$	=	breedte puntlast oppervlak [mm]
$L_o$	=	lengte puntlast oppervlak [mm]
$L_s$	=	spoorbreedte [mm]
$D$	=	optredende dwarskracht [N]
$\tau_{kar}$	=	karakteristieke schuifsterkte [N/mm <sup>2</sup> ]
$D_{kar, i}$	=	karakteristieke weerstand tegen afschuiving tgv een puntlast [N]

## **5 Verificatie toelaatbare overspanning op 2 steunpunten**

### **5.1 Eigengewicht**

Dit belastingsgeval is niet maatgevend en is verder niet beschouwd.

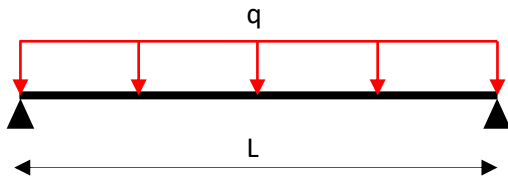
## 5.2 Verdeelde mobiele belasting

<b>BGT 2</b>	<b>1/0,81 x Qf</b>
<b>UGT 2</b>	<b>1,20 x 1/0,54 x G + 1,35 x 1/0,81 x Qf</b>

Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Verdeelde mobiele belasting	5,0 kN/m <sup>2</sup>
G	0,135 N/mm
Q <sub>f</sub>	2,6 N/mm
Maximale overspanning bij L/200	1210 mm

q <sub>BGT2</sub>	3,21 N/mm
q <sub>UGT2</sub>	4,63 N/mm

De berekening hanteert de volgende situatie:



### 5.2.1 BGT 2

Verificatie op doorbuiging:

$$y = \frac{5 \times q \times L^4}{384 \times EI} \leq \frac{L}{200}$$

q	3,21 N/mm
L	1210 mm
E	31850 N/mm <sup>2</sup>
I	467409 mm <sup>4</sup>
Y <sub>optr.</sub>	6,02 mm
Y <sub>toel.</sub>	6,05 mm
u.c.	0,99 <b>OK</b>

## 5.2.2 UGT 2

### Verificatie op buigspanning:

$$\sigma_b = \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b, kar}}{\gamma_m}$$

q	4,63 N/mm
L	1210 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr.}$	47 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,17 <b>OK</b>

### Verificatie op afschuiving:

$$\tau = \frac{q \times L}{2 \times A_s} \leq \frac{\tau_{kar}}{\gamma_m}$$

q	4,63 N/mm
L	1210 mm
$A_s$	664 mm <sup>2</sup>
$\tau_{kar.}$	61,6 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\tau_{optr.}$	4,2 N/mm <sup>2</sup>
$\tau_{toel.}$	44,7 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,09 <b>OK</b>

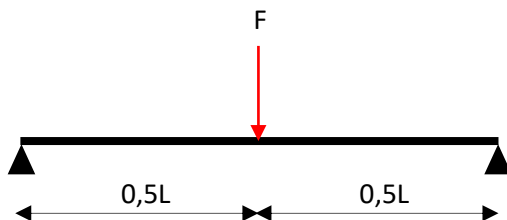
### 5.3 Puntlast

<b>BGT 3</b>	<b><math>1/0,81 \times Q_f;w</math></b>
<b>UGT 3</b>	<b><math>1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Q_f;w</math></b>

Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Puntlast op 100 x 100 mm	7,0 kN
G	0,135 N/mm
Maximale overspanning L/100	900 mm

$Q_{BGT3}$	8642 N
$q_{UGT3}$	0,299 N/mm
$Q_{UGT3}$	11667 N

De berekening hanteert de volgende situatie:



#### 5.3.1 BGT 3

Verificatie op doorbuiging:

$$y = \frac{F \times L^3}{48 \times EI} \leq \frac{L}{100}$$

F	8642 N
L	900 mm
E	31850 N/mm <sup>2</sup>
I	467409 mm <sup>4</sup>
$y_{optr.}$	8,82 mm
$y_{toel.}$	9,00 mm
u.c.	0,98 <b>OK</b>

### 5.3.2 UGT 3

#### Verificatie op buigspanning:

$$\sigma_b = \frac{F \times L}{4 \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b, kar}}{\gamma_m}$$

F	11667 N
q	0,299 N/mm
L	900 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar}$ .	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr}$ .	148 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel}$ .	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,54 <b>OK</b>

#### Verificatie op afschuiving:

$$D_{optr.} = F \leq \frac{D_{kar,100}}{\gamma_m}$$

F	11667 N
$D_{kar,100}$	17840 N
$\gamma_m$	1,38 -
$D_{optr}$ .	11019 N
$D_{toel}$ .	12927 N
u.c.	0,85 <b>OK</b>

## 5.4 Dienstvoertuig

**BGT 4**                     $1/0,81 \times Qd$   
**UGT 4**                     $1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Qd$

Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Puntlast op 250 x 250 mm	12,5 kN
G	0,135 N/mm
Spoorbreedte	1750 mm
Maximale overspanning situatie 1 L/200	320 mm
Maximale overspanning situatie 2 L/200	<b>NVT</b> mm

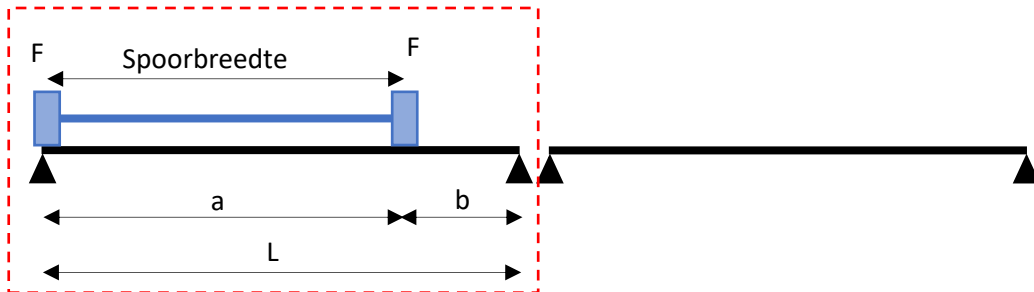
$Q_{BGT4}$	15432 N
$q_{UGT4}$	0,299 N/mm
$Q_{UGT4}$	20833 N

De berekening hanteert de volgende situaties:

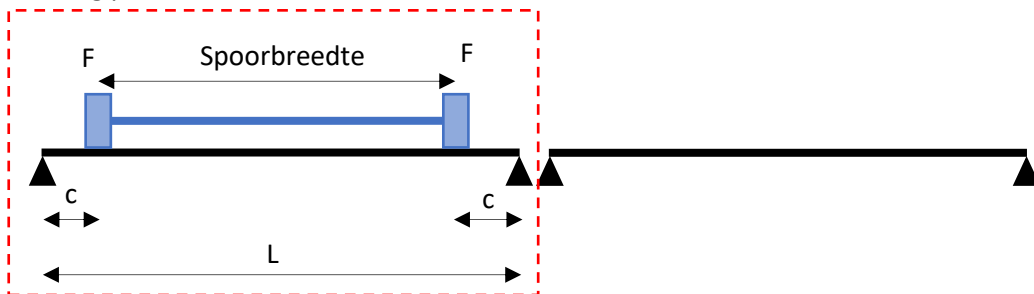
**Situatie 1: meerdere enkelvelden**

Situatie 1 beschrijft de situatie waarbij het voertuig op meerdere planken kan staan. Deze planken liggen op twee steunpunten. De enkelvelden binnen de rode rechthoeken worden beschouwd.

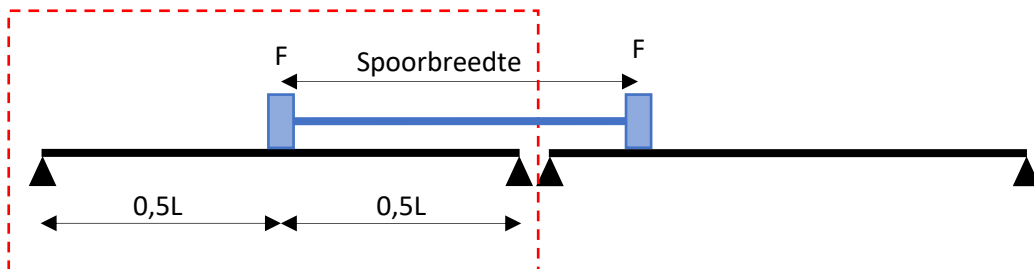
Voertuig positie 1:  $NVT L < L_s$



Voertuig positie 2:  $NVT L < L_s$



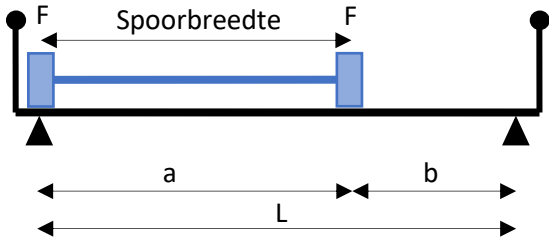
Voertuig positie 3:



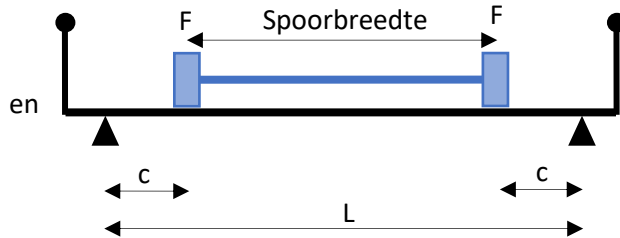
**Situatie 2: één enkelveld  $L > L_s$  NVT**

Situatie 2 beschrijft de situatie waarbij geldt dat één plank gelijk is aan de totale breedte van de brug. Hier worden twee posities bekeken, deze zijn hieronder weergegeven. De meest kritische positie wordt gerapporteerd, dit is afhankelijk van de totale lengte  $L$ , spoorbreedte  $L_s$  en de toelaatbare doorbuiging.

Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:



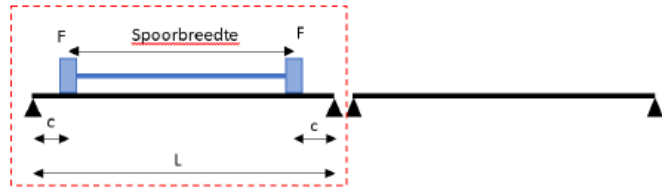
### 5.4.1 BGT 4 situatie 1

#### Verificatie op doorbuiging:

De maximale doorbuiging voor dienstvoertuig positie 2 is: **NVT**  $L < L_s$

$$y_{pos2} = \frac{F \times c}{24 \times EI} \times (3L^2 - 4c^2) \leq \frac{L}{200}$$

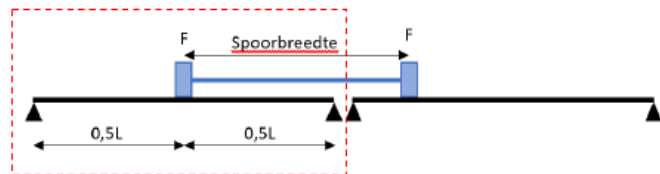
Voertuig positie 2:



De maximale doorbuiging voor dienstvoertuig positie 3 is:

$$y_{pos3} = \frac{F \times L^3}{48 \times EI} \leq \frac{L}{200}$$

Voertuig positie 3:



De maximaal optredende doorbuiging in situatie 1:

F	15432 N
L	320 mm
c	0 mm
E	31850 N/mm <sup>2</sup>
I	467409 mm <sup>4</sup>
$y_{optr;pos2}$	<b>NVT</b> mm
$y_{optr;pos3}$	0,71 mm
$y_{optr;max}$	0,71 mm
$y_{toel.}$	1,60 mm
u.c.	0,44 <b>OK</b>

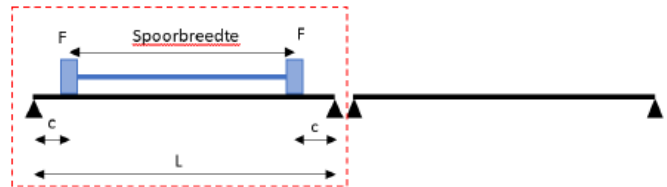
## 5.4.2 UGT 4 situatie 1

### Verificatie op buigspanning:

De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 2 is: **NVT**  $L < L_s$

$$\sigma_{b;pos2} = \frac{F \times c}{W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

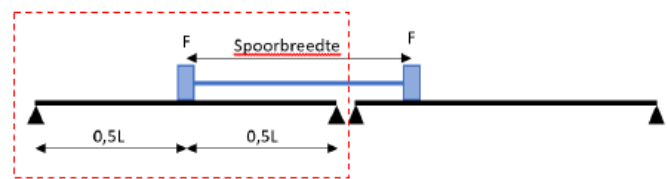
Voertuig positie 2:



De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 3 is:

$$\sigma_{b;pos3} = \frac{F \times L}{4 \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

Voertuig positie 3:



De maximaal optredende buigspanning in situatie 1:

F	20833 N
q	0,299 N/mm
L	320 mm
c	0 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr;pos2}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr;pos3}$	93 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr;max}$	93 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,34 <b>OK</b>

**Verificatie op afschuiving:**

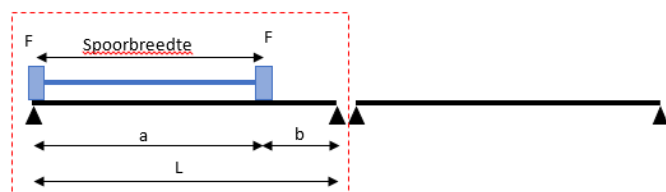
$$D_{kar;250} > D_{kar;200}$$

$$D_{optr.} = \left( F \times \frac{L - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) + \left( F \times \frac{b - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) \leq \frac{D_{kar;250}}{\gamma_m}$$

De tweede term in de formule hierboven wordt enkel gebruikt wanneer  $L > L_s + L_0$  (wanneer de overspanning groter is dan de spoorbreedte + wielbreedte). Wanneer  $L < L_s + L_0$ , dan is de tweede term in de formule hierboven gelijk aan 0.

F	20833 N
L	320 mm
L <sub>0</sub>	250 mm
b	0 mm
D <sub>kar;250</sub>	17840 N
γ <sub>m</sub>	1,38 -
D <sub>optr.</sub>	12695 N
D <sub>toel.</sub>	12927 N
u.c.	0,98 <b>OK</b>

Voertuig positie 1:



### 5.4.3 BGT 4 situatie 2 NVT

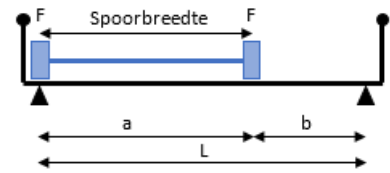
#### Verificatie op doorbuiging:

De maximale doorbuiging voor dienstvoertuig positie 1 is:

$$y_{pos1} = \frac{F \times a \times b}{27 \times EI \times L} \times (a + 2b) \times \sqrt{3a \times (a + 2b)} \leq \frac{L}{200}$$

Deze maximale doorbuiging is op locatie:  $x = \sqrt{\frac{a}{3}} \times (a + 2b)$  als  $a > b$

Voertuig positie 1:



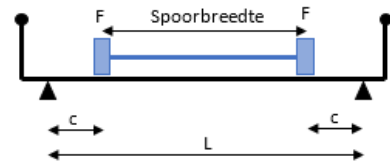
De maximale doorbuiging voor dienstvoertuig positie 2 is:

$$y_{pos2} = \frac{F \times c}{24 \times EI} \times (3L^2 - 4c^2) \leq \frac{L}{200}$$

De maximaal optredende doorbuiging in situatie 2:

F	15432 N
a	1750 mm
b	0 mm
c	0 mm
L	<b>NVT</b> mm
E	31850 N/mm <sup>2</sup>
I	467409 mm <sup>4</sup>
$y_{optr,pos1}$	<b>NVT</b> mm
$y_{optr,pos2}$	<b>NVT</b> mm
$y_{optr,max}$	<b>NVT</b> mm
$y_{toel.}$	0,05 mm
u.c.	<b>NVT</b>

Voertuig positie 2:



### 5.4.4 UGT 4 situatie 2 **NVT**

#### Verificatie op buigspanning:

De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 1 is:

$$\sigma_{b;pos1} = \frac{F \times a \times b}{L \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

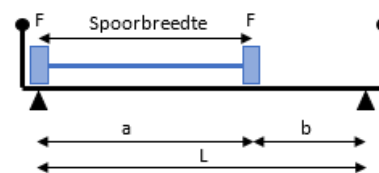
De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 2 is:

$$\sigma_{b;pos2} = \frac{F \times c}{W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

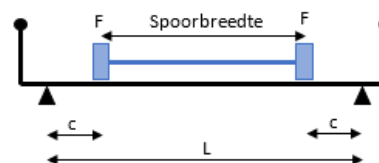
De maximaal optredende buigspanning in situatie 2:

F	20833 N
q	0,299 N/mm
a	1750 mm
b	0 mm
c	0 mm
L	<b>NVT</b> mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr.pos1}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr.pos2}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr.max}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	<b>NVT</b>

Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:



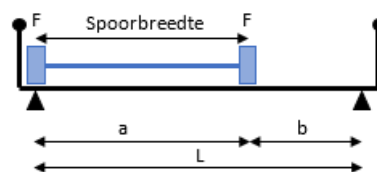
**Verificatie op afschuiving:**

$$D_{kar;250} > D_{kar;200}$$

$$D_{optr.} = \left( F \times \frac{L - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) + \left( F \times \frac{b - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) \leq \frac{D_{kar,250}}{\gamma_m}$$

F	20833 N
L	<b>NVT</b> mm
L <sub>0</sub>	250 mm
b	0 mm
D <sub>kar;250</sub>	17840 N
γ <sub>m</sub>	1,38 -
D <sub>optr.</sub>	<b>NVT</b> N
D <sub>toel.</sub>	12927 N
u.c.	<b>NVT</b>

Voertuig positie 1:



## 5.5 Sneeuw

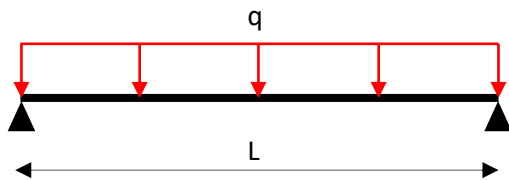
De maximaal toelaatbare overspanning is gelimiteerd op 5000 mm.

### UGT 5 $1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,50 \times 1/0,65 \times Q_s$

Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Verdeelde belasting	1,4 kN/m <sup>2</sup>
G	0,135 N/mm
Q <sub>s</sub>	0,7 N/mm
Maximale overspanning	4450 mm

$$q_{UGT5} = 1,98 \text{ N/mm}$$

De berekening hanteert de volgende situatie:



### 5.5.1 UGT 5

Verificatie op buigspanning:

$$\sigma_b = \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b, kar}}{\gamma_m}$$

q	1,98 N/mm
L	4450 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
σ <sub>kar.</sub>	378 N/mm <sup>2</sup>
γ <sub>m</sub>	1,38 -
σ <sub>optr.</sub>	273 N/mm <sup>2</sup>
σ <sub>toel.</sub>	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	1,00 <b>OK</b>

**Verificatie op afschuiving:**

$$\tau = \frac{q \times L}{2 \times A_s} \leq \frac{\tau_{kar}}{\gamma_m}$$

q	1,98 N/mm
L	4450 mm
A <sub>s</sub>	664 mm <sup>2</sup>
τ <sub>kar.</sub>	61,6 N/mm <sup>2</sup>
γ <sub>m</sub>	1,38 -
τ <sub>optr.</sub>	1,2 N/mm <sup>2</sup>
τ <sub>toel.</sub>	44,7 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,03 <b>OK</b>

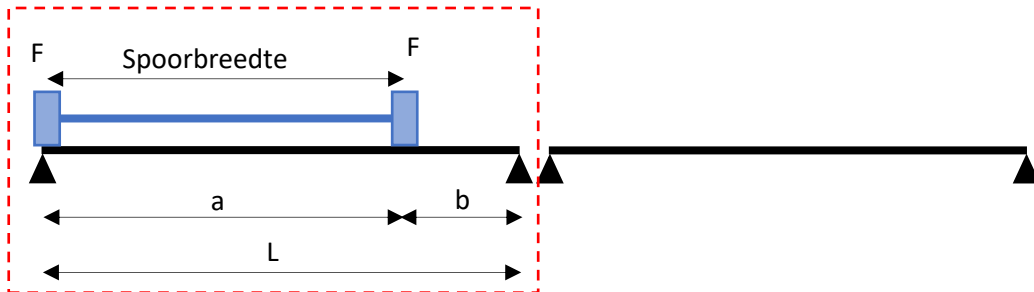


De berekening hanteert de volgende situaties:

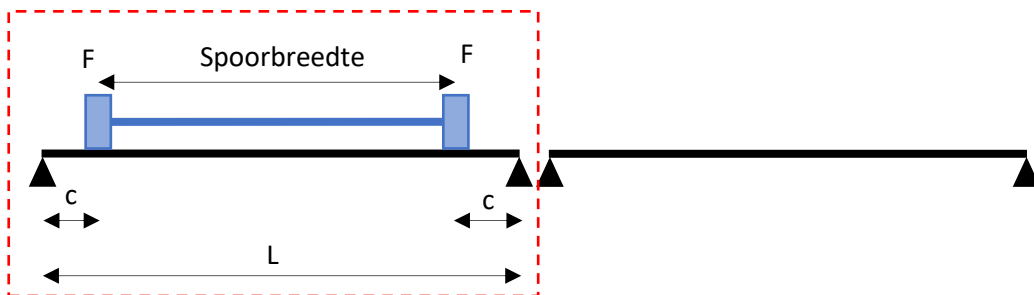
**Situatie 1: meerdere enkelvelden**

Situatie 1 beschrijft de situatie waarbij het voertuig op meerdere planken staat. Deze planken liggen op twee steunpunten. Het enkelveld binnen het rode vierkant wordt beschouwd.

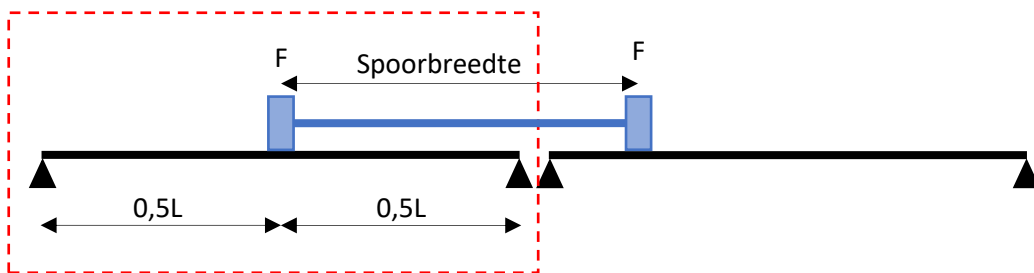
Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:



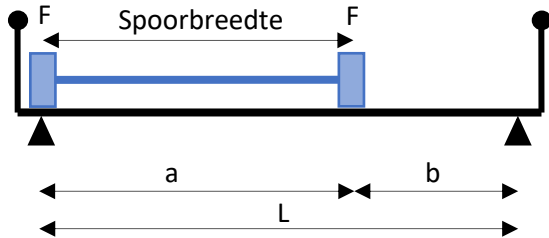
Voertuig positie 3:



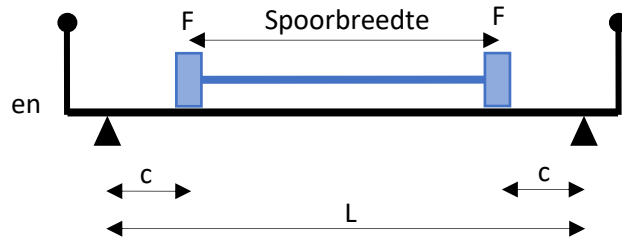
**Situatie 2: één enkelveld  $L > L_s$**

Situatie 2 beschrijft de situatie waarbij geldt dat één plank gelijk is aan de totale breedte van de brug. Hier worden twee posities bekeken, deze zijn hieronder weergegeven. De meest kritische positie wordt gerapporteerd, dit is afhankelijk van de totale lengte  $L$ , spoorbreedte  $L_s$  en de toelaatbare doorbuiging.

Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:



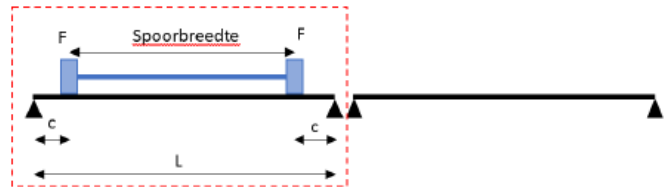
### 5.6.1 UGT 6 situatie 1

#### Verificatie op buigspanning:

De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 2 is:

$$\sigma_{b;pos2} = \frac{F \times c}{W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

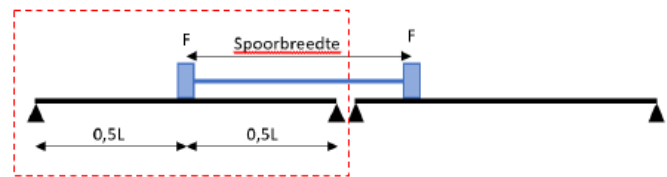
Voertuig positie 2:



De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 3 is:

$$\sigma_{b;pos3} = \frac{F \times L}{4 \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

Voertuig positie 3:



De maximaal optredende buigspanning in situatie 1:

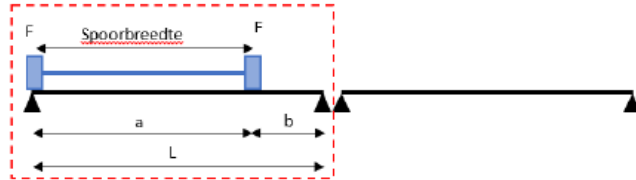
F	66667 N
q	0,299 N/mm
L	<b>NVT</b> mm
c	0 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr;pos2}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr;pos3}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr;max}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	<b>NVT</b>

**Verificatie op afschuiving:**

$$D_{optr.} = \left( F \times \frac{L - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) + \left( F \times \frac{b - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) \leq \frac{D_{kar;200}}{\gamma_m}$$

F	66667 N
L	<b>NVT</b> mm
L <sub>0</sub>	200 mm
D <sub>kar;200</sub>	17840 N
γ <sub>m</sub>	1,38 -
D <sub>optr.</sub>	<b>NVT</b> N
D <sub>toel.</sub>	12927 N
u.c.	<b>NVT</b>

Voertuig positie 1:



## 5.6.2 UGT 6 situatie 2

### Verificatie op buigspanning:

De maximale buigspanning voor onbedoeld voertuig positie 1 is:

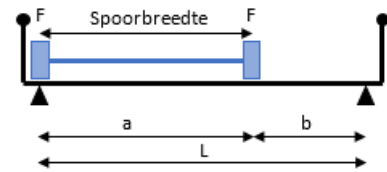
$$\sigma_{b;pos1} = \frac{F \times a \times b}{L \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

De maximale buigspanning voor onbedoeld voertuig positie 2 is:

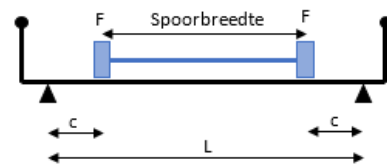
$$\sigma_{b;pos2} = \frac{F \times c}{W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

De maximaal optredende buigspanning van situatie 2:

Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:



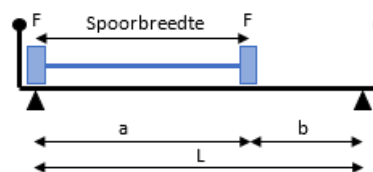
F	66667 N
q	0,299 N/mm
a	1300 mm
b	0 mm
c	0 mm
L	<b>NVT</b> mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr.pos1}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr.pos2}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr.max}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	<b>NVT</b>

**Verificatie op afschuiving:**

$$D_{optr.} = \left( F \times \frac{L - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) + \left( F \times \frac{b - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) \leq \frac{D_{kar,200}}{\gamma_m}$$

F	66667 N
L	<b>NVT</b> mm
L <sub>0</sub>	200 mm
b	0 mm
D <sub>kar,200</sub>	17840 N
γ <sub>m</sub>	1,38 -
D <sub>optr.</sub>	<b>NVT</b> N
D <sub>toel.</sub>	12927 N
u.c.	<b>NVT</b>

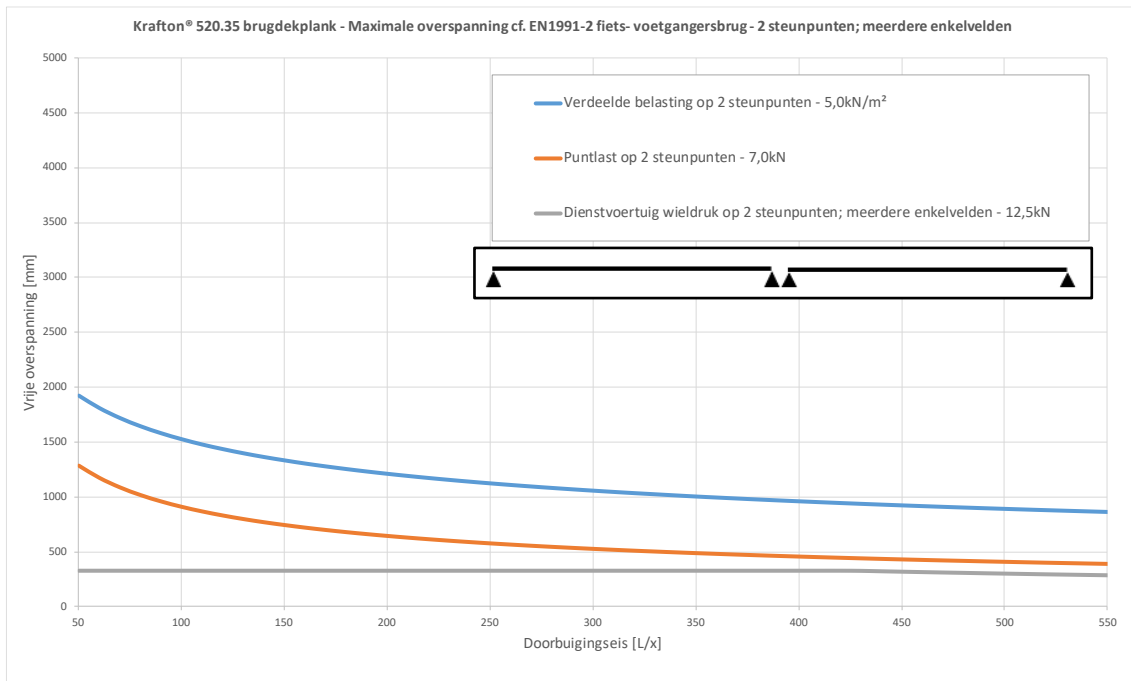
Voertuig positie 1:



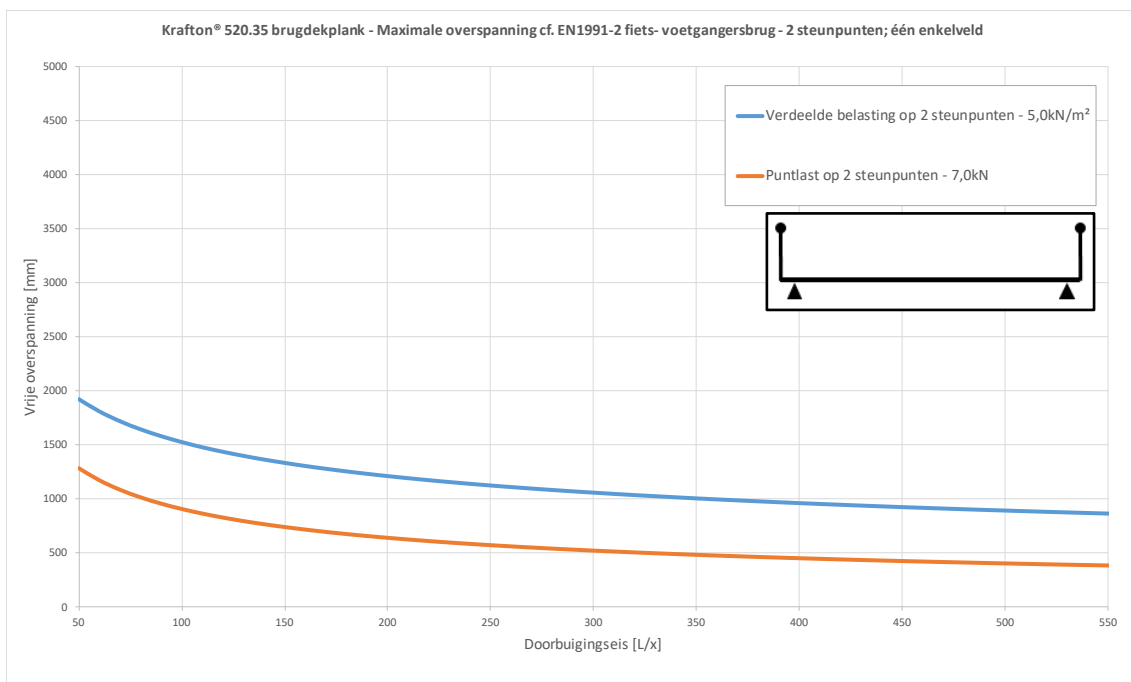
## 5.7 Samenvatting

De plank is geverifieerd voor elk belastinggeval. De maximale overspanning is bepaald met de eerdergenoemde sterkte-eisen en voor de doorbuigingseisen tot en met L/550. Voor elk geval is de maximale overspanning weergegeven in figuur 6 en figuur 7.

Tenzij anders vermeld is de berekening gedaan voor een ligger vrij opgelegd op twee steunpunten.



figuur 6: Maximale overspanning in functie van de doorbuigingseis; 2 steunpunten; meerdere enkelvelden



figuur 7: Maximale overspanning in functie van de doorbuigingseis; 2 steunpunten; één enkelveld

**De overspanningen zijn berekend met de volgende belastingen:**

- Verdeelde belasting            5,0 kN/m<sup>2</sup>
- Puntlast                            7,0 kN
- Dienstvoertuig                    5 ton
- Onbedoeld voertuig            12 ton

**Let op:**

- Voor het dienstvoertuig is een minimale doorbuigingseis van  $L/200$  gehanteerd.

## **6 Verificatie toelaatbare overspanning op 3 of meer steunpunten**

### **6.1 Eigengewicht**

Dit belastingsgeval is niet maatgevend en is verder niet beschouwd.

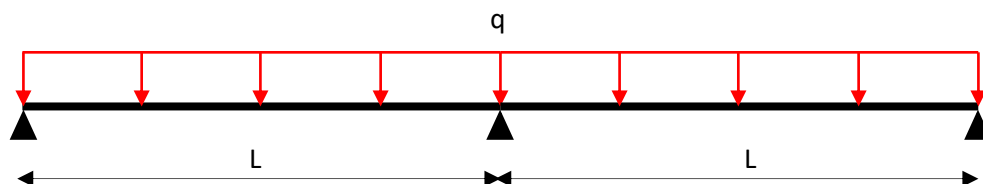
## 6.2 Verdeelde mobiele belasting

<b>BGT 2</b>	$1/0,81 \times Q_f$
<b>UGT 2</b>	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Q_f$

Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Verdeelde belasting	5,0 kN/m <sup>2</sup>
G	0,135 N/mm
Q <sub>f</sub>	2,6 N/mm
Maximale overspanning L/200	1620 mm

q <sub>BGT2</sub>	3,21 N/mm
q <sub>UGT2</sub>	4,63 N/mm

De berekening hanteert de volgende situatie:



### 6.2.1 BGT 2

Verificatie op doorbuiging:

$$y = \frac{q \times L^4}{185 \times EI} \leq \frac{L}{200}$$

q	3,21 N/mm
L	1620 mm
E	31850 N/mm <sup>2</sup>
I	467409 mm <sup>4</sup>
Y <sub>optr.</sub>	8,03 mm
Y <sub>toel.</sub>	8,10 mm
u.c.	0,99 <b>OK</b>

## 6.2.2 UGT 2

De sterkte verificatie wordt conservatief versimpeld naar een éénvelds-overspanning.

### Verificatie op buigspanning:

$$\sigma_b = \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b, kar}}{\gamma_m}$$

q	4,63 N/mm
L	1620 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr.}$	85 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,31 <b>OK</b>

### Verificatie op afschuiving:

$$\tau = \frac{q \times L}{2 \times A_s} \leq \frac{\tau_{kar}}{\gamma_m}$$

q	4,63 N/mm
L	1620 mm
$A_s$	664 mm <sup>2</sup>
$\tau_{kar.}$	61,6 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\tau_{optr.}$	5,7 N/mm <sup>2</sup>
$\tau_{toel.}$	44,7 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,13 <b>OK</b>

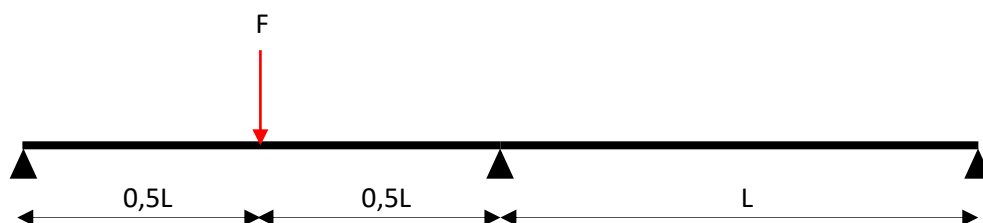
### 6.3 Puntlast

<b>BGT 3</b>	$1/0,81 \times Q_f;w$
<b>UGT 3</b>	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Q_f;w$

Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Puntlast op 100 x 100 mm	7,0 kN
G	0,135 N/mm
Maximale overspanning L/100	1070 mm

$Q_{BGT3}$	8642 N
$q_{UGT3}$	0,299 N/mm
$Q_{UGT3}$	11667 N

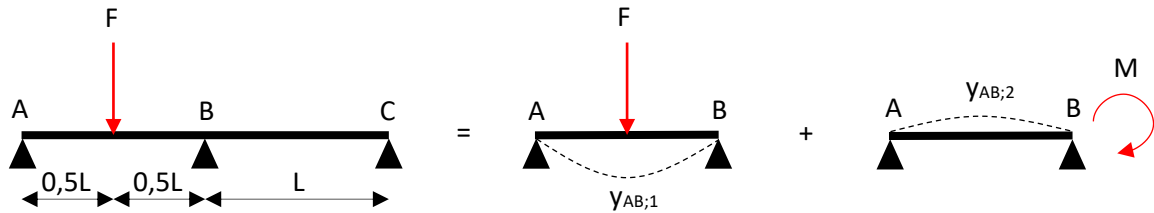
De berekening hanteert de volgende situatie:



### 6.3.1 BGT 3

#### Verificatie op doorbuiging:

De doorbuiging bij  $x=0,5L$  is representatief voor de maximale doorbuiging<sup>2</sup>.



$$y_{AB} = \frac{F \times L^3}{48 \times EI} + \frac{M}{6 \times EI} \left( -\frac{3}{8} L^2 \right)$$

$$M = \frac{3 \times F \times L}{32}$$

$$y = \frac{23 \times F \times L^3}{1536 \times EI} < \frac{L}{100}$$

F	8642 N
L	1070 mm
E	31850 N/mm <sup>2</sup>
I	467409 mm <sup>4</sup>
$y_{\text{optr.}}$	10,65 mm
$y_{\text{toel.}}$	10,70 mm
u.c.	1,00 <b>OK</b>

<sup>2</sup> De locatie van de maximale doorbuiging is in werkelijkheid niet  $x=0,5L$ . Door deze aanname wordt een maximale fout van 2% geïntroduceerd. Gezien doorbuiging geen effect heeft op de veiligheid is deze versimpeling acceptabel.

### 6.3.2 UGT 3

De sterkte verificatie wordt conservatief versimpeld naar een éénvelds-overspanning.

#### Verificatie op buigspanning:

$$\sigma_b = \frac{F \times L}{4 \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b, kar}}{\gamma_m}$$

F	11667 N
q	0,299 N/mm
L	1070 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr.}$	176 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,64 <b>OK</b>

#### Verificatie op afschuiving:

$$D_{optr.} = F \leq \frac{D_{kar, 100}}{\gamma_m}$$

F	11667 N
$D_{kar, 100}$	17840 N
$\gamma_m$	1,38 -
$D_{optr.}$	11019 N
$D_{toel.}$	12927 N
u.c.	0,85 <b>OK</b>

## 6.4 Dienstvoertuig

<b>BGT 4</b>	$1/0,81 \times Qd$
<b>UGT 4</b>	$1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Qd$

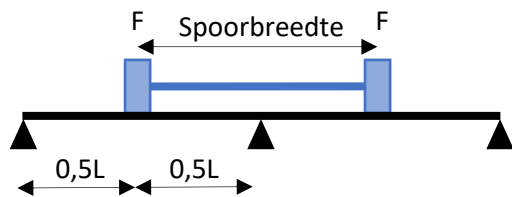
Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Puntlast op 250 x 250 mm	12,5 kN
G	0,135 N/mm
Spoorbreedte	1750 mm
Maximale overspanning L/200	320 mm

$Q_{BGT4}$	15432 N
$q_{UGT4}$	0,299 N/mm
$Q_{UGT4}$	20833 N

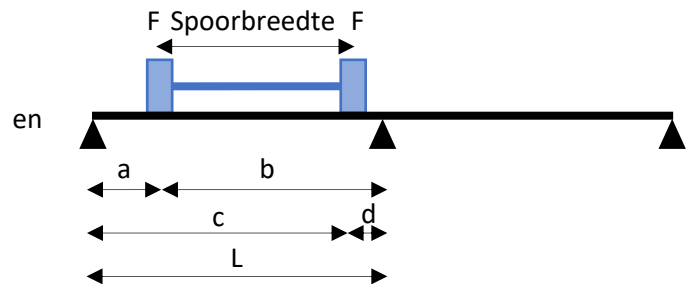
De berekening hanteert de volgende situaties:

Situatie 1:

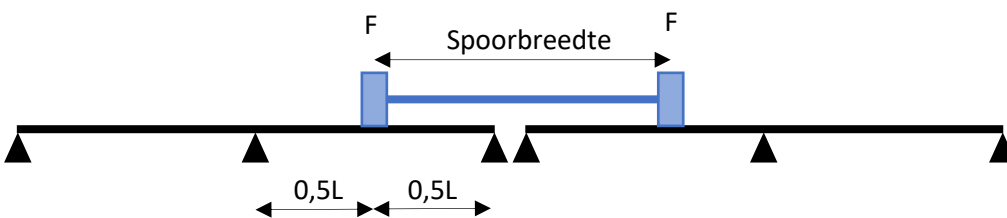
Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:  $NVT L < L_s$



Situatie 2:

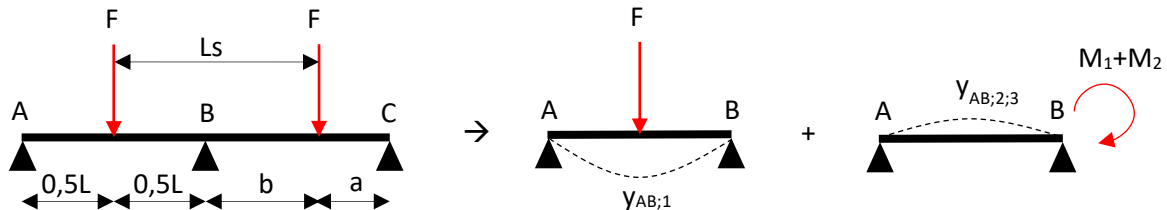


### 6.4.1 BGT 4

#### Verificatie op doorbuiging:

De maximale doorbuiging voor dienstvoertuig situatie 1 positie 1 is:

De doorbuiging bij  $x = 0,5L$  is representatief voor de maximale doorbuiging<sup>3</sup>.



$$y_{pos1} = \frac{F \times L^3}{48 \times EI} + \frac{M_1}{6 \times EI} \left( -\frac{3}{8} L^2 \right) + \frac{M_2}{6 \times EI} \left( -\frac{3}{8} L^2 \right) \leq \frac{L}{200}$$

$$M_1 = \frac{3 \times F \times L}{32} \quad M_2 = \frac{F \times a \times b}{4L^2} \times (L + a) \quad a = \frac{3}{2}L - L_s \quad b = L - a$$

$$y_{pos1} = \frac{F \times L^3}{48 \times EI} - \frac{3 \times F \times L^3}{512 \times EI} - \frac{M_2 \times L^2}{16 \times EI} \leq \frac{L}{200}$$

$M_2$  is alleen verkrijgbaar bij  $a > 0$ , ofwel  $L > 2/3L_s$ . In de situatie waarin geldt:  $a < 0$  wordt  $F$  in  $M_2$  als  $0kN$  beschouwd.

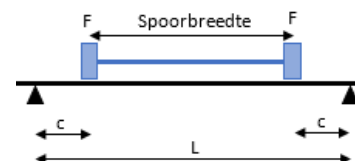
<sup>3</sup> De locatie van de maximale doorbuiging is in werkelijkheid niet  $x=0.5L$ . Door deze aanname wordt een maximale fout van 2% geïntroduceerd. Gezien doorbuiging geen effect heeft op de veiligheid is deze versimpeling acceptabel.

De maximale doorbuiging voor dienstvoertuig situatie 1 positie 2 is: **NVT**  $L < L_s$

Deze berekening is conservatief versimpeld naar één enkelveld:

$$y_{pos2} = \frac{F \times c}{24 \times EI} \times (3L^2 - 4c^2) \leq \frac{L}{200}$$

Voertuig positie 2:



De maximaal optredende doorbuiging in situatie 1:

F	15432 N
L	320 mm
L <sub>s</sub>	1750 mm
a	-1270 mm
b	1590 mm
c	0 mm
E	31850 N/mm <sup>2</sup>
I	467409 mm <sup>4</sup>
Y <sub>optr.pos1</sub>	0,51 mm
Y <sub>optr.pos2</sub>	<b>NVT</b> mm
Y <sub>optr.max</sub>	0,51 mm
Y <sub>toel.</sub>	1,60 mm
u.c.	0,32 <b>OK</b>

Voor de verificatie op doorbuiging is situatie 2 **ONGUNSTIGER**, deze is weinig voorkomend en daarom niet beschouwd. Mocht dit wel nodig zijn, dan dient een aparte analyse te worden uitgevoerd.

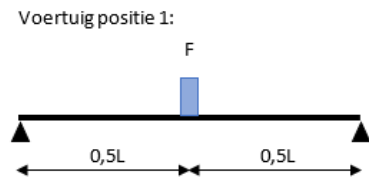
## 6.4.2 UGT 4

De sterkte verificatie wordt conservatief versimpeld naar een éénvelds-overspanning en geldt voor alle beschouwde situaties.

### Verificatie op buigspanning:

De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 1 is:

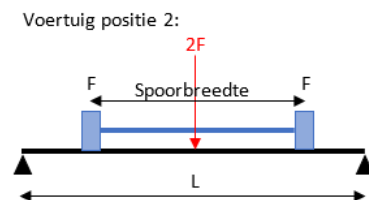
$$\sigma_b = \frac{F \times L}{4 \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b, kar}}{\gamma_m}$$



De maximale buigspanning voor dienstvoertuig positie 2 is: **NVT**  $L < L_s$

$$\sigma_b = \frac{2 \times F \times L}{4 \times W} + \frac{q \times L^2}{8 \times W} \leq \frac{\sigma_{b, kar}}{\gamma_m}$$

Beide puntlasten zijn conservatief samengevoegd naar 1 puntlast in het midden. Deze positie treedt enkel als: spoorbreedte  $> L$



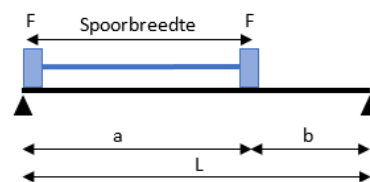
De maximaal optredende buigspanning:

F	20833 N
q	0,299 N/mm
L	320 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr. pos1}$	93 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr. pos2}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr. max}$	93 N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	0,34 <b>OK</b>

**Verificatie op afschuiving:**

$$D_{250} > D_{200}$$

$$D_{optr.} = \left( F \times \frac{L - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) + \left( F \times \frac{b - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) \leq \frac{D_{kar;250}}{\gamma_m}$$



F	20833 N
L	320 mm
b	0 mm
L <sub>0</sub>	250 mm
D <sub>kar;250</sub>	17840 N
γ <sub>m</sub>	1,38 -
D <sub>optr.</sub>	12695 N
D <sub>toel.</sub>	12927 N
u.c.	0,98 <b>OK</b>

## **6.5 Sneeuw**

De sterkte verificatie wordt conservatief versimpeld naar een éénvelds-overspanning. De uitwerking van deze versimpeling is beschreven in het hoofdstuk van de éénvelds-overspanning. Hoofdstuk 5.5.

## 6.6 Onbedoeld voertuig **NVT**

UGT 6                     $1,20 \times 1/0,54 \times G + 1,35 \times 1/0,81 \times Aov$

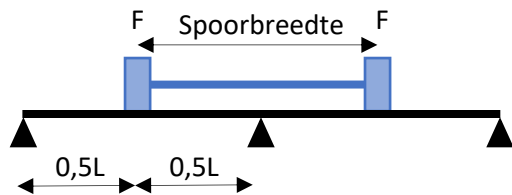
Plank draagvlak breedte	0,520 m
Eigengewicht	0,259 kN/m <sup>2</sup>
Puntlast op 200 x 200 mm	40,0 kN
G	0,135 N/mm
Spoorbreedte	1300 mm
Maximale overspanning	<b>NVT</b> mm

$q_{UGT6}$	0,299 N/mm
$Q_{UGT6}$	66667 N

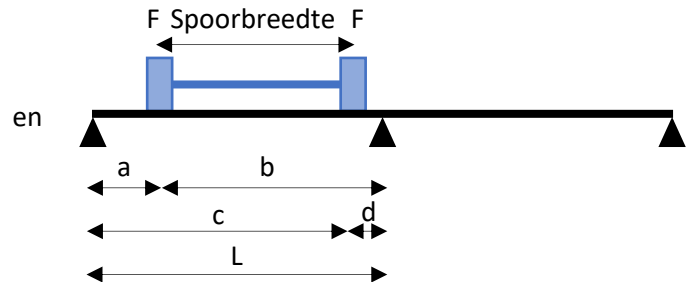
De berekening hanteert de volgende situaties:

Situatie 1:

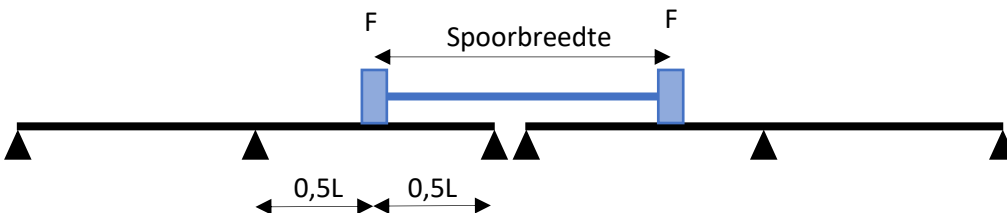
Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:



Situatie 2:



### 6.6.1 UGT 6

#### Verificatie op buigspanning:

De maximale buigspanning voor het onbedoeld voertuig situatie 1 positie 1 is gunstiger dan situatie 2 en is daarom niet beschouwd.

De maximale buigspanning voor het onbedoeld voertuig situatie 1 positie 2 is:

$$\sigma_b = \sigma_{b;1} + \sigma_{b;2} + \sigma_{b;3} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

Buigspanning locatie a t.g.v. wiel 1:

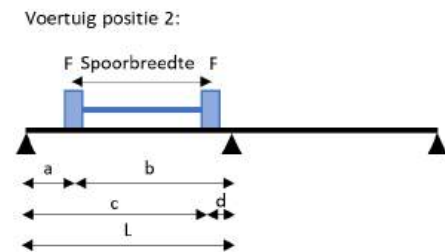
$$\sigma_{b;1} = \frac{F \times a \times b}{4 \times L^2 \times W} \times (4 \times L^2 - a \times (L + a))$$

Buigspanning locatie a t.g.v. wiel 2:

$$\sigma_{b;2} = \frac{F \times c \times d}{4 \times L^2 \times W} \times (4 \times L^2 - c \times (L + c)) \times \frac{c - L_s}{c}$$

Buigspanning locatie a t.g.v. eigengewicht:

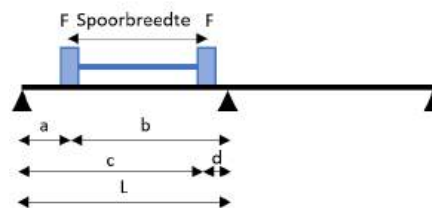
$$\sigma_{b;3} = \frac{3 \times q \times L \times a - 4 \times q \times a^2}{8 \times W}$$



$$\sigma_b = \sigma_{b;1} + \sigma_{b;2} + \sigma_{b;3} \leq \frac{\sigma_{b,kar}}{\gamma_m}$$

F	66667 N
q	0,299 N/mm
L	<b>NVT</b> mm
Ls	1300 mm
a	5 mm
b	5 mm
c	0 mm
d	0 mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{b;1}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{b;2}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{b;3}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{optr.}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	<b>NVT</b>

Voertuig positie 2:



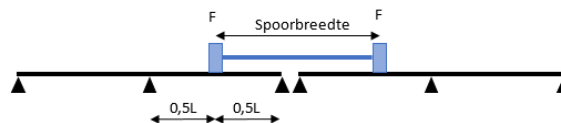
De maximale buigspanning voor onbedoeld voertuig situatie 2 is:

De buigspanning bij  $x=0.5L$  is representatief voor de maximale buigspanning<sup>4</sup>.

$$\sigma_b = \frac{13 \times F \times L}{64 \times W} + \frac{q \times L^2}{16 \times W}$$

F	66667 N
q	0,299 N/mm
L	<b>NVT</b> mm
W	17977 mm <sup>3</sup>
$\sigma_{kar.}$	378 N/mm <sup>2</sup>
$\gamma_m$	1,38 -
$\sigma_{optr.}$	<b>NVT</b> N/mm <sup>2</sup>
$\sigma_{toel.}$	274 N/mm <sup>2</sup>
u.c.	<b>NVT</b>

Situatie 2:



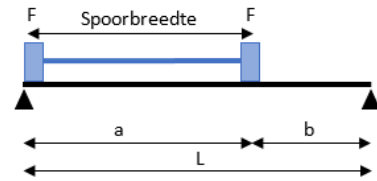
<sup>4</sup> De locatie van de maximale buigspanning is in werkelijkheid niet  $x=0.5L$ . Door deze aanname wordt een fout van 2% geïntroduceerd. Om deze foutmarge te compenseren wordt een maximale u.c. van 0,98 gehanteerd.

### Verificatie op afschuiving:

De verificatie op afschuiving wordt conservatief versimpeld naar een éénvelds-overspanning.

$$D_{optr.} = \left( F \times \frac{L - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) + \left( F \times \frac{b - \frac{1}{2} \times L_0}{L} \right) \leq \frac{D_{kar;200}}{\gamma_m}$$

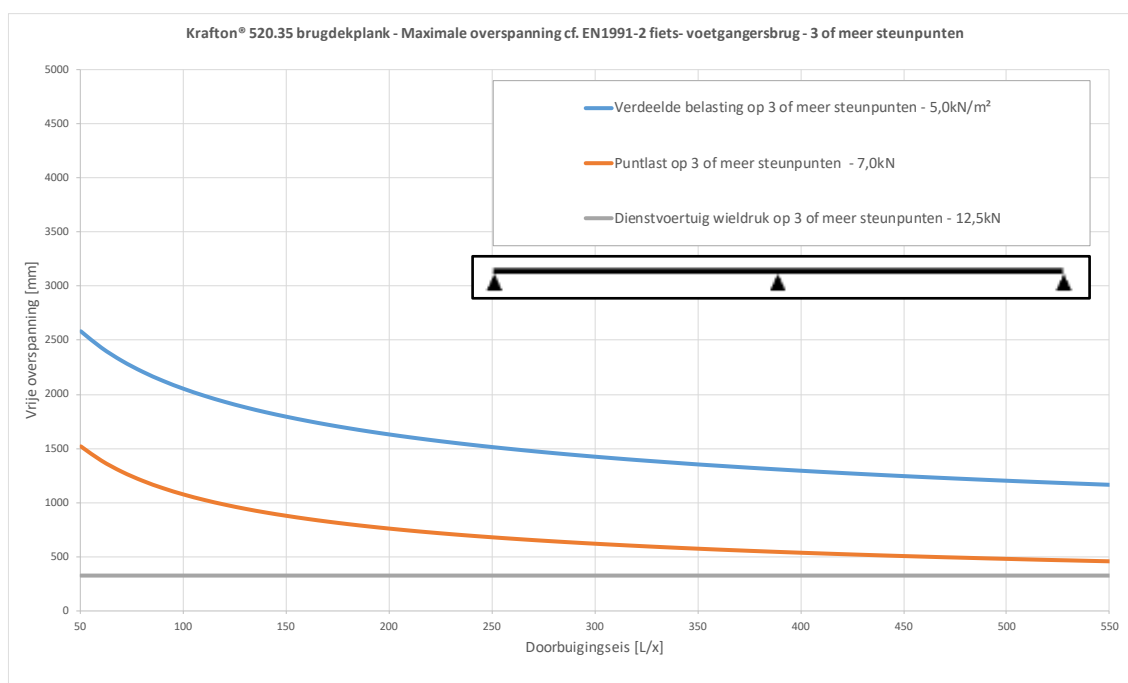
F	66667 N
L	<b>NVT</b> mm
b	0 mm
L <sub>0</sub>	200 mm
D <sub>kar;200</sub>	17840 N
γ <sub>m</sub>	1,38 -
D <sub>optr.</sub>	<b>NVT</b> N
D <sub>toel.</sub>	12927 N
u.c.	<b>NVT</b>



## 6.7 Samenvatting

De plank is geverifieerd voor elk belastinggeval. De maximale overspanning is bepaald met de eerdergenoemde sterkte-eisen en voor de doorbuigingseisen tot en met  $L/550$ . Voor elk geval is de maximale overspanning weergegeven in figuur 8.

Tenzij anders vermeld is de berekening gedaan voor een ligger vrij opgelegd op drie steunpunten.



figuur 8: Maximale overspanning in functie van de doorbuigingseis; 3 of meer steunpunten

### De overspanningen zijn berekend met de volgende belastingen:

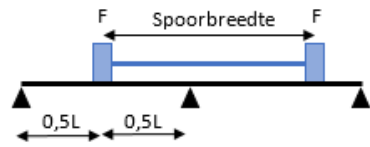
- Verdeelde belasting                    5,0 kN/m<sup>2</sup>
- Puntlast                                    7,0 kN
- Dienstvoertuig                          5 ton
- Onbedoeld voertuig                    12 ton

### Let op:

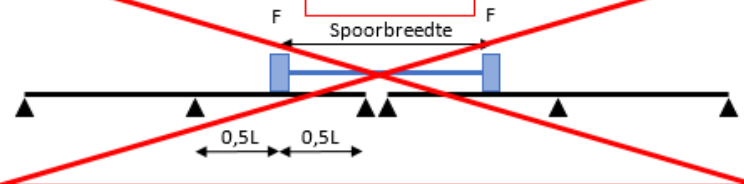
- Voor het dienstvoertuig is een minimale doorbuigingseis van  $L/200$  gehanteerd.
- Beschouwing doorbuiging dienstvoertuig conform figuur 9.  
Niet beschouwd conform situatie 2 – bij situatie 2 dient een aanvullende toetsing gedaan te worden.

### Bruikbaarheidsgrenstoestand (BGT)

BGT Situatie 1:



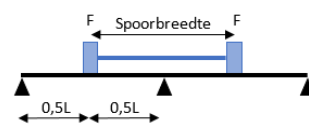
BGT Situatie 2:



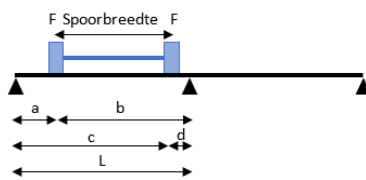
### Uiterste grenstoestand (UGT)

UGT Situatie 1:

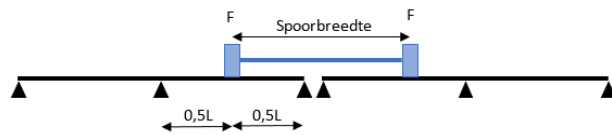
Voertuig positie 1:



Voertuig positie 2:



UGT Situatie 2:



figuur 9: Beschouwde situaties dienst- en onbedoeld voertuig meerveld in BGT en UGT

## 7 Comfort

$$f = \frac{1}{2\pi} * C * \sqrt{\frac{EI * g}{\eta_c * q * L^4}}$$

$$f \geq 5 \text{ Hz}$$

Plank draagvlak breedte	w	0,520 mm
Eigengewicht	q	0,259 N/mm
Gravitatieversnelling	g	9,81 m/s <sup>2</sup>
Vrije overspanning	L	2900 mm
Buigstijfheid	EI	1,49E+10 Nmm <sup>2</sup>
Conversiefactor comfort	$\eta_c$	0,81 -
Factor voor oplegging	C	9,87 -
	$f_{\text{optr.}}$	5,54 Hz
	$f_{\text{toel.}}$	5,00 Hz
	u.c.	0,90 <b>OK</b>

De overspanning van de plank bij de 5Hz limiet is 2900 mm, deze is hoger dan de maximale overspanningen in de andere belastingsituaties.

De comforteis is niet maatgevend.

## 8 Conclusie

De krafton® 520.35 mm brugdekplank voldoet aan het bouwbesluit wanneer een overspanning en een doorbuigingseis gekozen wordt die valt onder de getoonde grafieken.

Neem voor vragen of speciale toepassingen contact op met:

**krafton®**

Markweg Zuid 34

4794 SN Heijningen

T +31 (0) 168227510

E / [info@krafton.nl](mailto:info@krafton.nl)

## Bijlage A : Eigenschappen brugdekplank

### A.1 Samenvatting

In deze bijlage zijn de mechanische eigenschappen van de gepultrudeerde glasvezelversterkte krafton® 520.35 brugdekplank van BIJL gerapporteerd. De mechanische eigenschappen van de brugdekplank zijn bepaald door middel van testen. De eigenschappen zijn samengevat in tabel 3.

tabel 3: Mechanische eigenschappen

		Eenheid	Krafton® 520.35
Afmetingen	(b x h)	mm	520 x 35
Oppervlak	(A)	mm <sup>2</sup>	3621
Afschuifoppervlak	(A <sub>s</sub> )	mm <sup>2</sup>	664
Traagheidsmoment	(I)	mm <sup>4</sup>	4,67E+05
Weerstandsmoment	(W)	mm <sup>3</sup>	17977
Gewicht	(G)	kg/m <sup>2</sup>	12,9
Elasticiteitsmodulus	(E <sub>gem</sub> )	N/mm <sup>2</sup>	31850
Buigspanning	(σ <sub>b,kar</sub> )	N/mm <sup>2</sup>	378
Afschuifspanning	(τ <sub>kar</sub> )	N/mm <sup>2</sup>	61,6
Profiel eigenschappen			
Buigstijfheid	(EI)	Nmm <sup>2</sup> /mm	2,86E+07
Buigsterkte	(M <sub>b</sub> )	Nmm/mm	13053
Afschuifsterkte	(D)	N/mm	79
Karakteristieke dwarskracht t.g.v. puntlast op 100x100	(D <sub>kar,100</sub> )	N	17840
Karakteristieke dwarskracht t.g.v. puntlast op 200x200	(D <sub>kar,200</sub> )	N	17840

## **A.2 Test**

### ***A.2.1 Omschrijving testen***

De volgende testen zijn uitgevoerd:

- Bepaling van de buigstijfheid en de buigsterkte volgens EN ISO 14125
- Bepaling van de afschuifsterkte middels een 3 punts buigproef met lijnlast vlak naast de oplegging.
- Bepaling van de toelaatbare dwarskracht ten gevolge van een puntlast op 200mm x 200mm overeenkomstig de wielprint van een onbedoeld voertuig volgens EN1991-2 NB - Verkeersbelastingen op bruggen.
- Bepaling van de toelaatbare dwarskracht ten gevolge van een puntlast op 100mm x 100mm

## A.3 Testresultaten

Volgens EN1990:2002 bijlage D geldt dat de karakteristieke sterkte waarde berekend wordt uit de gemiddelde sterkte waarde minus  $k_n$  maal de standaarddeviatie.

De waarden voor  $k_n$  worden aangehouden volgens tabel D1 in EN1990:2002.

Voor de karakteristieke stijfheid waarde geldt dat deze gelijk is aan de gemiddelde gemeten stijfheid waarde.

*tabel 4 EN1990:2002 bijlage D Tabel D1*

**Tabel D1 — Waarden van  $k_n$  voor de 5 % karakteristieke waarde**

$n$	1	2	3	4	5	6	8	10	20	30	$\infty$
$V_x$ bekend	2,31	2,01	1,89	1,83	1,80	1,77	1,74	1,72	1,68	1,67	1,64
$V_x$ niet bekend	–	–	3,37	2,63	2,33	2,18	2,00	1,92	1,76	1,73	1,64

### A.3.1 Buigmodulus

De mechanische eigenschappen zijn door krafton® getest, de testen zijn uitgevoerd op 11-11-2024.

De buigmodulus is bepaald door de helling te bepalen van de kracht-verplaatsings curve. De helling is bepaald door het nemen van twee punten op de grafiek en daar een lijn tussen te trekken. De punten zijn in het lineaire gedeelte van de curve gekozen. De E-modulus wordt berekend met de volgende formule:

$$\Delta y = \frac{\Delta F \times L^3}{48 \times E_b I} \quad \rightarrow \quad E_b = \frac{\Delta F \times L^3}{48 \times I \times \Delta y}$$

Waarin:

$\Delta y$	=	Verplaatsing [mm]
$\Delta F$	=	Kracht [N]
L	=	Overspanning [mm]
$E_b$	=	Buigmodulus [N/mm <sup>2</sup> ]
I	=	Traagheidsmoment [mm <sup>4</sup> ]

tabel 5: Testresultaten buigmodulus

Sample nr.	L [mm]	$\Delta F$ [N]	$\Delta y$ [mm]	$E_b$ [N/mm <sup>2</sup> ]
1	700	20000	10	30576
2	700	20500	10	31341
3	700	20800	10	31799
4	700	21000	10	32105
5	700	21200	10	32411
6	700	21500	10	32870
7				
Gemiddelde waarde [ $E_{b, \text{gem}}$ ]				31850

### A.3.2 Buigsterkte 2 steunpunten

De buigsterkte is berekend op basis van de test uitgevoerd op 11-11-2024 door krafton®.

De test waarden ( $F_{breuk}$ ) worden gebruikt om de buigsterkte ( $\sigma_b$ ) te bepalen middels de volgende formule:

$$\sigma_b = \frac{F_{breuk} \times L}{4 \times W}$$

Hierin is: L = overspanning zie tabel 6  
W = weerstandsmoment 17977 mm<sup>3</sup>

tabel 6: Testresultaten buigsterkte 2 steunpunten

Sample nr.	L [mm]	$F_{breuk}$ [N]	$\sigma_{b,min}$ [N/mm <sup>2</sup> ]
1	700	56402	549
2	700	56257	548
3	700	56636	551
4	700	55296	538
5	700	55325	539
6	700	54291	529
Gemiddelde [ $\sigma_{b,gem}$ ]			542
Standaarddeviatie [s]			9
Karakteristieke waarde [ $\sigma_{b,kar}$ ]			523

De karakteristieke waarde is bepaald uit de gemiddelde waarde minus 2,18 x de standaarddeviatie.

### A.3.3 Afschuifsterkte

De afschuifsterkte is berekend op basis van de test uitgevoerd op 11-11-2024 door krafton®.

De test waarden ( $F_{breuk}$ ) worden gebruikt om de afschuifsterkte ( $\tau$ ) te bepalen middels de volgende formule:

$$\tau = \frac{F_{breuk} \times (L - a)}{L \times A_s}$$

De test is uitgevoerd bij een overspanning van  $L = 175\text{mm}$ . De drukstempel vormt een lijnlast op het product en heeft een diameter van  $100\text{mm}$ . De afstand tussen de stempel en de oplegging was  $a = 87,5\text{mm}$ .

Tabel 7: Testresultaten afschuifsterkte

Sample nr.	$F_{breuk}$ [N]	$\tau$ [N/mm <sup>2</sup> ]
1	86446	65,1
2	91755	69,1
3	86911	65,4
4	86542	65,2
5	93779	70,6
6	94090	70,9
Gemiddelde waarde [ $\tau_{gem}$ ]		67,7
Standaarddeviatie [s]		2,8
Karakteristieke waarde [ $\tau_{kar}$ ]		61,6

De karakteristieke waarde is bepaald uit de gemiddelde waarde minus  $2,18 \times$  de standaarddeviatie.

### A.3.4 Afschuifsterkte voor een puntlast op 100x100 mm

De afschuifsterkte t.g.v. een puntlast op 100 x 100 is berekend op basis van de test uitgevoerd op 05-09-2024 door krafton®.

De test waarden ( $F_{breuk}$ ) worden gebruikt om de afschuifsterkte ( $D_{100}$ ) te bepalen middels de volgende formule:

$$D_{100} = \frac{F_{breuk} \times (L - L_0)}{L}$$

Dit geldt enkel voor een belasting op 100x100 mm. De waarde  $L_0$  is gelijk aan de helft van de lengte van het puntlastoppervlak, plus de afstand tussen de oplegging en de rand van de puntlast.

Tabel 8: Testresultaten afschuifsterkte puntlast op 100x100mm

Sample nr.	L [mm]	$L_0$ [mm]	$F_{breuk}$ [N]	$D_{100}$ [N]
1	700	40	19466	18354
2	700	40	19838	18704
3	700	40	19414	18305
4	700	40	19774	18644
5	700	40	19176	18080
6	700	40	19294	18191
Gemiddelde waarde [ $D_{gem,100}$ ]				18380
Standaarddeviatie [s]				248
Karakteristieke waarde [ $D_{kar,100}$ ]				17840

De karakteristieke waarde is bepaald uit de gemiddelde waarde minus 2,18 x de standaarddeviatie.