

24 oktober 2013 donderdag

## Op omstreken bouwplaats valt dan toch het Z-woord

**HIGHLIGHT:** De wapening voor de landtunnel van de A4 Midden-Delfland wordt horizontaal gevlochten en dan rechtopgezet. En een tunneltje onder het Kethelplein is ernaast gebouwd en toen op zijn plek geschoven. Allemaal reuzeslim van de aannemer. Maar hoe zat het ook al weer met die zandpalen?

Een door de weekse middag in het voorlichtingscentrum bij Schiedam. Vijfentwintig leden van de Betonvereniging komen bij elkaar voor een excursie over een van de meest omstreken bouwplaatsen van Nederland. Het centrum blijkt alleen te bereiken via slingerende weggetjes en kronkelende slaperdijken omzoomd met knotwilgen door een klassiek veenweidegebied. Een gebied dat goed verborgen is gebleven zelfs voor mensen uit de omgeving, zoals de Cobouw-verslaggever. Die krijgt met terugwerkende kracht aanvechting om de petitie tegen doortrekken van de A4 te tekenen. Maar dat gaat niet meer.

In het centrum praat Onur Durgunsu de bezoekers eerst even bij over de woelige voorgeschiedenis van het project en tot wat voor aanpassingen dat heeft geleid. Zijn betoog verandert gaandeweg in een lesje polderlogica. Door een allochtoon, voor een gezelschap overwegend oudere heren dat die polder zo'n beetje zelf heeft uitgevonden. De voorlichter ziet er zelf ook de humor van in en komt er regelmatig op terug.

### Harde techniek

Dan is het tijd voor de harde techniek. Rijkswaterstaat heeft een oude rot van stal gehaald: Peter Hollaar. De voormalig omgevingsmanager is na zijn pensionering teruggevraagd om te helpen bij de voorlichting rond dit omstreken project. Gepassioneerd vertelt hij van de 3000 vibropalen die worden toegepast onder de landtunnel en de cementbentonietwanden met damwandplanken bij de verdiepte ligging. Alles gaat vergezeld van heldere foto's en tekeningen. Maar de betonmannen popelen om de bouwplaats op te gaan. Veiligheidsschoenen aan, helm op en hup het busje in dat ze over het ruim 7 kilometer lange tracé stuurt.

De eerste halte is bij het viaduct in de Brederoweg. Hollaar wijst op een brugveld tussen twee betonnen delen dat uit een aardebaan is opgebouwd op een paalmatras. De landhoofden zijn uitgevoerd met piepschuim beschermd met folie. Een constructeur die in de aanbestedingsfase voor Mobilis rekende aan de A4 Midden-Delfland vindt het een slimme oplossing. Die credits wil hij de combinatie van Heijmans, Boskalis en Volker Wessels ruimhartig geven.

### Twijfel

Een oud-ambtenaar van de Bouwdienst in het gezelschap, twijfelt hardop of de constructie, die op zoveel verschillende principes leunt, wel honderd jaar meegaat. Maar er is niet veel tijd voor dergelijke bespiegelingen. Hollaar maant iedereen weer de bus in. Op naar kunstwerk 160 dat A4all in een vrij hoekje van het Kethelplein bouwde en een maand geleden met

vijzels op zijn plek schoof. Dat vindt iedereen een slimme oplossing. Daar bestaat geen meningsverschil over. Net als het horizontaal vlechten van de wapening van de tunnelwanden op een werkvloertje van asfalt. Dan heb je geen last van de kist.

De bus maakt een U-bocht en koerst richting de halfverdiepte ligging aan de noordkant van het tracé. Dan noemt iemand het woord zandpalen. Het gevreesde Z-woordvalt. Hollaar is niet van zijn stuk te brengen en vertelt wat er volgens hem mis is gegaan. De palen zijn na het aanbrenge van de voorbelasting gemaakt in een apart bestek toen de zetting van de veengrond te langzaam ging.

### Droog ontgraven

Ze hebben op sommige plekken de afsluitende kleilaag zo'n 7 meter beneden maaiveld doorboord, maar lang niet altijd. Rijkswaterstaat en A4all onderzoeken of het mogelijk is het injecteren van de palen tot een van de mogelijke oplossingen hoort. Dan zou er toch nog droog ontgraven kunnen worden.

De excursie loopt ten einde en de bus koerst terug naar het infocentrum. Bij de borrel komt ook de klokkenluider van Schiedam nog even ter sprake. De constructeur die waarschuwde dat er geen rekening was gehouden met thermische spanningen boven in het dak van de landtunnel. Nadat hij publiekelijk alarm sloeg is het door wel drie gerenommeerde bureaus nagerekend. En toch gaat de man door en schrijft brieven rechtstreeks naar de minister. Hollaar vindt dat je op een gegeven moment je bij de situatie moet neerleggen en inzien dat je misschien wel geen gelijk hebt. "Maar ook dat is de Nederlandse polder", realiseert hij zich.

De voormalig constructeur van Mobilis geeft toe dat hij er ook nooit aan had gerekend. "Passieve gronddruk door temperatuursveranderingen bij een tunnel die schuil gaat onder een pakket grond van zeker een meter dik? Dat lijkt me een hypothetische kwestie."