

6 december 2013 vrijdag

Flinke strop voor de A4

Midden-Delfland | De aanleg van de A4 door Midden-Delfland gaat tientallen miljoenen euro's meer kosten dan was berekend. Dit heeft met name te maken met de vondst van zandpalen in de ondergrond. Volgens Rijkswaterstaat wordt het budget voor de nieuwe weg echter niet overschreden.

Ondanks extra kosten blijft het toch binnen budget

Een woordvoester van Rijkswaterstaat maakte gisteren bekend op welk extra meerwerk de aannemer is gestuit. Er moesten extra reparaties aan het viaduct bij het Kethelplein worden uitgevoerd, er waren extra veiligheidsregels voor de landtunnel in Schiedam en op het traject zijn we op zandpalen gestuit. Al met al leidt dit tot tientallen miljoenen euro's aan extra kosten."

Toch betekent het niet dat het budget wordt overschreden. Bij de aanbesteding waren deze problemen natuurlijk niet bekend, maar we hadden er al wel rekening mee gehouden dat de regels voor tunnels zouden kunnen veranderen. Dus daar hebben we extra geld voor gereserveerd." Uiteindelijk blijft volgens de woordvoester het project binnen het budget, maar het gaat wel tientallen miljoenen over het aanbestedingsbedrag heen.

Eerder was al bekend dat het meerwerk geen gevolgen heeft voor de planning. Nog steeds is het de verwachting dat de eerste auto's eind 2015 over de nieuwe snelweg rijden.

Zandpalen

De aanleg van de A4 door Midden-Delfland, een project van 300 miljoen euro, dreigde in eerste instantie nog vertraagd te worden door de vondst van 'zandpalen' in de grond waarop de snelweg wordt aangelegd. Zowel Rijkswaterstaat als de bouwer wist niets van het bestaan van deze zandpalen, grote kolommen gevuld met zand die verticaal in de grond zitten.

Hoewel de zandpalen overal in het zandlichaam van de A4 liggen, leveren ze alleen problemen op in het deel van de weg dat halfverdiept wordt aangelegd. De palen bleken daar dieper te zitten dan de waterdichte kleilaag die 7 meter onder de grond ligt. Hierdoor zou er grote kans op lekkage zijn.

Na maandenlang overleg tussen Rijkswaterstaat en A4ALL (Boskalis, Heijmans en Volker Wessels) is er nu echter toch een voor alle partijen acceptabele oplossing gevonden.

De wanden in de halfverdiepte tunnelbak worden over een lengte van 400 meter doorgetrokken naar 19 meter onder de grond naar de volgende kleilaag, zodat een nieuwe waterdichte constructie wordt bereikt. De halfverdiepte weg is door alle problemen een halfjaar later klaar dan gepland, maar het totale project loopt door 'slim plannen' geen vertraging op.

Het werk aan het halfverdiepte wegdeel begint volgende maand. Het wachten is nu op de nieuwe vergunningen.