



Laatste onderwaterbeton voor de Blankenburgverbinding gestort

Deze week komt bij de bouw van de Blankenburgverbinding een einde aan een omvangrijke operatie: het laatste onderwaterbeton van het project is gestort. Het beton is voor de vloer van de toerit die tussen het nieuwe knooppunt Vlaardingen en de Hollandtunnel komt. Met onderwaterbeton wordt de vloer van de tunnel waterdicht gemaakt, waarna het water uit de bouwkuip kan worden gepompt. In totaal is er ruim 100.000 kubieke meter aan onderwaterbeton gebruikt voor de Blankenburgverbinding.

Hollands Meesterschap

De bouwmethode waarbij een bouwkuip onder water wordt gezet, wordt gebruikt om tegendruk aan het grondwater te geven en bijvoorbeeld te voorkomen dat de bodem opbarst. Bij elkaar heeft bouwconsortium BAAK, dat de Blankenburgverbinding bouwt in opdracht van Rijkswaterstaat, 19 bouwkuipen onder water gezet om het uitgraven op een veilige manier te kunnen uitvoeren. Deze methode is zowel bij de toeritten aan de Vlaardingse en Rozenburgse zijde van de Maasdeltatunnel als bij een deel van de Hollandtunnel gebruikt. Met name bij de extreem diepe toeritten tegen het Scheur aan was deze operatie uitdagend.

Projectleider Tunnels van Rijkswaterstaat, Sallo van der Woude: "Tot op een diepte van 28 meter moesten de wapeningskorven over de trekpalen worden aangebracht, daar is best wat precisieduikwerk voor nodig geweest en op deze dieptes mag een duiker maar een half uurtje werken. Alle voorbereiding leidt uiteindelijk naar een betonstort die gemiddelde zo'n vier dagen achter elkaar door moet gaan. Groot werk in enorme hoeveelheden, maar toch allemaal heel nauwkeurig en precies. Dit is een onvervalst staaltje Hollands Meesterschap!"

Olifanten

De 100.000 kubieke meter aan onderwaterbeton bij de Blankenburgverbinding staat qua oppervlakte gelijk aan ruim 51 olympische zwembaden, met in totaal een gewicht van meer dan 250 miljoen kilogram, het equivalent van 45.500 Afrikaanse olifanten (niet de Aziatische, die zijn lichter). Er waren ongeveer 7.700 ritten met betonmixers (betonvrachtwagens) nodig om al dit beton in de bouwputten te krijgen.

Eigen betoncentrale

Al het beton voor de Maasdeltatunnel en de Hollandtunnel is geproduceerd in BAAK's eigen betoncentrales. Aan de Vlaardingse zijde staat deze direct naast de bouwput. Hoofduitvoerder Conrad Hordijk van BAAK: "Bij een project van deze omvang is het slimmer en efficiënter om zelf je betoncentrale op het terrein te hebben. Niet alleen voorkom je een eindeloze stroom vrachtwagens door de omliggende steden en dorpen, ook wordt de omgeving ontlast door de grondstoffen per schip aan te voeren en op onze eigen kade te lossen." Het beton voor de Maasdeltatunnel aan Rozenburgse zijde komt van een mobiele centrale die iets verderop in het havengebied voor het project is gebouwd.

Blankenburgverbinding

De Blankenburgverbinding, de A24, is een nieuwe snelweg, die de A20 bij Vlaardingen verbindt met de A15 bij Rozenburg. Meer informatie over het project en de werkzaamheden is te vinden op www.blankenburgverbinding.nl.

Bijlagen



Hyperlink Blankenburgverbindig.nl



12 MB png Foto Rijkswaterstaat -Laatste onderwaterbeton van de Blankenburgverbinding wordt gestort bij de toerit van de Hollandtunnel.png

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, afdeling Communicatie, telefoon: (088) 7970566 of e-mail: wenz-perszaken@rws.nl.

Nummer persbericht: 096 RWS WNZ

Datum: 2 september 2022

.....

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

