

# Vragen en antwoorden - Webinar 2 september 2020 over de werkzaamheden aan Maasdeltatunnel Zuid en Knooppunt Rozenburg

2 september 2020

## Techniek

1. *Konden de tijdelijke ondersteuningspalen voor het stempelraam niet verdiept worden aangebracht?*  
In theorie hadden we de tijdelijke ondersteuningspalen verdiept weg kunnen zetten, echter hebben we er omwille van de onderstaande punten voor gekozen om dit vanaf maaiveld te doen.

  - a) Het aanbrengen van de GEWI-ankers heeft plaatsgevonden vanaf maaiveld. De doorlooptijd van een gehele moot GEWI-ankers (langste lengte tot NAP-60m) heeft een aanzienlijke langere doorlooptijd dan een aantal tijdelijke LEKA-palen in hetzelfde compartiment. Combineren van deze twee stromen heeft er daarom voor gezorgd dat het aanbrengen van de tijdelijke palen geen directe werkzaamheden op het kritieke pad van de planning waren.
  - b) De bereikbaarheid op het niveau NAP-10m is niet overal in de kuip gewaarborgd voor zware stellingen/hulpkranen. Verdiept wegzetten had hierdoor op enkele plaatsen flinke hulpkranen en bijkomende kosten met zich meegebracht voor het inhijzen van stellingen.
  - c) De overlengtes van de buizen die zijn aangebracht (ca. 11m per stempel) hergebruiken wij in het werk, waardoor de extra kosten meevallen.
2. *Wat voor water wordt er in de bouwkuip gelaten? Grond of rivierwater en mag dit na gebruik weer terug in de rivier of is dat dan vervuild?*  
Bij het nat uitgraven van de Maasdeltatunnel wordt water uit het Scheur in de bouwkuip gezet. De grond uit de bouwkuip wordt opgezogen en op het terrein ontwaterd. Het loopt daarbij door zogenaamde stortkisten. Deze zorgen voor de filtering van het water. Droge grond en water blijven uiteindelijk over. Het water is schoon en wordt teruggepompt naar het Scheur.
3. *Omdat het maar twee tunneldelen zijn; wat is het gewicht per deel en hoe wordt dat ingehesen? Gebeurt dat vanaf het water of water en land?*  
De afzinktunnel bestaat uit twee delen. Het noordelijke deel wordt op de noordoever gebouwd, het zuidelijke deel op de zuidoever. Het gewicht van het beton van beide delen bedraagt ca. 50.000.000 kg. De tunneldelen worden niet ingehesen. De tunneldelen worden ingevaren en afgezonken. Nadat BAAK het zinkelement heeft gerealiseerd zal het bouwdok gecontroleerd onder water worden gezet. Hierdoor zal het zinkelement opdrijven. Na het opdrijven zal het zinkelement naar de definitieve locatie worden gevaren, alwaar het element afgezonken zal worden. Dit gebeurt middels het vullen van ballast tanks die in het zinkelement aanwezig zijn. Na afzinken zullen de elementen aangevuld worden. Er is dan voldoende gewicht op de tunnel aanwezig. De ballast tanks kunnen nu verwijderd worden. Wij merken dat er veel vragen worden gesteld over deze methodiek en zullen hier in een later stadium zeker een keer in detail op ingaan.
4. *Ik vind de doorsnede van de tunnel niet compleet. Onder het wegdek zitten, als het goed is, nog een aantal grote kelders die het regenwater opvangen, alsmede het eventuele lekwater. Ik ben in de tunnel van de A2 bij Maastricht werkzaam geweest met het monteren van de gemalen die zorgen dat de tunnel droog blijft. Aan beide zijden zitten die pompkelders.*  
Wij hebben er bewust voor gekozen om de doorsnedes zo eenvoudig mogelijk te houden, zodat het voor een ieder begrijpelijk blijft. Echter u heeft geheel gelijk dat er waterkelders in de tunnel komen. In totaal zullen er vier waterkelders worden gebouwd. De waterkelder die het diepst ligt bevindt zich in het noordelijk puntje van het zuidelijke tunnelement en bevindt zich na afzinken ongeveer in het midden van het Scheur.

5. *Worden er twee bouwdokken aangelegd voor de tunnelementen?*  
Dat klopt. Er wordt zowel op de noord- als de zuidoever een bouwdok gemaakt. Beide bouwdokken hebben een lengte van circa 200m. Doordat het noordelijke bouwdok voor een deel in het water is gebouwd, is de lengte tussen de beide bouwdokken ca. 400m.
6. *Heeft het verlagen van KW22 (fly over Knooppunt Rozenburg) nog invloed op de reeds aangebrachte pijlers? Of zijn deze gelijk op de juiste hoogte gemaakt?*  
Nee, dit heeft geen invloed op de reed gerealiseerde pijlers; deze zijn op de goede hoogte gemaakt.
7. *Wat is de vrije hoogte in de tunnel?*  
Het profiel van vrije ruimte in de tunnel bedraagt 4,7m.
8. *Wordt de tunnel in het midden nog dieper vanwege de vaargeul?*  
Zowel de noordelijke als zuidelijke toeritten van de tunnel lopen op/af. De bovenzijde van de aansluitingen van de toeritten met de afzinkelementen bevinden zich ongeveer op het niveau NAP-20m. Hierdoor blijft er boven de afzinkelementen voldoende ruimte over voor het scheepvaartverkeer.

## Algemeen

1. *Zijn de uitleg foto's te bekomen?*  
De gegeven presentatie is via [www.blankenburgverbinding.nl](http://www.blankenburgverbinding.nl) terug te zien.
2. *Gaat er ook dubbel glas in zo'n raam?*  
Nee, er gaat geen dubbelglas in het stempelraam.
3. *Voor het vervallen van de oprit naar de Europoort kan je ook de bewegwijzering naar oprit 14 (bij restaurant De Punt) maken zodat de Droespolderweg ontlast wordt en daarmee het milieu van de bewoners niet verslechterd.*  
Er is voor gekozen om de omleidingsroute zo kort mogelijk te houden en dus te verwijzen naar de Calandbrug. Er is rekening gehouden met een toename van verkeer op de Droespolderweg. Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te borgen is ervoor gekozen om verkeerslichten te plaatsen op de aansluitingen van de Droespolderweg naar Rozenburg. Deze zijn inmiddels aangelegd en in werking.
4. *Waarom kan die aansluiting niet vanaf de droespolderweg?*  
Dat is lastig om in woorden uit te leggen. Het komt erop neer dat de nieuwe verbindingsboog van de Blankenburgverbinding A24 naar de A15 Thomassentunnel op de A15 in moet voegen en er onvoldoende lengte is om ook nog een toerit vanaf de Trentweg veilig voor de Thomassentunnel te laten invoegen.
5. *Kan de toerit richting Europoort niet aan het eind van de Droespolderweg komen?*  
Nee, dat lukt helaas niet. De nieuwe verbindingsboog van de Blankenburgverbinding A24 naar de A15 Thomassentunnel moet op de A15 invoegen en er is onvoldoende lengte om ook nog een toerit vanaf de Trentweg veilig voor de Thomassentunnel te laten invoegen. Dit geldt ook als je een toerit vanaf de Droespolderweg zou maken.
6. *Wordt er bij de afsluitingen nog een 2e veerpont ingezet?*  
Volgens de kennis van Rijkswaterstaat houdt de Provincie Zuid Holland een veerdienst tussen Rozenburg en Maassluis in bedrijf. Hoeveel dit er zijn is bij Rijkswaterstaat niet bekend.
7. *Komt er een geluidswal of iets anders tussen Rozenburg en het knooppunt en de tunnel?*  
Er ligt eigenlijk al een geluidswal om Rozenburg door de dijk die eromheen ligt. Er is geluidsonderzoek gedaan en daar is uitgekomen dat er langs een aantal verbindingsbogen in het knooppunt Rozenburg geluidsschermen geplaatst worden om zo te voorkomen dat er een toename van geluid van de nieuwe rijksweg naar Rozenburg komt.
8. *Kunnen we voor de opening nog door de tunnel lopen?*  
We proberen ieder jaar mee te doen aan de dag van de bouw en omwonenden de gelegenheid te geven om de bouwplaats te bezoeken. Helaas is dit door COVID-19 het afgelopen jaar niet gelukt, maar we hopen dat dit volgend jaar wel weer lukt. RWS wil

zeker de mogelijkheid geven om voor de openstelling een keer door de tunnel te lopen. Dat duurt echter nog wel enkele jaren voordat dat kan (2023-2024).