

Het is een van de grootste infrastructurele projecten van ons land en het moet een belangrijke bottleneck in ons wegennet oplossen: de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg. Samen moeten ze de capaciteit van de verbinding tussen Amsterdam en de Zaanstreek vergroten.

De Coentunnel Company is daartoe in 2008 een DBFM-contract aangegaan voor de aanleg en het onderhoud van de Tweede Coentunnel, bijbehorende kunstwerken en verbreding van de aansluitende wegen. In het voorjaar van 2013 moet de nieuwe tunnel open gaan, waarna de originele Coentunnel voor ongeveer een jaar dicht gaat voor onderhoud. Kort daarvoor, namelijk al eind dit jaar, zal de Combinatie Westpoort de nieuwe Westrandweg voltooien. Deze deels verhoogd aangelegde weg wordt onderdeel van de A5 en verbindt deze snelweg aan de zuidwestkant van Amsterdam met beide Coentunnels.

Wie de laatste maanden regelmatig over de A10-west reed, heeft enorme veranderingen zien plaatsvinden aan de zuid- en noordkant van de tunnel.

Een overzicht in foto's van de aanpassingen.

ERWIN BOUTSMA



Een gedeeltelijk zij aanzicht van de Westrandweg, die voor 3,3 km van de totale 10 km als een viaduct is aangelegd en daarmee het langste viaduct van Nederland is.

Felbegeeerde Tweede



Foto boven: De Combinatie Westpoort – bestaande uit Van Hattum en Blankevoort, KWS infra en Boskalis – is verantwoordelijk voor het ontwerp en de aanleg van de Westrandweg. Deze weg buigt vanaf de tunnelmond aan de zuidkant af naar het westen en loopt door het westelijk havengebied van Amsterdam, om dan naar het zuiden af te buigen en aan te sluiten op de A9. In feite wordt hiermee de A5, die vanuit het zuiden bij knooppunt Raasdorp op de A9 aansluit, verlengd tot aan de Coentunnel. Op de foto is men bezig een betonnen kolom van de 3,3 km van de Westrandweg die verhoogd is aangelegd, te draaien, waarna de liggers geplaatst kunnen worden. De Combinatie Westpoort heeft de aanbesteding met name gewonnen vanwege de manier waarop het de liggers kon aanbrengen, namelijk via een zogenaamde launching guider, een horizontale kraan, die de overlast voor het verkeer tot een minimum terugbrengt [zie de link hieronder voor een animatiefilmpje van de plaatsing van de liggers].

bit.ly/HYLTA0

Foto links: Een luchtfoto van de zuidkant van de beide Coentunnels, met links de huidige Coentunnel en rechts de Tweede Coentunnel. Op basis van deze foto is ook goed te zien voor welke uitdaging de wegenbouwers staan. De bestaande linkertunnelbuis behoudt de twee rijstroken naar Amsterdam, de bestaande rechtertunnelbuis vervult de beide rijstroken naar de Zaanstreek voor één strook naar Amsterdam en een brede vluchtstrook. Van de nieuwe tunnel krijgt de linkerbuis een wisselstrook, die 's ochtends verkeer naar Amsterdam brengt en 's avonds naar de Zaanstreek, en de rechterbuis drie rijstroken naar de Zaanstreek. De de nieuwe Westrandweg (niet in beeld) zal straks aansluiten op de rijstroken die in het verlengde van de eerste en derde (vanuit deze positie gezien) tunnelbuis liggen; linksonder in beeld ligt de A10-west. Tijdens de aanpassingen moeten de pakweg honderd-duizend auto's die knooppunt Coenplein dagelijks passeren, minimale hinder van de werkzaamheden ondervinden.



...ct van Nederland vormt

ANP / KOEN SUYK

e Coentunnel bijna af



TON BORSBOOM FOTOGRAFIE



TON BORSBOOM FOTOGRAFIE

Foto's links en boven: Met het afzinken van tunnelelementen heb je nog geen werkbare tunnel. Zaken als aansluiting op bestaande en nieuwe wegen en het installeren van de technische installaties volgen op het afzinken en zijn momenteel in volle gang. Voordat de tegels op de wanden en het asfalt op het wegdek kunnen worden aangebracht, zijn medewerkers van de Coentunnel Company – het consortium van Arcadis, Dura Vermeer, Besix, TBI bouw, CFE, Vinci Concessions en Dredging International – hier op de foto bezig met het aanbrengen van de verkeers- en tunneltechnische installaties (VTII), waaronder communicatiesystemen, verkeerssignalering en een deel van de ventilatiesystemen. De totale lengte van de Tweede Coentunnel bedraagt 1,312 m, waarvan 764 m overdekt. Dit overdekte ('gesloten') deel bestaat uit vier afzinkelementen van elk 180 m lang, die in Barendrecht zijn gebouwd en per schip naar het Noordzeekanaal zijn vervoerd. In april vorig jaar zijn de tunnelelementen tot op de centimeter nauwkeurig afgezonden. Om te voorkomen dat het afzinken invloed had op de bestaande tunnel, werd er een damwand tussen beiden geslagen.

www.coentunnelcompany.nl