

# Tunnel onder de Dordtsche Kil, Dordrecht

**Opdrachtgever:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectbureau HSL-Zuid

**Ontwerp:** HSL Drechtse Steden v.o.f. (Design & Construct)

**Realisatie:** BAM Civiel (in het consortium HSL Drechtse Steden v.o.f.)

**Aanneemsom:** € 206.159.000

**Contact:** (0182) 59 06 00 / info@bamciviel.nl / www.bamciviel.nl



## BAM Civiel

De Hoge Snelheidslijn (HSL) kruist de rivieren Oude Maas en Dordtsche Kil door middel van afgezonken tunnels. Het consortium HSL Drechtse Steden, waar BAM Civiel deel van uitmaakt, heeft de tunnels ontworpen, gebouwd en afgezonken. De opdrachtgever is Projectbureau HSL-Zuid, Zuid-Holland Zuid, onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De toeritten zijn gedeeltelijk uitgevoerd als open bak en deels in een bouwkuip volgens het cut-and-cover systeem. De zuidelijke toerit moest bovendien onder de A16 door. Bij de aanleg van deze onderdoorgang mocht het verkeer op de snelweg natuurlijk niet gehinderd worden.

De tunnelementen voor het afgezonken deel van de tunnel zijn in een dok in Barendrecht gebouwd. Als alle elementen gereed zijn, wordt de dijk doorgebroken en het dok onder water gezet. Door de elementen een voor

een gecontroleerd op te laten drijven, kunnen ze over het water naar de afzinkplek worden getransporteerd. Om dit mogelijk te maken worden de open zijden voorzien van tijdelijke betonnen kopschotten.

De afzinkoperatie is een waar specialisme. Niet alleen het afzinken zelf, maar ook de timing met betrekking tot het weer, de getijden en het onderhandelingen over het gebruik van de rivier zijn belangrijk. Tijdens het transport en het afzinken wordt heel de rivier namelijk afgesloten voor andere gebruikers. Als het proces eenmaal opgestart is, is het niet makkelijk weer af te breken. Het element wordt boven de zinksleuf in positie gebracht en dan zeer gecontroleerd afgezonken. De druk van het water helpt de waterdichte afsluiting te maken. Als alle elementen op hun plaats liggen, worden de tijdelijke kopschotten verwijderd. Het ballastwater wordt vervangen door een dikke laag ballastbeton om de tunnel op zijn plaats te houden. Hierna kan de tunnel verder afgebouwd worden.