

De profielen zijn ruim voor het begin van het werk op de locatie aangevoerd



PROJECT

INFRA



Het prefab spoordek van de onderdoorgang wordt gereed gemaakt voor transport. Foto: Erald van der Aa

Oudenbosch gaat met onderdoorgang strijd aan met verkeersdruk

De gemeente Halderberge wil minder verkeer in het centrum van Oudenbosch. Komend weekend brengt Ippel Civiele Betonbouw, onderdeel van Strabag, uit Nieuwendijk een spoordek aan in het treintracé tussen Lage Zwaluwe en Roosendaal als onderdeel van een rondweg die de verkeersdruk in Oudenbosch moet verminderen.

Jean Quist

ProRail gaf Ippel in februari de opdracht voor de 'Onderdoorgang Halderberge'; voor de toekomstige 'Zuidelijke Omlegging Oudenbosch', ook wel bekend als 'Rondweg Oudenbosch' waarmee de gemeente de verkeersdruk in Oudenbosch wil verminderen. Dura Vermeer

begint met de aanleg van deze weg zodra de onderdoorgang gereed is. De constructie kruist twee geëlektrificeerde sporen en twee wegen. De 'tunnel' zoals ProRail de 300 meter lange onderdoorgang noemt, wordt naar verwachting eind december 2015 opgeleverd.

"In juni van dit jaar zijn we begonnen met het voorbouwen van het spoordek en in augustus met het aanbrengen van de bouwkuip", schetst werkvoorbereider Maarten Swart de aanpak. Sterk Heiwerken is er daar één van. Het bedrijf bouwt vandaag in de loop van de dag vier draadkranen op. Deze 100-tonners staan elk op een hoek van de onderdoorgang. De kranen trillen zaterdag tussen 7 uur 's ochtends en 9 uur 's avonds damwandplanken en boxpalen in de grond. Vrijdag vijzelt Ale uit Breda met multiliners het

PROJECTGEGEVENS

Onderdoorgang zuidelijke omlegging Oudenbosch

Opdrachtgever: ProRail

Aannemer: Ippel Civiele Betonbouw

Investeerders: gemeente Halderberge, provincie Noord-Brabant

Oplevering: eind december 2015

spoordek op. Zaterdag om klokslag 1 uur in de morgen gaat het spoor buitendienst en wordt over een lengte van 55 meter gedemonteerd. Twee uur later begint de eerste fase van het grondwerk. Zondag rijden de multiliners vanaf 1 uur in de morgen het spoordek op z'n plek. Vanaf 5 uur 's ochtends wordt het spoor weer teruggebouwd.

Bovenleidingen

Om zonder problemen de damwanden te kunnen inbrengen moet de bouwplaats vrij zijn van bovenleidingen, zegt Swart. Eerst verschuiven de rijdraden 4 meter in oostelijke richting op; na het intrillen van de damwanden gaat alles 4 meter de westelijke kant op. Zodra het laatste profiel is ingebracht wordt de bovenleiding boven de bouwplaats weer hersteld: "Drie handelingen in één weekinde!" Een ploeg van acht lassers bevestigt op de damwand een oplegging. De profielen zijn ruim voor het begin van het werk op de locatie aangevoerd en gereedgelegd voor de kranen. Het zijn producten van het grote getal, zegt Swart: "De boxpalen hebben een diameter van 95 centimeter en zijn 22 meter lang."

Om het spoordek in te kunnen rijden moet men de spoorbaan over een hoogte van 4 meter ontgraven. De rails en het ballastbed worden ervoor verwijderd. Voor beide sporen is dat in totaal 600 kubieke meter materiaal. De vrijkomende grond wordt in westelijke richting van het spoor afgevoerd en in een tijdelijke depot gestort. Met een deel ervan wordt de betonnen onderdoorgang aangewerkt. Het restant wordt gebruikt voor de toekomstige weg.

Vleugels

Het ruim 1,1 miljoen kilo zware spoordek is van zichzelf 22 meter lang en 12 meter breed. Aan het dek zitten vleugels die de lengte vergroten tot 35 meter. De constructie is op de locatie gestort aan de oostkant van de spoorbaan. Het dek wordt van de voorbouwlocatie in evenwijdige positie van het spoor gereden. De multiliners rijden daarvoor via een uitgraving over rijplaten onder het dek en zetten het gereed tot het zijn definitieve gang kan maken. Wie wil kan het project het hele weekinde volgen vanaf een speciale publiekstribune op een grasveld aan de Zeggeweg.