

Bouwbericht A9 Gaasperdammerweg

In opdracht van Rijkswaterstaat werkt IXAS aan de uitbreiding van de A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Diemen: de Gaasperdammerweg. De werkzaamheden aan de A9 maken deel uit van de wegbuitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). U woont of werkt in de omgeving van de werkzaamheden. Met dit bouwbericht informeren we u over de aard van de werkzaamheden en de hinder die dit mogelijk voor u geeft.



IXAS is een samenwerkingsverband tussen Ballast Nedam, Fluor, Heijmans en 3i, opgericht voor het project A9 Gaasperdammerweg.

Hoe en wat?

Bouw van de tunnel

De tunnel wordt gebouwd in vaste stappen: het heien van palen voor de fundering, het maken van de vloer en de bouw van de wanden en het dak. Deze werkzaamheden zijn nodig om een standaard stuk tunnel te bouwen. Daarnaast zijn er 'specials': stukken tunnel waar iets speciaals mee moet gebeuren. In deze flyer leggen we meer uit over de bouw van de tunnel.

Standaard tunneldelen

De standaard tunneldeel wordt in een treintje gebouwd. Eerst komt er team langs dat heipalen aanbrengt, daarna een team dat het beton van de vloer stort en tot slot de teams voor de wanden en het dak. Op de afbeelding aan de achterzijde van deze flyer ziet u de verschillende stappen achter elkaar.

Specials

Naast de standaard tunneldelen, zijn er stukken van de tunnel waar iets speciaals mee moet gebeuren. Bijvoorbeeld de tunneldelen waar een dienstgebouw op komt en die waar uiteindelijk de Gooiseweg, de Huntumdreef of de Kromwijkdreef overheen moet gaan lopen. Ook de in- en uitgangen van de tunnel en de in- en uitritten naar de Gooiseweg, worden anders gebouwd.

Dienstgebouwen

De tunnel krijgt drie dienstgebouwen: twee aan de uiteinden van de tunnel en één in het midden. In de dienstgebouwen staan de technische installaties die de systemen van de tunnel aansturen. Denk aan de veiligheidssystemen en ventilatiesystemen. De systemen worden vanuit Utrecht bediend. In geval van nood is het ook mogelijk om de systemen vanuit het middelste dienstgebouw aan te sturen.



Afbeelding: IXAS maakt bij de bouw van het dak gebruik van betonbekisting op een soort rijdende tafel. Het beton van het dak wordt op de tafel in de bekisting aangebracht. Als het beton hard is, rijden we de tafel er onderuit.



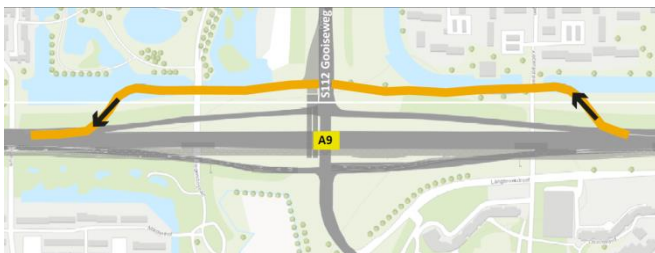
Afbeelding: impressie van het dienstgebouw op de Gooiseweg. Het grootste van de drie dienstgebouwen.

Dienstgebouwen leidend in de bouw

Het is belangrijk dat de dienstgebouwen zo snel mogelijk klaar zijn. Pas als de gebouwen klaar zijn, kunnen we starten met het inbouwen van de computers en installaties. Voor het testen van de installaties is namelijk veel tijd nodig. De tunneldelen waar de dienstgebouwen op komen te staan, worden dan ook als eerste gebouwd.

Op- en afrit S112 Gooiseweg

De op- en afrit S112 Gooiseweg lopen nu beiden dwars door de plek waar de tunnel moet komen. De op- en afrit worden daarom in november verplaatst. Daarna kunnen we op de plek waar de op- en afrit nu liggen de tunnelmoten bouwen. De verkeerssituatie verandert dan behoorlijk. De op- en afrit zijn na november 2016 namelijk omgedraaid.



Afbeeldingen: na november 2016 komt de afrit S112 pas na de oprit S112.

Kruisende wegen en fietspaden

Ter hoogte van de Kromwijkdreef, de Gooiseweg en Huntumdreef wordt de tunnel steviger gebouwd. Hier moet de tunnel in de toekomst het gewicht van auto's kunnen dragen die over het tunneldak rijden. Er komen hier dan ook meer heipalen en het beton van de tunnel wordt er wat dikker.

Deze drie wegen lopen nu, net als het Nellesteinpad en het Bijlmerpleinpad, over het bouwterrein. Ze mogen tijdens de bouw van de tunnel niet langdurig afgesloten worden. Voor elk van deze kruisende wegen is er dan ook een oplossing om ze zoveel mogelijk open te houden tijdens de bouw van de tunnel. We schuiven ze een stukje op of verplaatsen of verlengen de hulpbruggen.

Ingewikkelde logistiek

De bouw van de Gaasperdammertunnel is logistiek erg ingewikkeld huzarenstukje. En wel om een aantal redenen:

- Er loopt een snelweg dwars door het bouwterrein. De snelweg is ook nog gesplitst in twee stukken: de 'oude' A9 en de nieuwe parallelbaan. De snelweg moet zoveel mogelijk openblijven. Delen van het bouwterrein die tussen de oude A9 en de parallelbaan liggen zijn daardoor erg moeilijk bereikbaar.
- Er lopen ook vijf kruisende wegen en fietspaden over het bouwterrein die open moeten blijven tijdens de bouw. Hierdoor heeft het bouwterrein van de 3 kilometer waar de tunnel komt al meer dan 15 toegangspoorten. Ter illustratie: bij de meeste tunnelprojecten is de hele te bouwen tunnel vanuit één of twee ingangen bereikbaar.
- Doordat de tunnel midden in Amsterdam Zuidoost ligt, is er weinig opslagruimte naast de tunnel. Materialen mogen dus pas geleverd worden als ze echt nodig zijn. Als u dan weet dat er meer dan 15 ingangen naar het bouwterrein zijn, en dat alle vrachten op een vastgestelde tijd moeten arriveren, dan begrijpt u dat hier veel afstemming voor nodig is.
- Tijdens de bouw van de tunnel zijn er meer dan 1.000 bouwvakkers aan het werk. Deze moeten allemaal hun auto kunnen parkeren, zonder dat het hinder geeft voor de omwonenden. Ze mogen niet in de woonwijken parkeren.

- Binnen het bouwterrein ligt ondergronds een belangrijke warmteleiding van NUON. Hier mag IXAS niet met zware machines over heen rijden. Voor alle bovenstaande zaken heeft IXAS een oplossing bedacht.

Voorbouwen in het land

Omdat er maar weinig ruimte is op de bouwplaats, bereidt IXAS veel werkzaamheden voor de bouw van de tunnel voor op andere locaties door heel Nederland. Voor het bouwen van de tunnel is bijvoorbeeld veel bekisting nodig. Deze maken we op een externe locatie; net als de wapening die we elders alvast in de goede vorm in elkaar gezet. Een groot deel van deze 'stukjes tunnel' ligt al klaar in opslag en wordt aangevoerd wanneer nodig. Voorbouwen op locatie vergt voor IXAS meer afstemming maar zorgt er ook voor dat deze werkzaamheden uit het projectgebied blijven zodat de omgeving geen last heeft van deze bouwactiviteiten.

Korte bouwtijd

De Gaasperdammertunnel wordt in een heel korte tijd gebouwd: één jaar voor de ruwbouw. Bij andere tunnelprojecten was de bouwtijd langer. Vaak waren deze tunnels ook nog eens korter. Door de korte bouwtijd is de hinder voor omgeving fors, maar wel korter dan gebruikelijk bij dit soort projecten.

Kijk voor een afbeelding van de bouw van een standaard tunneldeel op de achterzijde van deze flyer. Wilt u alle bouwstappen vanaf juni 2016 achter elkaar zien. Kijk dan ook naar het stripverhaal **De bouw van de Gaasperdammertunnel in 3 stappen** op het online bezoekerscentrum van Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat verbreedt de A9 naar vijf rijstroken per rijrichting en een wisselstrook. De extra rijstroken zorgen ervoor dat de doorstroming verbetert, en daarmee de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad.

Ongeveer 3 km van de A9 Gaasperdammerweg komt in een tunnel. Dit zorgt voor schonere lucht en minder geluid in de woonwijken langs de tunnel. Bovenop het dak van de tunnel komt een groot park dat de wijken in Amsterdam Zuidoost met elkaar verbindt.

Bekijk het laatste nieuws, foto's en filmpjes op [bezoekerscentrum.rijkswaterstaat.nl](#). U kunt zich hier ook aanmelden voor de digitale nieuwsbrief van Rijkswaterstaat.

Heeft u een vraag, klacht of melding? Bel dan gratis met Rijkswaterstaat: **0800-8002** of e-mail: 08008002@rws.nl. Deze bouwberichten kunt u ook digitaal ontvangen. Aanmelden kan via e-mail: communicatie@ixas.nl.

Afbeelding 2: juni 2016 - zomer 2017

Van juni 2016 tot in de zomer van 2017 bouwen Rijkswaterstaat en IXAS de ruwbouw van de Gaasperdammertunnel. Aan beide zijden van de parallelbaan komen twee tunnelbuizen. In totaal krijgt de tunnel dus vijf buizen. In een jaar tijd bouwen we de fundering, de vloer, de wanden en het dak van de tunnel. Daarna asfalteren we en brengen we de lijnen aan. Dan volgt een lange periode van het inbouwen en testen van de technische installaties in de tunnel.

GAASPERDAM

STAP 6 TESTEN EN VERGUNNING

Van de zomer 2017 tot 2020 bouwen we de technische installaties in, waaronder de veiligheidssystemen, en testen we deze. Pas als er een vergunning is, mag er verkeer door de tunnel.

STAP 5 ASFALT EN LIJNEN

In de zomer van 2017 asfalteren we en brengen we de belijning aan.

STAP 4 HET DAK

Daarna maken we het dak van de buitenste vier tunnelbuizen. Het dak van de middelste tunnelbuis (de wisselbaan) komt later, als er geen auto's meer rijden.

STAP 3 DE WANDEN

De vijf tunnelbuizen krijgen allemaal wanden. Tussen de buitenste tunnelbuizen komt een apart kanaal voor vluchtroutes en kabels.

STAP 2 DE VLOER

We maken de grond vlak. Daarna storten we de betonnen vloer.

STAP 1 DE FUNDERING

Voor de fundering van de tunnel zijn 8.000 heipalen nodig.

BIJLMER