

Motto Sluiskiltunnel: 'direct goed en altijd veilig' 'Vertrouwen is het sleutelwoord'



Wie wel eens naar Zeeuws-Vlaanderen rijdt, heeft er vast wel eens voor stil gestaan: de Sluiskilbrug. In totaal staat de brug over het Kanaal van Gent naar Terneuzen per dag maar liefst vijf uur open. Niet lang meer, want pal naast de brug werkt bouwcombinatie BAM-TBI (CBT) hard aan de oplossing: de Sluiskiltunnel.

De Sluiskiltunnel bestaat uit twee tunnelbuizen met elk twee rijstroken, die op het diepste punt 34 meter beneden NAP komen te liggen. De lengte van de totale tunnel inclusief toeritten wordt 1.330 meter. Maar het project omvat veel meer dan het boren van twee tunnelbuizen. Het is een stuk geïntegreerde infrastructuur met toeleidende wegen, viaducten, verkeersknooppunten, een fietsbrug en de onderkruising van drie spoorlijnen.

Direct goed

In het aanbestedingsproces lag sterk de nadruk op veiligheid, kwaliteit en de wijze van samenwerken. Sleutelwoord daarbij is vertrouwen. Jan de Jong, voorzitter van de Combinatieraad BAM-TBI, onderstreept het belang hiervan. "Bouwen is mensenwerk en leidt alleen tot succes als iedereen de wil en wens deelt om een gezamenlijk doel te realiseren. Dat betekent open communiceren over de planning en de stand van zaken. Samen met de opdrachtgever zitten we dan ook regelmatig om de tafel met omgevingspartijen, zoals het Waterschap, de Provincie, NV Westerschelde, wegbeheerders en gemeenten." Als motto voor dit project heeft de combinatie gekozen voor 'direct goed en altijd veilig'. Michel Langhout,

projectleider BAM-TBI: "Er is veel rumoer in tunneland met slecht functionerende tunnels. Wij hebben ons motto als stok achter de deur om het wel in één keer goed te doen. Zowel de bouwcombinatie als opdrachtgever hebben genoeg kwaliteit en deskundigheid in huis voor een dergelijk complex project. Want er komt veel bij kijken: boren, wegen aanleggen, de waterhuishouding regelen, installaties ontwerpen en aanleggen, testen, vergunningen aanvragen en goed communiceren met de omgeving."

Investeren in veiligheid

De veiligheidsdoelstelling is ambitieus: geen dodelijke ongevallen en minder dan vijf verzuimongevallen per miljoen arbeidsuren. De organisaties streven ernaar het veiligste civiele bouwproject van Nederland te zijn. De Jong: "Bouwen is niet zonder risico's. Voor de aannemer heeft de veiligheid van allen die betrokken zijn bij de bouw of hiermee in aanraking komen, de hoogste prioriteit. Hiervoor investeren we niet alleen in middelen, maar zeker ook in het gedrag van mensen." Zo zijn er heldere afspraken en protocollen gemaakt voor iedereen die aan het project werkt of het bezoekt. Elke nieuwe stap in het werk betekent het schrijven van een nieuw veilig-

heidsplan. Pas als alle veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, kan met de eigenlijke klus worden gestart. Dagelijks wordt het werk gecontroleerd en worden werknemers op hun gedrag aangesproken, zowel positief als negatief. Elke maand reikt de organisatie een prijs uit voor veilig werken. Dat heeft eraan bijgedragen dat er inmiddels al meer dan 500.000 manuren zijn gerealiseerd zonder verzuimongevallen, terwijl het landelijk gemiddelde tussen de 15 en 25 verzuimongevallen per miljoen arbeidsuren ligt.

Ook voor toekomstige gebruikers

Even veel aandacht is er voor de veiligheid van de toekomstige weggebruikers. Hans Nuhn, Senior Projectmanager: "Het is heel belangrijk dat de weggebruikers bij calamiteiten snel in veiligheid kunnen worden gebracht. Daarom komen er om de vijftig meter hulppostkasten met telefoon en brandblusvoorzieningen. Een tunnelventilatiesysteem zorgt ervoor dat eventuele rook automobilisten niet in gevaar brengt.

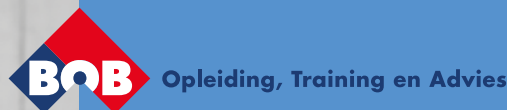
Verder zijn er onder meer signaalborden, noodstroomvoorzieningen en luidsprekers voor het toespreken van de weggebruiker. Het is zelfs mogelijk om bij calamiteiten in te breken op de radio." Er komen zes dwarsverbindingen waardoor automobilisten naar de andere buis kunnen vluchten. Deze zijn voorzien van geluid en optische hulpmiddelen om mensen naar een veilige vluchtweg te begeleiden. De tunnelsegmenten zijn uitgevoerd met polypropyleenvezels. Deze brandwerende elementen beperken zelfs bij extreme hitte de beschadiging van de tunnel.

Langhout: "We hebben over de tunnelveiligheid doorlopend contact met onze opdrachtgever, de betrokken hulpdiensten en de toekomstige beheerders. Ons plan is door de Nederlandse Commissie Tunnelveiligheid goedgekeurd." De werkzaamheden verlopen tot op heden voorspoedig. De tunnelboor Boorbara is over de helft en komt over ruim een maand boven in de ontvangtschacht aan de westzijde van het kanaal. Eind 2013 zijn de twee tunnelbuizen gereed en kan verder worden gewerkt aan de afbouw. Volgens planning rijden na de zomer van 2015 de eerste auto's door de nieuwe tunnel.



WIE DOET WAT?

De opdrachtgever, Provincie Zeeland, heeft de bouw van de Sluiskiltunnel en alles wat daarbij komt kijken, ondergebracht bij de BV Kanaalkruising Sluiskil (BV KKS). De bouw van de tunnel is gegund aan de integrale bouwcombinatie BAM-TBI (CBT). BAM Civiel en Mobilis zorgen voor het civieltechnische werk, zoals het betonwerk rondom en in de tunnel, de kunstwerken en de wegenbouw. Wayss & Freytag Ingenieurbau verzorgt de boorwerkzaamheden en Croon Elektrotechniek ontwerpt en realiseert de verkeers- en tunneltechnische installaties. Deze bedrijven hebben al de nodige ervaring opgedaan bij onder andere de Westerscheldetunnel. Daardoor zijn ze ook bekend met de omgeving. Bijzonder is dat het team dat de voorbereiding heeft gedaan tijdens de aanbesteding, ook daadwerkelijk het project uitvoert.



Investeer NU in je toekomst! Met BOB kom je hogerop.

BOB heeft een ruim aanbod aan Infra-opleidingen. Enkele voorbeelden zijn:

- Elementaire Infra Techniek
- Voorbereidend Kadermedewerker Infra
- Kadermedewerker Infra

T 079 325 24 50 www.bob.nl

BOUWEN AAN TALENT