

25 JAAR GELEDEN KWAM DE NOORDTUNNEL GEREED



De Noordtunnel in aanbouw, gezien vanaf de Ambachtse kant. In het midden het dienstgebouw boven de tunnelingang.

Eén dezer dagen (25 januari 2017) is het precies vijftienvijf jaar geleden dat de tunnel onder de Noord in gebruik werd genomen. Daarmee kwam een belangrijke verbetering tot stand voor het gemotoriseerde verkeer binnen de Randstad. De in 1939 in gebruik genomen verkeersbrug was steeds minder geschikt geworden voor de sterk toegenomen automobiliteit. De brug in Rijksweg 15 tussen Rotterdam en Gorinchem leidde in de jaren '70 steeds meer tot filevorming. Voor het snelverkeer gold er een maximum snelheid van 70 km/uur. Vruchtverkeer moest op de rechterbaan rijden. Een middenberm ontbrak en de linkerbaan was uiterst smal. Vooral in de bocht leidde dat geregeld tot (ernstige) ongelukken. Omdat de brug geregeld voor het scheepvaartverkeer open moest, leidde dat tot veel oponthoud. En dan hebben we het nog niet eens over het landbouwverkeer dat (met ontheffing) van de brug gebruik maakte.

Enkele cijfers

Vanaf de jaren '70 werd de brug steeds meer een zorgenkindje van Rijkswaterstaat. Na veel plannenmakerij werd besloten tot de aanleg van een tunnel met 2 x 3 rijstroken. De tunnel zelf werd 550 meter lang. Het hele project besloeg ca 9 kilometer met enkele kunstwerken, zoals viaducten. Het hele project kostte ruim 480 miljoen gulden (218 miljoen Euro). De kale tunnel alleen was ca 150 miljoen (68 miljoen Euro). De bouwtijd heeft drie jaar in beslag genomen. (van 1989 tot 1991). Op het diepste punt van de tunnel rijdt het verkeer 14 meter beneden NAP.

De tunnel werd gebouwd door een samenwerkingsverband van verschillende grote aannemingsbedrijven, zoals Ballast Nedam, Van Hattem & Blankevoort, Dirk Verstoep en Hollandse Beton en Waterbouw.

Een bijzonder bouwproject

Om de bouw van de inritten mogelijk te maken moesten aan zowel de Ambachtse als Alblasserdamse kant door middel van damwandprofielen grote bouwkuipen worden gemaakt. Hier werd ter weerszijden de eerste 30 meter van de tunnel gebouwd. Aan beide oevers had men met complicerende omstandigheden te maken. In Ambacht moesten bijzondere voorzieningen worden getroffen omdat in een waterwingebied werd gewerkt. Aan de Alblasserdamse kant moest de inrit komen in een smalle strook tussen de oprit van de brug en de (toenmalige) scheepswerf van Van der Giessen-De Noord.

Made in Barendrecht

De eigenlijke tunnel bestond uit vier tunnelementen, drie stuks van 130 meter en één van 100 meter lengte. Deze werden in anderhalf jaar tijd gebouwd in het bouwdok langs de oever van de Oude Maas in Barendrecht, vlakbij de Heinenoordtunnel. Voor laatstgenoemde tunnel was in 1966 dit ca 10 ha grote bouwdok gemaakt. Het dok laat zich het beste vergelijken met een klein poldertje, dat met een diepte van 11 meter het diepst gelegen poldertje van ons land is. Sinds 1966 heeft het dok intussen dienst gedaan voor de bouw van een negental tunnels. Tegelijk met de Noordtunnel werd er de Rotterdamse Willemspoortunnel gebouwd.

Nadat de ruwbouw van de vier tunnelementen gereed was, werden deze vaarbestendig gemaakt. Vervolgens werd het bouwdok vol gezet met water en werden de tunnelementen drijvend gemaakt, o.a. door het gedeeltelijk uitpompen van het erin aanwezige water. Hierna gingen de delen stuk-voor-stuk via Oude Maas, Nieuwe Maas en Noord, geëscorteerd door 7 sleepboten, in ongeveer 15 uur over een afstand van 50 kilometer naar Ambacht, waar ze werden afgemeerd en verder afgebouwd. Het transport van de elementen van 130 meter lang, 30 meter breed en een diepgang van 6 meter, vereiste veel stuurmanskunst. Dat gold eveneens voor het afzinken in de rivier. Daartoe was eerst een diepe geul in de rivier gemaakt, waarin de elementen heel nauwkeurig een plaats kregen en waterdicht aan elkaar werden verbonden. De tunnel werd vervolgens met zand en grint 'ingepakt'. Het zandbed boven het dak van de tunnel kwam daarmee op hetzelfde niveau als de bestaande rivierbedding. Intussen waren de tussenschotten van tunnelementen verwijderd en kon ook van binnen de afwerking beginnen. Een officieel moment was er toen de burgemeesters van Ambacht en Alblasserdam in januari 1991 het laatste schot mochten verwijderen en elkaar op 14 meter diepte konden begroeten.

Bijkomende kunstwerken

Behalve de tunnel moesten ook de nodige bijkomende werken worden gemaakt, waaronder een aantal viaducten, zowel aan de Ambachtse als aan de Alblasserdamse kant. Omdat de oude brug een functie kreeg voor het regionale verkeer moesten de verschillende verkeersstromen worden ontvlecht. Aan de Ambachtse kant werd een nieuwe toegangsweg tot de brug aangelegd. Hiertoe werden het eerste deel van het Noordeinde en De Schenkel gemaakt. Met deze nieuwe verbinding werd ons dorp voor altijd verlost van de nauwe passage voor het verkeer over de Oostendam.

Aan de Ambachtse kant van de tunnel kwamen de dienstengebouwen, waaronder het centrale controlegebouw. Hier kreeg alle apparatuur een plaats.

De voltooiing en opening

Eind 1991 was het werk zover gereed dat de opening kon plaats hebben. Er zijn vast nog wel lezers die zich de open dag op 26 oktober 1991 kunnen herinneren. Ongeveer 200.000 mensen kwamen hierop af en vormden een lange voetgangersfile door de tunnel, waarin die dag één der grootste braderieën van Nederland werd georganiseerd.

Zaterdag 25 januari 1992 werd de tunnel feestelijk geopend door toenmalig minister Maij-Weggen. Eind februari 1989 had minister Kroes (toen Smits-Kroes) de eerste paal geslagen.

Financiering

In de jaren '80 had de overheid weinig geld te besteden. De tunnel werd daarom niet gefinancierd door de Rijksoverheid maar door zgn. private partijen. (met name de Postbank, thans ING). Met het Rijk werd afgesproken dat er voor de tunnel schaduwtoel zou worden geheven. Voor elk voertuig dat de tunnel passeerde betaalt het Rijk gedurende dertig jaar aan deze financier een vergoeding. De Noordtunnel werd de eerste tunnel in ons land, die op deze wijze werd gefinancierd. Voor de financier is het geen onvoordelige overeenkomst geworden. Nadat de tunnel vier jaar open was bleek er beduidend meer verkeer gebruik van te maken dan waarop was gerekend. In 1990 maakten dagelijks 67.000 motorvoertuigen gebruik van de toenmalige brug. Toen de tunnel in 2002 tien jaar open was, werd deze dagelijks gemiddeld door 92.000 auto's te worden gebruikt. In 2015 reden er iedere dag meer dan 100.000 auto's doorheen. Gelukkig heeft de tunnel daarmee zijn maximale capaciteit nog niet bereikt. (De brug wordt tegenwoordig dagelijks door ruim 17.000 voertuigen gebruikt.)

Aanvankelijk zag het er naar uit dat de weggebruikers voor het passeren van de tunnel zelf toel zouden moeten betalen. Na hevig protest van o.a. Ambacht, Alblasterdam, het bedrijfsleven en actiegroepen is hiervan afgezien en is schaduwtoel ingevoerd.

Wilt u reageren? Bel dan 06-22130438 of mail naar: hiambachter@kliksafe.nl

Historisch Genootschap Hendrik-Ido-Ambacht.
Arie Verhoeven met medewerking van Cors Lagendijk



De

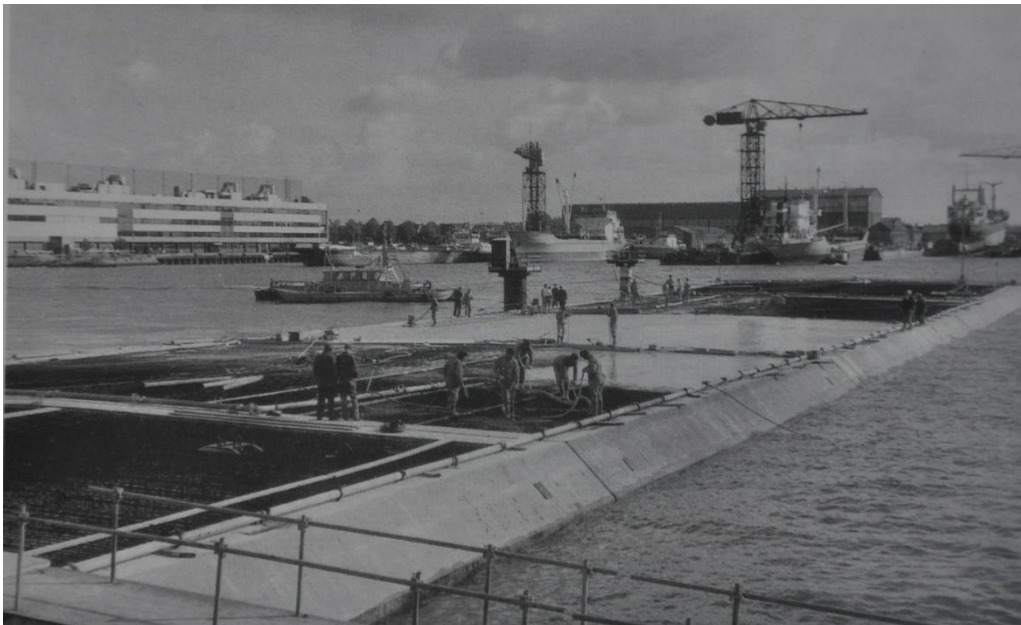
tunnelementen zijn hier in aanbouw in het bouwdok in Barendrecht. Aan de linkerkant liggen de elementen voor de Willemsspoortunnel en rechts de in aanbouw zijnde vier delen voor de Noordtunnel. Op de foto zien we geheel rechts de Oude Maas en boven de ingang van de Heinoordtunnel in de A29.



De open dag op 26 oktober 1991 werd, mede dank zij het fraaie nazomerweer door ongeveer 200.000 mensen bezocht. In de tunnel werd een grote braderie gehouden.



Vele jaren was er vanuit Ambacht gepleit voor een oplossing voor de nauwe passage voor het verkeer via de Oostendam. Vooral na realisatie van het bedrijventerrein Antoniapolder was er van lieverlede een onhoudbare toestand ontstaan. De aanleg van de Noordtunnel betekende de oplossing van het probleem door de aanleg van het Noordeinde en De Schenkel.



Eén der tunnelementen ligt afgemeerd aan de afbouwkade in Ambacht. Zo te zien is het tunneldak nog niet gereed. Om de tunnelementen bij vervoer niet te zwaar te laten zijn, werden bepaalde werkzaamheden in Ambacht uitgevoerd.



De tunnelingang aan de Alblasserdamse kant. Zowel aan de Ambachtse als aan de Alblasserdamse kant werd de inrit en de eerste 30 meter van de tunnel terplekke in een grote bouwput gebouwd. Vooral aan de Alblasserdamse zijde moesten allerlei voorzieningen worden getroffen voor de bouw, omdat er maar een smalle strook beschikbaar was tussen de oprit van de bestaande brug (links) en de werf van Van der Giessen-De Noord (rechtsboven).