

# A16 Rotterdam

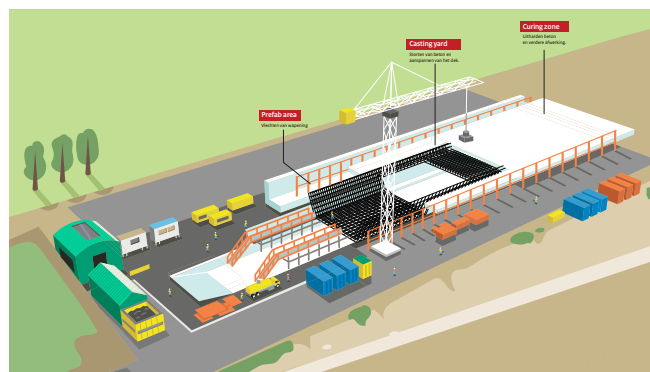
## 400 meter viaduct schuift over verkeer Terbregseplein

Het Terbregseplein is met 235.000 motorvoertuigen per dag een van de drukste verkeersaders van Nederland waar de A16 en A20 op elkaar aansluiten. Over dit knooppunt komt een viaduct dat de A16 Rotterdam verbindt met de bestaande A16. Het viaduct wordt, zonder het verkeer te hinderen, over de bestaande infrastructuur heen geschoven. Deze bouwmethode wordt in Nederland voor het eerst toegepast over een verkeersknooppunt dat in gebruik is.



### Viaduct Terbregseplein

Het ruim 400 meter lange viaduct over het Terbregseplein bestaat uit twee wegdekken, één richting Breda en één richting Rotterdam The Hague Airport. Een wegdek bestaat uit 17 delen met een lengte tussen de 22 en 30 meter. Het viaduct wordt voor Nederlandse begrippen op een bijzondere manier gebouwd. Dit is een beproefde methode in bergachtige gebieden.



Impressie van de tijdelijke 'fabriek' aan de noordkant van het Terbregseplein.

### Hoe bouw je een viaduct zonder verkeershinder?

De bouw van het viaduct start aan de noordkant van het Terbregseplein. Daar is een tijdelijke 'fabriek' gebouwd om de delen van het viaduct te bouwen. Eerst vlechten we het staal, daarna wordt het beton gestort om tenslotte het deel af te werken. Daar ligt het betonnen deel uit te harden voordat we het over de weg schuiven. Dit proces herhaalt zich continue.

Aan het eerste deel zit de 'lanceerneus' gekoppeld. Een blauw stalen frame dat met een lengte van **30 meter** en een gewicht van **75.000 kg** de wegdekken over de steunpunten en het bestaande wegennet begeleid. De lanceerneus zorgt ervoor dat de afstand tussen de steunpunten wordt overbrugd



Impressie van de eindsituatie van het viaduct bij het Terbregseplein

en dat het gewicht van het wegdek goed wordt verdeeld. Het steeds maar groeiende wegdek schuiven we in een cyclus van drie weken over het verkeersknooppunt heen. Dat schuiven gaat met ongeveer **2,5 meter per uur**. Om ervoor te zorgen dat het schuiven van het wegdek ‘gesmeerd’ verloopt, gebruiken we bij ieder steunpunt spiegelgladde teflonplaatjes tussen de steunpunten en het viaduct.

### Viaduct bijna bij eindpunt

Wanneer het laatste deel geschoven wordt werken zo’n 70 personen samen om het viaduct naar de definitieve plek te schuiven. We schuiven het viaduct tot net voor de spoorlijn Rotterdam-Gouda/Utrecht. Het eindpunt ligt er net na. Omdat het spoor niet op ieder moment buitendienst genomen kan worden, maken we het viaduct in augustus 2023 af met prefab

liggers. In de tussentijd demonteren we de lanceerneus tijdens de laatste drie schuiven in delen. De neus maken we vervolgens vast aan het eerste deel van het tweede wegdek (richting Rotterdam The Hague Airport). Zo loopt de bouw van het viaduct geen vertraging op.

### 🕒 Planning

Het bouwen van het eerste wegdek heeft ruim één jaar geduurd. In februari 2023 zijn we gestart met de bouw van het tweede wegdek. Eind maart wordt het eerste deel van het tweede wegdek geschoven. Eind juni 2024 komt het tweede wegdek aan bij het spoor. In september van dat jaar worden ook voor dit wegdek liggers over het spoor gelegd en dan is de bouw van beide wegdekken klaar. Dan start de afbouwperiode: het aanbrengen van asfalt, belijning, verlichting en de geleiderails. *\*LET OP: planningen kunnen nog veranderen.*



Blauwe stalen lanceerneus. Foto: Sjaak Boot

Meer informatie over het project A16 Rotterdam is te vinden op de projectwebsite: [www.a16rotterdam.nl](http://www.a16rotterdam.nl) of via social media.

 **A16Rotterdam**

 **@A16Rotterdam**

 **A16\_Rotterdam**

 **A16-Rotterdam**

Een goede bereikbaarheid van Rotterdam, Lansingerland en de omliggende regio is belangrijk voor een sterke economie en een goede leefbaarheid. De A16 Rotterdam draagt daaraan bij. De nieuwe, 11 km lange en energieneutrale snelweg verbindt de A16 ter hoogte van het Terbregseplein met de A13 bij Rotterdam The Hague Airport. Ze wordt in opdracht van Rijkswaterstaat aangelegd door De Groene Boog, een bouwcombinatie van BESIX, Dura Vermeer, Van Oord en TBI-bedrijven Croonwolver&dros en Mobilis.