

## Tunnelbouw is een reizend circus met dienstregeling

Het moet nog goed en wel licht worden als op een druilerige donderdagochtend in oktober het tunnelteam in Hoef en Haag nabij Vianen de eerste schotten voor een viertal woningen aan het plaatsen is. De grote rupskraan zet alvast een betonstortkoker klaar, waarmee straks het casco van de woningen gestort gaat worden. Dan loopt aanspreekpunt Jeffrey Schrijver van het tunnelteam de vergaderkamer in de keet binnen.



*Op de foto van links naar rechts: Adam Matuszewski, Roel Bast, Cor van den Hul, Jeffrey Schrijvers, Ricardo Smits, Jaco Fransman, Sarris van den Hul, Jan Teitsma*

Keet is eigenlijk een belediging voor de schone en nette kantooruimte op de kale zandvlakte waar de laatste windvlagen van de eerste najaarsstorm nog huis houden. Jeffrey legt uit wat tunnelbouw inhoudt. “Het is een snelle en efficiënte manier van bouwen waarbij we in een keer de wanden en de vloer van de eerste verdieping leggen. We passen het toe bij seriematige woningbouw om het casco van een nieuwbouwwoning neer te zetten. Wanneer de woningen klaar zijn, zien ze er toch telkens anders uit door variatie in indeling, steentype, daken en uitbouwen.”

### **Kimmen**

Tunnelbouw begint al de dag tevoren als het team de kimmen stort. Dat zijn richels op de betonnen vloerplaten waar de schotten voor de wanden opgesteld zullen worden. Vandaag plaatsen timmerman Jeffrey en zijn teamgenoten Roel Bast, Cor van den Hul, Sarris van den Hul en Jaco Fransman (allen stelleurs) met de hulp van kraanmachinist Hans van de Brest de imposante stalen bekistingselementen.

### **Rondtrekkend circus**

Deze zijn 2,40 meter lang, koppelbaar tot 13 à 14 meter en leveren de vereiste plafondhoogte van 2,60 meter. Ze zijn van de vorige bouwplaats per dieplader aangevoerd. Jeffrey vertelt: “We zijn als tunnelbouwteam met onze veertien vrachtwagens vol materieel net een rondtrekkend circus. We komen aan op de nieuwe bouwplaats, bouwen onze spullen op, doen

ons ding en trekken dan weer door naar de volgende bouwlocatie. We hangen alleen geen posters op in de stad. Tunnelbouw is net een dienstregeling van de NS. We werken in een treintje met heel veel herhalingen en aansluitingen. Ik weet nu al wat er volgende week donderdag op dat werk op die tijd gebeurt. Als je daarvan houdt, kun je er verbazingwekkend efficiënt in worden. En dat zijn wij ook ondertussen. Dat maakt op toeschouwers wel indruk en zo blijft het werk voor ons ook telkens weer de sport.”

### **Snel en doelgericht**

Hieraan voorafgaand heeft Jeffrey al verkend hoe de plek eruit ziet. Is er voldoende ruimte voor de kraan en de andere spullen en kan de kraan op die beschikbare plek wel overal bij? Is dat in orde, dan gaat het snel en doelgericht. Iedereen weet wat er moet gebeuren, in welke volgorde en wat de volgende actie gaat worden. Op een topdag staat de volledige bekisting in anderhalf uur. Dat is het record. Twee man boven, drie man beneden en gaan! Jacco vertelt: “Daar hoeven we niet lang over te vergaderen of zelfs maar veel over te praten. Ook de installateurs, die leidingen leggen en zo, weten precies wat ze waar en wanneer moeten doen.”

### **Literair**

Wat niet wil zeggen dat het stil is op de werkplek. Niet echt. Regelmatig vliegen er plagerige en voor de teamleden grappige opmerkingen door de lucht. Het team heeft zo zijn eigen humor ontwikkeld, waar een buitenstaander even aan moet wennen. Vorige week kreeg Jeffrey nog de bezorgde vraag of hij misschien ruzie had met Cor, omdat ze, schijnbaar onvriendelijk, zo naar elkaar liepen te roepen. Hij legt uit: “Ja, zo werken we nu eenmaal. We noemen dat wel ‘donderstralen met elkaar’. Je houdt elkaar bij de les en je houdt contact. Zo weet je dat alles nog steeds goed gaat. Want concentratie en opletten zijn belangrijk met al die zware dingen die door de lucht verplaatst worden. Dan heb je je aandacht echt wel nodig.”

### **Gasbranders**

“Alles moet vet, behalve je eten” geeft Jacco als toelichting als hij de bekistingen met een soort vetspuit te lijf gaat. Dat is noodzakelijk om later de bekistingen weer los te krijgen van het beton. Jacco becommentarieert het werk, de voortgang en zijn collega’s op kleurrijke en literaire wijze, zo zal blijken gedurende de dag. Een referentie aan Winnetou blijft onuitgelegd, wat misschien ook maar beter is. Met lieren brengt het team de tunnel op spanning. “Dat gaat makkelijker dan vroeger toen we dat met hefboomen zelf moesten doen”, zegt Jeffrey. Rond de middag zijn de bekistingen klaar en komen de wagens van de betoncentrales het materiaal voor de wanden en de vloer storten. Vervolgens gaan de zeilen om de bekistingen dicht en wordt de temperatuur met gasbranders in de tunnel opgestookt tot 90 graden. Dan gaan de branders uit en koelt alles langzaam af. Jeffrey vertelt dat pas in deze fase het beton hard wordt. De binnenzijde van de bekisting staat op wielen, waardoor deze, zodra het beton hard genoeg is, er in zijn geheel uitgereden kan worden. Het team kan tien woningen per week neerzetten. Hoef en Haag heeft nog ongeveer 200 woningen op de verlanglijst staan.

### **Spectaculair**

Naast dit tunnelteam heeft Nieuwbouw Concepten drie andere tunnelteams in den lande. Tegenwoordig zitten er zes man in een team. Met zijn 39 jaar is Jeffrey het broekie van het team. Hij vertelt: “Jonge gasten zijn nog maar moeilijk te vinden voor dit werk. Weer en

wind, zwaar werk, dat is niet voor iedereen weggelegd. Aan de andere kant is het zelfstandig, verantwoordelijk en spectaculair werk, waar je direct resultaat ziet. Je wordt vanzelf vrienden met je teamleden, omdat je hard en nauw met elkaar samenwerkt. Wanneer wij klaar zijn, staat het casco en zie je al, dit gaat een huis worden. Daar hebben wij lol aan. Het is eigenlijk wel een eigen *way of life*.”

## **Houtbouw**

Hij meent dat de tunneltechniek in de jaren zeventig uit Duitsland naar Nederland gekomen is. Voorlopig blijft de techniek nog wel in gebruik, denkt Jeffrey. Hoe kijkt hij dan naar de opkomst van houtbouw als duurzame en CO2-arme vervanging van beton? “Tsja, wat moet je ervan zeggen? Houten vloeren zijn wel duurzamer, maar ook vertragend, lijkt me. Ik denk dat we er nog veel over moeten leren, voordat we het zo vanzelfsprekend gebruiken als tunnelbouw. We gaan het zien.” Ook wijst hij op de grote flexibiliteit van tunnelbouw. “Wij kunnen tot een dag van tevoren nog een uitbouw of zo aan het ontwerp toevoegen. Bij prefab ligt dat natuurlijk al veel eerder vast.” Dan rijdt de eerste betonmixer de bouwplaats op en kan het casco storten voor vandaag beginnen. Het regent nog steeds.