

Ombouwscenario's voor de 3B/LFV renovatie van de Spijkenisserbrug.

Inleiding

Rijkswaterstaat geeft een toelichting op de plannen voor de renovatie van de Spijkenissebrug. Deze toelichting vindt plaats aan de hand van de presentatie die reeds gedeeld is op TenderNed.

Scenario 1

De markt geeft aan dat het op een diep detailniveau moet worden uitgewerkt om te kunnen bepalen wat wel in niet past binnen dit scenario.

De zomer lijkt de meest gunstige periode om de werkzaamheden uit te voeren, maar capaciteit is in de zomerperiode wel een probleem. Een andere optie is om de werkzaamheden te verspreiden over de weekenden en avonden. Anderzijds wordt er door de markt aangegeven dat ondanks dat de werkzaamheden in de zomervakantie worden uitgevoerd, dat niet veel verlichting geeft voor het wegverkeer. Er zit geen restcapaciteit op de omleidingsroutes.

Het voorgestelde tijdspad lijkt acceptabel, maar de resources zijn een probleem, wie gaat de werkzaamheden uitvoeren? Daarnaast zijn er onderdelen en tooling die een lange levertijd hebben, daar moet rekening mee worden gehouden.

Het is ook van belang om te kijken naar welke werkzaamheden de doorvaart van schepen belemmeren.

Het voordeel van het kiezen van dit scenario is dat de communicatie eenvoudig is. Bij een alternerend scenario is de communicatie lastiger.

Het inzetten van extra mensen versnelt het uitvoeren van de testen niet.

Het uitvoeren van testen is geen formaliteit. Een test kan een negatieve uitslag hebben. Er moet dus ruimte in de planning worden opgenomen om eventuele problemen op te lossen.

De markt ziet kansen om testen eventueel te vervangen door simulaties of "droog testen". RWS geeft aan dat zij die mogelijkheden onderkend. Als de markt dit in wil zetten dan is het wel belangrijk om het bevoegd gezag in deze plannen mee te nemen. Zij moeten er ook mee akkoord gaan.

Scenario 2

De markt ziet een kans op een hybride vorm tussen scenario 1 en scenario 2. Indien scenario 1 tijdens de uitvoering niet mogelijk is dan overschakelen naar scenario 2.

De markt ziet een uitdaging bij een avond/nachtdienst naar aanleiding van scenario 2. Na afloop van een dergelijke dienst is het niet mogelijk om de volgende dag weer voor het volgende getijdepoort werkzaamheden te verrichten.

Het gevoel is dat scenario 2 een constanter patroon in stremming geeft. Dit maakt dat er een efficiëntere inzet van personeel mogelijk is. Daarnaast lijkt het dat je tenminste om de dag een dagvenster beschikbaar is om werkzaamheden te verrichten. Het nadeel hiervan is dat de totale ombouw langer duurt.

Het lijkt duidelijk dat voor grootschalige werkzaamheden de combinatie tussen een gunstig getijdepoort en het weekend gemaakt moet worden. Het voordeel hiervan is namelijk dat er in het weekend geen rekening gehouden hoeft te worden met een ochtend- of avondspits. Daarnaast het advies om de getijdenpoorten in de nacht te gebruiken voor de (zee)vaart zodat overdag werkzaamheden verricht kunnen worden.

De markt geeft aan dat het een optie is om in een "treintje" te werken. Er wordt dan zo veel mogelijk vooruit getest voordat de echte test op de brug plaats vindt.

Er wordt aangegeven dat er nog te veel naar het testen wordt gekeken. Er zijn nog andere werkzaamheden die plaats moeten vinden, dat lijkt nu vergeten te worden.

Het werken in ploegen wordt als inefficiënt gezien voor dit soort werkzaamheden. RWS geeft aan dat dit alleen geldt bij werkzaamheden waar scheepvaart stemmingen voorkomen (fase 2,4 en 6). In de tussenliggende perioden hoeft dat niet.

Hef - en hijskabels kunnen tussen de cruciale momenten vervangen worden. De markt vraagt zich af of je ook de weg moet stremmen als je de hijskabels vervangt. Deze werkzaamheden kunnen wellicht ook via het fietspad uitgevoerd worden. Er zit in de heftorens een lierwerk waarmee je de kabels op kan hijsen, het lierwerk moet dan nog wel functioneren. RWS geeft aan dat er nog een kleine mechanische lier in de torens zit. Er zit echter wel asbest in de remmen, dus er zullen eerst werkzaamheden moeten worden verricht voordat deze gebruikt kan worden.

RWS geeft aan dat de overgang van een oud naar een nieuw systeem, van oost naar west, het kritieke punt is. Daarnaast geeft RWS als advies mee om zoveel als mogelijk is uit het weekend te halen.

Ten aanzien van het testen wordt aangegeven dat er niet eindeloos veel testen in 30 uur uitgevoerd kunnen worden. De markt vraagt zich af of er SAT en SIT protocollen naar voren kunnen worden gehaald.

De markt heeft twijfels of je 1 systeem op de brug kan testen en de andere brug op het oude systeem kan laten draaien. Daarnaast is er twijfel of de 30 uur genoeg gaat zijn voor het testen van het hele systeem.

Er wordt vanuit de markt het voorstel gedaan om met 1 ploeg alle testen uit te voeren, zodat er geen overdracht hoeft plaats te vinden. Dit zou ongeveer een periode van 2 weken in beslag nemen. Een andere idee uit de markt is dat de brug elke dag 2x omhoog gaat en dat er dan testen worden uitgevoerd. Dit duurt ook ongeveer 2 weken.

De markt zou het prettig vinden als ze met het nieuwe systeem op de brug kunnen 'spelen'. Het lijkt de markt niet haalbaar om de bloedgroepen 100% te scheiden.

Er wordt nog door de markt aangegeven dat het ook een keuze kan zijn om eerst geheel over te gaan naar 3B en dan de rest om te bouwen. Als je alles tegelijk doet en er is een fout gemaakt, dan zijn er veel mensen nodig die samen het probleem op moeten lossen. En met gefaseerd overgaan beperk je de groep die je nodig hebt om het probleem op te lossen.

RWS geeft aan dat er een nieuwe ruimte gebouwd wordt voor alle apparatuur. Deze ruimte komt in de buitenste pijlers. De markt is niet eensgezind over het feit of dit een goed plan is of niet.

Ten aanzien van de afsluitbomen wordt er door RWS aangegeven dat deze op het oude systeem moeten blijven draaien, ze passen niet op het nieuwe systeem. De markt geeft aan dat er in dat geval een soort van 'vertaalkastjes' tussen gezet kunnen worden. RWS geeft aan dat dit een optie is, maar dat deze kastjes wel een groter risico vormen.

Er zijn diverse scenario's mogelijk voor het vervangen van de afsluitbomen

Algemeen

Er is door Rijkswaterstaat toegelicht dat getijdopoorten te maken hebben met de vaart tussen Hoek van Holland en de haven van Moerdijk en vice versa.

De markt geeft duidelijk weer dat het complexe puzzel is tussen hinder en de benodigde tijd om de ombouwwerkzaamheden uit te voeren.

De markt geeft aan dat een tijdelijke bedienplek tijdens fase 4 (in gebruik nemen beide hefdelen) van het ombouwplan kan leiden tot een kortere stremmingstijd. Er zijn dan twee (tijdelijke) bedienplekken noodzakelijk, één voor de oude besturing en één voor de nieuwe besturing.

De markt vraagt waarom er sprake moet zijn van het uitvoeren van de werkzaamheden in een 24/7 periode. Er wordt door Rijkswaterstaat toegelicht dat dit onder andere te maken met de hoeveelheid testen voordat de brug tussen de ombouwfases weer vrijgegeven kan worden.

De markt geeft aan dat de korte duur van fase 2, 4 en 6 (ombouwfases met veel stremming) leidt tot mogelijke gevaarlijke situaties. De druk is hoog om tijdig de brug weer vrij te geven. Dit geldt met name voor fase 4 van de ombouw.

De markt geeft aan of het niet mogelijk is om de Logische Functievervullers (LFV's) gefaseerd om te bouwen zodat er meer tijd is om de werkzaamheden uit te voeren. Dan is er sprake van langere periode met een dubbele bediening. Door Rijkswaterstaat wordt aangegeven dat er veel afhankelijkheden zijn tussen de verschillende LFV's waardoor een veilige brugoperatie in het gedrang komt. Het risico is dat LFV's integraal niet functioneren.

De markt geeft aan dat de lessons learned tussen de Wantijbrug niet zondermeer te vertalen zijn naar de Spijkenisserbrug. Het 3B systeem wijkt af door het verschil in type brug. Rijkswaterstaat is hiervan op de hoogte.

De markt geeft aan dat er voldoende buffer in tijd ingebouwd moet worden rond de stremmingstijden in verband met het handmatig bedienen van de bruggdelen en het opzetten van de verkeersmaatregelen.

De markt geeft dat indien de renovatie van de Brug over de Noord in hetzelfde tijdvak wordt uitgevoerd als de Spijkenisserbrug dat er mogelijke capaciteitsproblemen ontstaan bij marktpartijen.

De markt geeft aan dat het borgen van de aanrijtijden van overheidshulpdiensten niet risicodragend bij de markt neergelegd kan worden. Biedt alternatieven gedurende de ombouwfasen.

De markt geeft aan dat het de vraag is hoe de communicatie richting de omgeving met wisselende stremmingen wordt georganiseerd. De stremmingen zijn iedere dag anders, zeker in geval van scenario 2. Er wordt aangegeven dat gebruik gemaakt kan worden van interactieve communicatie, dit maakt veel mogelijk.

De markt geeft aan dat de beide hefdelen zo dicht naast elkaar zitten dat werken op één hef terwijl het andere hef in gebruik is tot gevaarlijke situaties kan leiden. Hier dient tenminste een fysieke afscheiding aangebracht te worden.

De markt geeft aan dat het stormseizoen (15 oktober tot 15 maart) niet tot belemmeringen zal leiden.

De markt geeft aan dat langzaam verkeer op de brug (o.a. fietsers en bromfietzers) niet zozeer langzaam is. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden indien het fietspad niet volledig afgesloten wordt. Het advies is om het fietspad gedurende de ombouwperiode af te sluiten en alternatieven te bieden. Het is echter de vraag of deze alternatieven (bijvoorbeeld veerpont) ook gedurende de nacht ingezet kan worden.

De Markt vraagt zich af op welke wijze alle opgehaalde informatie uit de marktconsultatie in het contract wordt verwerkt.