Vragen en antwoorden Marktconsultatie Sloop Suurhoffbrug

Vraag 1: In de documenten is een gewicht te lezen van 760 ton. Is er een uitrekstaat beschikbaar over hoe dit gewicht is opgebouwd?
Antwoord: Er is geen uittrekstaat beschikbaar.
In de herberekeningsfase van het project heeft ARUP een gewichtsbepaling gedaan, maar deze is niet naar onderdelen gerapporteerd. Daarmee is alleen het totaalgewicht bekend.
Zie voor meer gedetailleerde afmetingen/veld indelingen de bijlagen Nul-inspectie Suurhoffbrug, Inspectierapport Staalconstructie Basculebrug, inspectierapport Staalconstructie Vaste Brug en het inspectierapport Staalconstructie Aanbrug.

Vraag 2: Is er informatie beschikbaar met betrekking tot indeling van de ballastkist en de gebruikte materialen?
Antwoord: Uit de herberekening van ARUP volgt de informatie zoals hieronder is weergegeven.

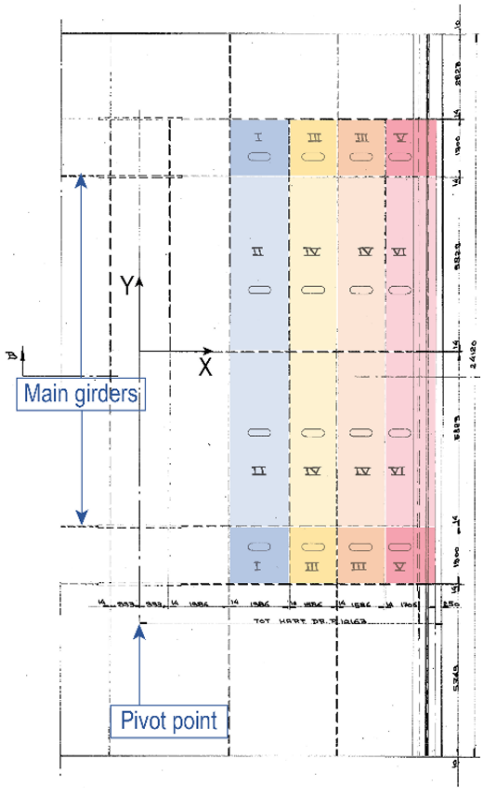


Figure 19: Top view counterweight compartments back span

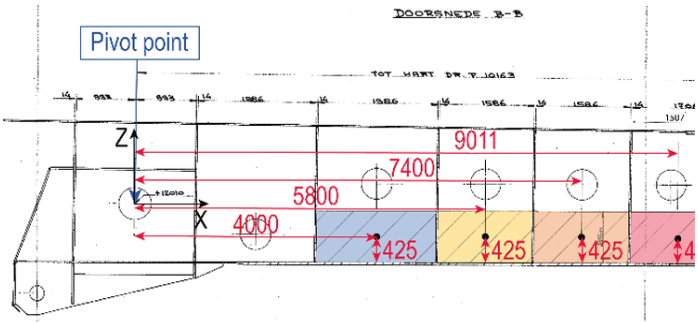


Figure 20: Longitudinal cross-section counterweight

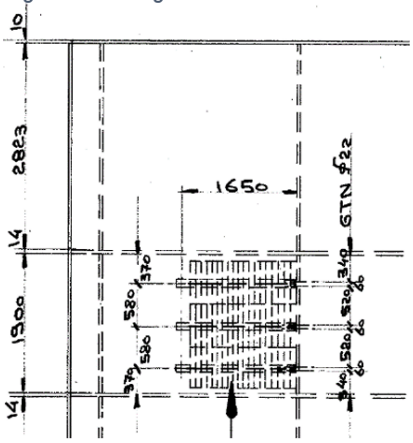


Figure 21: Top view additional weight (broodjes) in the main girder front

Vraag 3: In de media is te lezen geweest dat de basculebrug is gerepareerd en dat hier nieuwe dekplaten zijn gemonteerd. Is hier meer informatie over beschikbaar?
Antwoord: Dat klopt, er is een staalplaat van 30mm verlijmd over de bestaande dekplaat.

Vraag 4: Zijn er gegevens beschikbaar van de toegestane belastingen van de hoofdoverspanning?
Antwoord: Huidig uitgangspunt is dat binnen de normale verkeersbelasting gebleven moet worden, op de posities waar nu een rijbaan aanwezig is. Dat komt neer op een zware rijstrook met 9 kN/m2 belasting, met daarbij een 60-tons-wagen. Op de naastliggende rijstrook geldt 2,5 kN/m2, met een wagen van 40 ton. Echter, op een verder lege brug zullen bij voldoende spreiding lokaal bijvoorbeeld hogere stempellasten van een kraan toelaatbaar kunnen zijn, maar deze moeten dan te zijner tijd in een herberekening aangetoond worden.

Vraag 5: In de inleespresentatie worden twee gewichten genoemd voor de zuidelijke aanbrug (610 t en 510 t). Welke is het juiste gewicht?
Antwoord: Huidig uitgangspunt is dat 610 ton correct is.

Vraag 6: Is het mogelijk om de brug ter plaatse van pijler 4 constructief te delen zodat er twee liggers op twee steunpunten ontstaan? Eventueel afgesteund ter plaatse van pijler 4 op extra steunpunt.
Antwoord: Ja, dat is inderdaad mogelijk.

Vraag 7: In het artikel van BmS wordt een gewicht opgegeven van 255 kg/m². Het opgegeven gewicht van 485 ton resulteert in 480 kg/m². Is de aanname correct: ca. 260 ton staal en 220 ton overig?
Antwoord: Dat klopt, 255 kg/m2 was het originele kale staalgewicht (constructiestaal). Zie ook onderstaande figuren.

The mass of each compartment presented in Table 6 was derived from the volume and mass of the counterweight content from the design drawings presented in Figure 22 and Figure 23.

INHOUD RUIMTE	I =	3,21 m³
" "	II =	9,84 m³
" "	III =	2,56 m³
" "	IV =	7,86 m³
" "	V =	2,57 m³
" "	VI =	7,88 m³

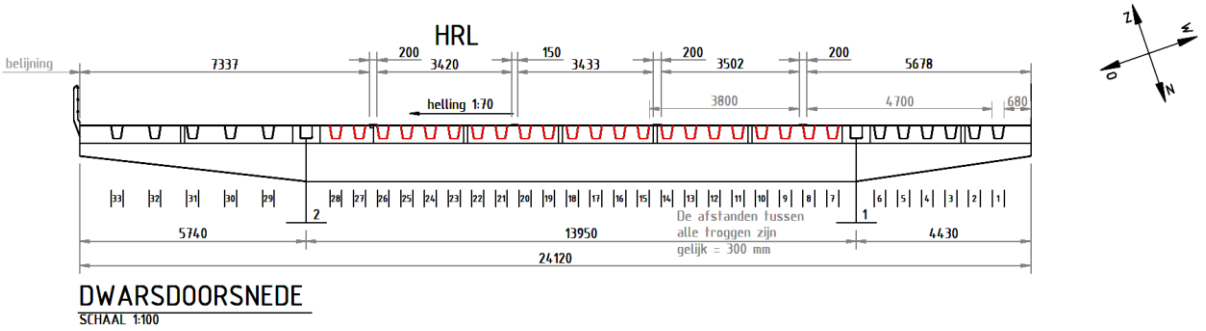
Figure 22: Volume ballast sections

BENAMING	GEWICHT KG/m³	INHOUD TOTALE BALLAST	TOTAAL GEWICHT
PONSDOPPEN	2244 KG/m³	88,788 m³	199.240 KG
GRINT (DROOG)	584 KG/m³	88,788 m³	51.853 KG
ZAND	568 KG/m³	88,788 m³	50.432 KG
CEMENT	246 KG/m³	88,788 m³	21.842 KG
WATER	138 KG/m³	88,788 m³	12.253 KG
TOTAAL	3780 KG/m³		TOTAAL 335.620 KG

Figure 23: Contents ballast

Vraag 8: In hoeverre is een volledige afsluiting van de d'Arcyweg mogelijk? En voor hoelang?
Antwoord: In de vragen van de consultatie *(= Welke stremmingen zijn absoluut noodzakelijk per verbinding (vaarweg/d'Arcyweg, Krabbeweg/spoor/TVS) en voor hoe lang?)* wordt juist uw expertise gevraagd om hier een uitspraak in de beantwoording te doen wat noodzakelijk is. Daarbij geldt het uitgangspunt: *d'Arcyweg en fietspad op noordoever: de toegang van de BP-raffinaderij moet voor nood- en hulpdiensten in principe zo veel als mogelijk beschikbaar blijven*.

Vraag 9: Is er een doorsnede beschikbaar met huidige rijstrookindeling?
Antwoord: Ja, zie onderstaande dwarsdoorsnede en bijlage *NvI Beantwoording vraag 9 - RISK-VZT-37A300-Suurh.pdf*



Vraag 10: Op de overzichtsfoto is te zien dat het oude fiets-/voetpad niet meer in gebruik is. Is dit pad toegankelijk voor bijvoorbeeld voorbereidende werkzaamheden? Zo ja, met welke verkeersbelasting toegankelijk?
Antwoord: Het is toegestaan deze ruimte te gebruiken voor die werkzaamheden welke veilig kunnen plaatsvinden (eventueel met passende beheersmaatregelen) voor gebruiker en uitvoerende partij.
Dit pad is echter wel ontworpen als fietspad, dus de belastbaarheid is daarmee relatief laag. Er is een dunne dekplaat en kleinere (fietspad)troggen dan in de rijbaan toegepast. (zie tekeningen met doorsnede van de staalconstructie, zoals 625_1 Staalbouw verkeersbrug.pdf)"

Vraag 11: Zijn er digitale tekeningen beschikbaar van de brugdelen? Voorkeur: DWG.
Antwoord: Nee, de van belang zijnde tekeningen van de staalconstructie zijn meegeleverd in pdf.

Vraag 12: Wat zijn de randvoorwaarden als het gaat om stremming van het spoor? Het sloopfaseringsplan lijkt niet eenduidig wanneer een stremming van het spoor wordt toegepast. Is er een doorsnede beschikbaar van het PVR ten opzichte van de bestaande SHB?
Antwoord: In de vragen van de consultatie *(Welke stremmingen zijn absoluut noodzakelijk per verbinding (vaarweg/d'Arcyweg, Krabbeweg/spoor/TVS) en voor hoe lang?)* wordt uw expertise gevraagd om hier een uitspraak te doen in de beantwoording wat noodzakelijk is op basis van werken met ProRail (richtlijnen veiligwerken VVW) en de vereisten om veilig werken vanuit uw eigen organisatie.
Met betrekking tot beschikbaarheid PVR: de afstand tot de spoorbrug is af te leiden uit de meegestuurde tekening van de spoorbrug (Tekening staalbouw basculebrug)

Vraag 13: Zijn er gegevens beschikbaar van de bovengrondse HS-kabels ten noorden van het noordelijke landhoofd?
Antwoord: Zie bijlages beginnend met 'NvI beantwoording vraag 13 – '.

Vraag 14: Op basis van de huidige uitvoeringsplanning wordt gerekend met 35 kalenderdagen voor de sloop van de complete brug. Klopt deze aanname?
Antwoord: Dat is correct. Echter, vóór ingaan van deze periode zal er wel de mogelijkheid zijn voor voorbereidende werkzaamheden. Zoals bijvoorbeeld het deels gereedmaken van een skidbaan indien nodig, of het toevoegen van enkele verstijvers aan de brug als een vijzelpunt nodig is op een plaats waar dat niet voorzien is. Voorwaarde is hierbij dat de werkzaamheden geen hinder veroorzaken op de A15 of het spoor. Eventuele korte nachtelijke afsluitingen van de A15 (in het voorbeeld van een verstijver die bijvoorbeeld gelast moet worden) kunnen wel mogelijk zijn, maar moeten tot het minimum beperkt worden.

Vraag 15: Wat is de maximaal toegestane belasting op de dekken van de te slopen Suurhoffbrug ten tijde van de beoogde sloop/ demontage?
Antwoord: Zie het antwoord op vraag 4.