

2021MM137

DATUM 25-10-2021
AAN Provinciale Staten
VAN Gedeputeerde Schaddelee
ONDERWERP Rondvraag SP in M&M 25 oktober inzake Rijnbrug

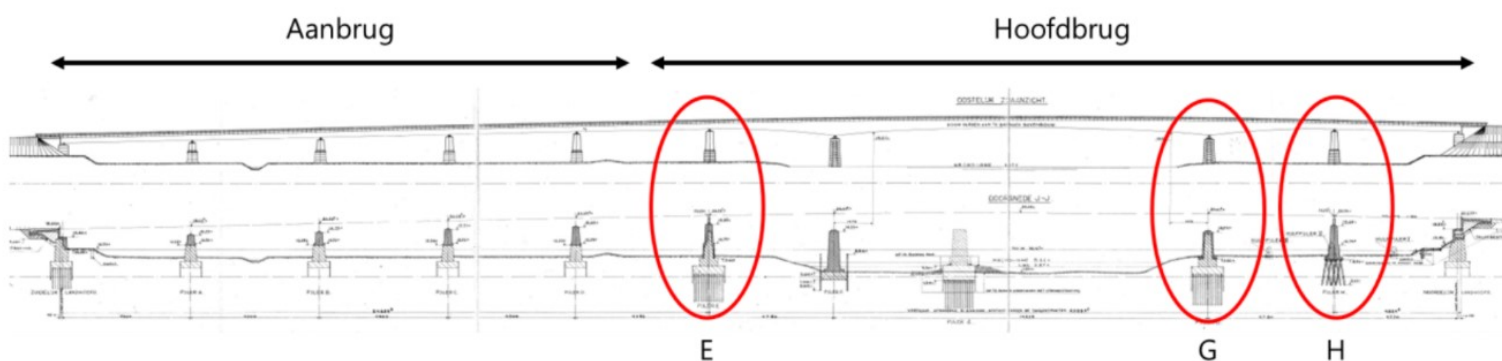
U heeft de volgende vragen gesteld. Omdat de antwoorden nogal omvangrijk en technisch zijn ontvangt u deze schriftelijk.

1. Wat is er nu bekend over deze pijlers?

De huidige pijlers zijn voor een deel bestaande spoorwegpijlers uit ongeveer 1880 en voor een deel nieuw gebouwde pijlers (in 1956). Pijlers E en G zijn oorspronkelijk gebouwd als onderdeel van de onderbouw van een voormalige spoorbrug, beide pijlers zijn gefundeerd op een houten paalfundering. Bij het verder verdiepen in het ontwerp van de nieuwe bovenbouw voor de Rijnbrug, om het aanbestedingsgereed te maken, is het uitgangspunt dat geen capaciteit meer wordt toegekend aan de houten palen, dit maakt versterkingsmaatregelen noodzakelijk. Dit is in het afgelopen jaar bij verdere verdieping in het ontwerp met RWS afgestemd.

Een mogelijke versterkingsmaatregel omvat het plaatsen van palen rondom de bestaande pijler om de belastingen af te dragen. De palen kunnen worden verbonden met de bestaande pijler middels een betonnen ringbalk. Het verankeren van een balk in de bestaande pijler is niet mogelijk omdat er onvoldoende verankering in de wand te realiseren is. Daarom wordt gekozen voor een voorspanconstructie bestaand uit een ringbalk aan weerszijden van de pijler en voorspanstaven die door de pijler worden heengeleid en het geheel aan elkaar spannen.

Bij pijler H speelt vergelijkbare problematiek. De bestaande fundatie van gewapende betonpalen blijkt onvoldoende capaciteit te hebben en dient te worden versterkt, dit kan middels het bijplaatsen van extra funderingspalen. Vervolgens dienen deze te worden gekoppeld aan de bestaande pijler. Aangezien er in de bestaande constructie onvoldoende wapening aanwezig is om de trekband te verankeren blijkt de enige mogelijkheid het toepassen van een voorspanconstructie net als bij pijlers E en G, bestaand uit een ringbalk en voorspanstaven.



Ook dient van 5 pijlers de bovenzijde versterkt te worden. Bovenstaande is het laatste jaar nader uitgewerkt door een deskundig ingenieursbureau samen met de brugbeheerder (Rijkswaterstaat). Dit is uitgevoerd op basis van nieuwe richtlijn RWS (Richtlijn Ontwerp Kunstwerken (ROK 2.0)). Hierin is geconcludeerd dat de bovenbouw (staalconstructie) zwaarder uitgevoerd moet worden t.o.v. het VO van Movares. Deze nieuwe richtlijn van RWS was nog niet voorhanden in 2018. De grotere belasting van de staalconstructie resulteert in een grotere belasting op de pijlers.

De gehanteerde uitgangspunten van deze aanvullende informatie moeten nog definitief vastgesteld worden.

Komende maanden vinden er nadere bureau- en toestandsonderzoeken plaats. Dit heeft tot doel voldoende informatie te verkrijgen over de bestaande fundering en onderbouw van het landhoofd om:

1) de betrouwbaarheid van de uitgangspunten in het Voorontwerp aan te tonen en risico's en onzekerheden expliciet te maken

2) het borgen dat voldoende en juiste informatie en uitgangspunten beschikbaar zijn in het realisatiecontract voor de aannemers om de brug verder te ontwerpen.

In de kredietraming die deze week (week 42) beschikbaar komt is ca € 4 miljoen aan bouwkosten hiervoor meegerekend. Dit bedrag is ruim genomen zodat het niet de verwachting is dat de hierboven genoemde nadere onderzoeken dit bedrag nog veel laten stijgen. Er wordt zoveel als mogelijk van tevoren onderzocht om een zo nauwkeurige raming te verkrijgen maar het is bij dit soort grote complexe projecten niet altijd mogelijk om het juiste bedrag te ramen, vandaar ook de P85.

2. Hoe is de huidige stand van zaken van de inmiddels uitgegeven gelden aan onderzoek, aanbesteding en voorbereidingen?

De kosten op dit project vanaf PS besluit 2018 totaal (dus grofweg helft voor Gelderland) zijn als volgt:

Reeds uitgegeven: € 2,2 mln

Nog uit te geven: € 1,1 mln

Totaal uit te geven: € 3,3 mln

Dat is incl. kosten milieuonderzoeken, planologisch proces, contractvoorbereiding (onderzoeken, contract) en begeleiding (ambtenaren, inhuur) door opdrachtgever.

3. Is er al met Gelderland gesproken en hoe is de stand van zaken?

Ja er is ambtelijk gesproken met Gelderland en er is nog geen verandering. Voorlopig is Gelderland van plan om hun Statenvoorstel m.b.t. het extra budget pas in december dit jaar in GS te brengen dus behandeling in PS begin 2022. De planning was in juni dat beide provincies hun Statenvoorstellen in december dit jaar in PS zouden brengen.

4. Bent u het met ons eens dat er destijds te weinig aandacht is gegaan naar de huidige staat van de brug?

Nee, naarmate je meer richting aanbesteding gaat (huidige fase is de contractvoorbereiding) dan wordt het ontwerp van de brug steeds nauwkeuriger en kom je door de meer benodigde onderzoeken tot een zo nauwkeurig mogelijk kostenraming, op basis van de huidige kosten. Zodat bij een uitvraag, de aannemers een zo nauwkeurig mogelijke offerte kunnen aanleveren.

In de eerdere raming van 2018 was hier ook rekening mee gehouden door een groter percentage onvoorzien op te nemen.

5. Bent u het met ons eens dat de raming beter had gemoeten?

De raming was zo goed als op dat moment mogelijk was en daarmee goed genoeg. Om de robuustheid te vergroten gaan we nu naar P85. Dan hebben we meer zekerheid dat het project met 85% zekerheid binnen de raming kan worden uitgevoerd i.p.v. 50% (P50). Dit was in 2018 nog niet gebruikelijk, net als het indexeren.

6. Wat vind u van het voorstel om er maar mee te stoppen en te kijken naar een tweede oeververbinding?

De oplossing na jaren onderzoek en overwegingen is een verbreding van de huidige brug naar 2x2 rijstroken, deze blijkt ook naar de toekomst behoorlijk robuust. Een tweede oeververbinding inclusief kilometers aansluitende wegen, kost een veelvoud en daar is helemaal geen budget voor bij ons of het Rijk. Laat staan dat zoiets in dit gebied te realiseren is qua natuurwaarden.