Nijmegen

Postadres
Gemeente Nijmegen
PK10
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon
Freya Stob
f.stob@nijmegen.nl
T 0646265789

Bijlage(n)
Bijgevoegd: Ja

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Datum 27 november 2018
Betreft Aangepaste werkwijze Waalbrug

Geachte leden van de raad,

Zoals bekend is het werk aan de Waalbrug enige tijd geleden uitgesteld vanwege de aanwezigheid van Chroom-6 in de verf op de hoofdoverspanning. Rijkswaterstaat (hierna RWS) heeft uitgebreid onderzoek gedaan om met zekerheid vast te stellen om welke delen van de brug het gaat en wat dit betekent voor de geplande werkzaamheden. Eerder was al duidelijk dat er in de huidige situatie geen gevaar is voor weggebruikers.

Inmiddels is duidelijk dat de aanwezigheid van Chroom-6 consequenties zal hebben voor de manier waarop het werk kan worden uitgevoerd. De verf moet natuurlijk op een veilige manier voor werknemers, weggebruikers en omgeving worden verwijderd en dat vraagt om ingrijpende maatregelen zoals het gebruik van speciale tenten op het wegdek.

Dit betekent dat het zeer inventieve plan van de aannemer om 2x2 rijbanen open te houden voor verkeer niet meer mogelijk is. RWS en gemeente hadden eerder in de bestuursovereenkomst afgesproken dat er minimaal 2x1 rijbanen beschikbaar moesten blijven. Die oorspronkelijke afspraak blijft overeind, maar de ‘bonus’ in het plan van de aannemer van 2x2 rijbanen kan niet omdat er ruimte nodig is om de Chroom-6 verantwoord te verwijderen. Verderop in deze brief wordt dit toegelicht.

RWS, aannemer en gemeente zijn op dit moment bezig om met deze nieuwe inzichten een planning te maken voor de start van de werkzaamheden. In hoeverre het werk langer gaat duren wordt ook bekeken. Zodra de planning bekend is, zullen we die met uw raad delen.

Het is natuurlijk erg jammer dat de werkzaamheden niet kunnen worden uitgevoerd zoals eerder bedacht, maar veiligheid voor werkers, weggebruikers en omgeving staat absoluut voorop.

Hieronder wordt uitgebreider ingegaan op verschillende aspecten van de werkzaamheden en de planning.

Werkzaamheden
Bij de renovatie van de Waalbrug wordt het betonnen wegdek vervangen en wordt de brug opnieuw geschilderd. In opdracht van de gemeente wordt de huidige busbaan omgebouwd tot fietspad in twee richtingen. De bus gaat op de Verlengde Waalbrug met voorrang invoegen en rijdt verder tussen de bogen. Bovendien wordt een aantal beeldbepalende elementen die in de loop van de tijd verloren zijn gegaan, weer zoveel mogelijk in oude luister hersteld.

Bestuursovereenkomst
Voor de Waalbrug geldt dat de constructie in eigendom is bij RWS. De gemeente is eigenaar van het de asfaltverharding en is ook wegbeheerder. Daarom hebben RWS en de gemeente een tweetal bestuursovereenkomsten gesloten. In de eerste zijn afspraken gemaakt over de werkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van de gemeente en zijn minimale eisen afgesproken over doorlooptijd en verkeershinder. In de overeenkomst is onder andere vastgelegd dat de werkzaamheden die verkeershinder opleveren maximaal 18 maanden mogen duren en dat er in die periode minimaal 2x1 rijstrook beschikbaar moet zijn (afgezien van enkele nacht- en weekendafsluitingen). Fietsers, voetgangers, bussen en hulpdiensten houden altijd doorgang. Verder is vastgelegd dat vracht- en landbouwverkeer tijdens de renovatie niet over de brug kan rijden. In de tweede overeenkomst zijn afspraken gemaakt over aanvullende verkeersmaatregelen in de stad, die ervoor moeten zorgen dat Nijmegen -ook bij een beperkte beschikbaarheid van 2x1 rijstrook- bereikbaar blijft. In dit kader is onder andere het Industrieplein aangepast.

Aanbieding aannemer november 2017
In november 2017 heeft Rijkswaterstaat het werk gegund aan Team Waalbrug (Combinatie KWS en Volkerrail) Door een innovatieve manier van werken kon deze aannemer overdag een beschikbaarheid van 2x2 rijstroken aanbieden. De aannemer had voor de vervanging van het betonnen wegdek een weekcyclus bedacht met de volgende stappen:

1. Uit het brugdek worden iedere week vier vakken van elk 9x6m verwijderd (9m betreft de overspanning tussen de ondersteuningsbalken; 6m betreft de helft van de totale rijbaanbreedte tussen de bogen).
2. Fietsers staduitwaarts worden via speciale fietsbruggen over de vier werkvakken geleid.
3. Aan het eind van de week worden er in de vier werkvakken nieuwe prefab betondelen teruggeplaatst.
4. Naast het werkvak resteert daarbij overdag nog ruimte voor twee (smalle) rijstroken tussen de bogen.

Na vervanging van het gehele betondek zou de ruimte tussen de bogen weer beschikbaar zijn en konden de overige werkzaamheden op de parallelbanen worden uitgevoerd.

Chroom-6
Zoals aangegeven werd afgelopen voorjaar chroom-6 aangetroffen in de verf op de hoofdoverspanning. Anders dan bijvoorbeeld voor het verwijderen van asbest, zijn er geen protocollen beschikbaar voor het verwijderen van verf met chroom-6 op een dergelijke schaal in de openbare ruimte. Om alle gezondheidsrisico's voor medewerkers en weggebruikers uit te sluiten is besloten nog niet te starten, maar om eerst met verschillende deskundigen een werkprotocol op te stellen. Op basis van de eisen uit dit werkprotocol zijn vervolgens alle werkplannen aangepast. Hieruit bleek dat de aangepaste werkwijze van grote invloed is op de beschikbare werkruimte op de brug en op de doorlooptijd. Op de brug is nu extra ruimte nodig voor allerlei voorzieningen voor het veilig werken met chroom-6, o.a. decontaminatie tenten (omkleedruimte). Ook moeten de werktenten waarin onderdruk heerst iedere keer zorgvuldig worden schoongemaakt en bemonsterd voordat ze mogen worden afgebroken en verplaatst. Dit onderzoek neemt ook steeds enkele dagen in beslag waardoor de voorgestelde weekcyclus niet meer haalbaar is. Ook het aanpakken van meer dan vier werkvakken per cyclus bleek niet haalbaar. Niet alleen zou hierdoor te weinig werkruimte overblijven, ook zouden er dan risico's kunnen ontstaan voor de constructieve veiligheid van de brug.
Conclusie was dat het vanwege de strenge eisen voor het werken met chroom-6 niet meer mogelijk is om het werk in 1,5 jaar uit te voeren met behoud van 2x2 rijstroken. De door de aannemer aangeboden werkwijze is dus niet meer haalbaar.

Onderzochte uitvoeringsvarianten
Op basis van de benodigde extra werktijd en de benodigde extra werkruimte is onderzocht hoe het vervangen van het betondek toch zo snel mogelijk en met zo min mogelijk verkeershinder kan worden uitgevoerd. Hiervoor zijn onderstaande 5 scenario's onderzocht.
Scenario 1: - 2x2 rijstroken / 2-weekse cyclus
Scenario 2: - 2x1 rijstrook
Scenario 3: - 2x1 rijstrook +1 wisselstrook
Scenario 4: maandag 06u – donderdag 21u: 2x2 rijstroken / donderdag 21u – maandag 06u: 2x1 rijstrook
Scenario 5a: alleen voetgangers/fietsers en hulpdiensten
Scenario 5b: alleen voetgangers/fietsers en hulpdiensten en bussen
In de bijlage zijn de verschillende scenario's met de voor- en nadelen en de doorlooptijd op een rijtje gezet.

Werkwijze / fasering
Als de verkeershinder en de doorlooptijd tegen elkaar wordt afgewogen, dan is scenario 2 (2x1 rijstrook) de beste optie. RWS en gemeente Nijmegen hebben dit gezamenlijk geconcludeerd. Voor de weggebruiker heeft deze variant het voordeel dat de periode met aanzienlijke verkeershinder beperkt blijft tot 18 maanden. Bovendien is het verkeersbeeld gedurende 18 maanden hetzelfde, wat gunstiger is voor de veiligheid en de doorstroming. Deze mate van verkeershinder komt bovendien overeen met de eerdere bestuurlijke afspraken over verkeershinder, waarop ook de aanvullende maatregelen in de rest van de stad zijn genomen. Voor de aannemer geeft scenario 2 de meeste werkruimte en

flexibiliteit en het minste risico op uitloop van de werkzaamheden. De werktijd kan in deze variant ook het meest efficiënt worden benut omdat ze niet dagelijks afzettingen en borden hoeven te verplaatsen. En dat scheelt weer in de totale doorlooptijd. Door de extra werkruimte tussen de bogen is het wellicht ook mogelijk om het schilderen van de boog al deels gelijktijdig uit te voeren tijdens de vervanging van het betondek.

Na afronding van de werkzaamheden op de hoofdrijbaan worden de werkzaamheden op de parallelbanen uitgevoerd. Hoe en in welke volgorde dit gaat gebeuren in nu nog niet bekend. Wel zullen er dan weer 2x2 rijstroken tussen de bogen beschikbaar zijn.
Let wel: in tegenstelling tot de oorspronkelijk beoogde werkwijze blijkt het nu in alle varianten niet mogelijk om gedurende de werkzaamheden ná het vervangen van het betondek ook weer vracht- en landbouwverkeer toe te laten op de brug. Dit heeft te maken met het gewicht van het materiaal en materieel dat nodig is voor het stralen en schilderen.

Deze gewijzigde aanpak heeft geen financiële gevolgen voor gemeente Nijmegen.

Start werkzaamheden
De komende weken worden de aangepaste verkeersplannen beoordeeld en worden waar nodig de vergunningsaanvragen aangepast. Op het moment dat er een exacte startdatum voor het vervangen van het betondek bekend is, zal RWS hierover communiceren. De werkzaamheden concentreren zich eerst op het vervangen van het betondek. Dit is het werk dat de meeste verkeershinder zal opleveren. Als na 1,5 jaar het nieuwe betondek er in ligt (en mogelijk dus al eerder) kan het schilderen van de brug starten en worden de oostzijde en de westzijde van de brug aangepakt.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout
gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls
burgemeester