Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Fietsvoorziening Lijnbaanschracht | Stukje tekst bouwmethodiek
Datum: vrijdag 8 maart 2019 14:25:39

Thanks voor het stukje tekst, dit kunnen we gebruiken als toelichting gebruiken bij de bestekposten voor engineering (al was het maar om inschrijvers op een idee te brengen).
Graag wil ik een hoofdstuk 6 aandachtspunten detail-engineering toevoegen aan je rapportage waarin is opgenomen:
6.1 Algemeen:
Korte uitleg dat de hoofddraagconstructie in deze rapportage is uitgerekend als een statisch onbepaalde constructie met doorgaande hoofd en dwars liggers over meerdere steunpunten.
Om die rede wordt geadviseerd om bij een deling van de constructie tbv montage en/of fabricage zo veel als mogelijk rekening te houden met de momenten-0-punten in de constructie.
De volgende zaken dienen nog te worden uitgewerkt bij detailengineering:
Alle constructieve lasverbindingen (fabriekslassen) van de hoofddraagconstructie.
Alle constructieve boutverbindingen bij opdeling van de hoofddraagconstructie tbv transport en montage
Hoofddraagconstructie uitvoeren onder Executieklasse 2.
Sterkte leuningen en bevestigen, rekening houdend met een leuningbelasting Fh op de bovenste regel conform norm xxx (even navragen bij Ally of een andere constructeur wat hier de verwijzing voor moet zijn, ik dacht 2 of 3 kN/m1)
Alle paalkopverbindingen (Hoofddraagconstructie) op basis van een boutverbinding (geen constructieve lassen aan het gecoate staalwerk), waarbij rekening moet worden gehouden met onderstaande 1 / 2 extreme belasting situaties
Schets toevoegen (perspectief) van de knoop paalkop/HE-balk/IPE, waarbij de extreme combinatie van trek/druk met moment in X en/of Y richting tgv van asymetrische variabele belasting is aangegeven als Mrep / Md tbv engineering van de paalkopverbinding.
In de schets toevoegen een extreme paalmisstand van 100 mm.
Verder bij de uitgangspunten van het rapport ergens opnemen:

- Lage belasting, lage intensiteit => vermoeiing hoeft niet mee gerekend.
- Constructie gecoat, levensduur van 50 jaar, dus corrosie is beperkt. Vervorming is leading in de keuze van de profielen => sterkte toetsen uitgevoerd zonder reductie tgv corrosie en voldoen ruim.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Technisch manager
Ingenieursbureau
[redacted]
[redacted]
[redacted]
Werkdagen: ma, di, do, vr

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 8 maart 2019 12:28
Aan: [redacted]
Onderwerp: Fietsvoorziening Lijnbaanschracht | Stukje tekst bouwmethodiek
Hallo [redacted]
Onderstaand het verwijderde stukje tekst uit het constructief DO rapport in augustus 2017.

> Gezien de beperkte ruimte op de projectlocatie en de directe verbinding met het Amsterdamse grachtenstelsel wordt aanbevolen zo veel mogelijk via het water materialen aan te voeren en vanaf het water te bouwen. Omdat de specifieke keuzes hierin binnen de expertise van de aannemer vallen zijn in het ontwerp enkele opties open gehouden. Voor de belangrijkste constructieonderdelen zijn deze opties hieronder besproken:
> Het fietsparkeerdek

De paalfundering van het fietsparkeerdek dient in situ te worden gerealiseerd. Met betrekking tot de draagconstructie en de deklaag zijn de volgende opties open gehouden:

1) Alle stalen constructieonderdelen kunnen in situ worden aangebracht. De draagrichting van de hoofdliggers is in de langsrichting gekozen wat de toegang tot de constructie vanaf het water vereenvoudigd. Ook de houten balken en de deklaag worden in situ aangebracht.

2) De middelste hoofdligger wordt in situ aangebracht, de buitenste hoofdliggers worden in de fabriek momentvast verbonden met de dwarsliggers, naar de projectlocatie gevaren en in de middelste hoofdligger geschoven. De houten balken en deklaag kunnen deels in de fabriek worden aangebracht en in het werk worden afgebouwd, of geheel in het werk worden aangebracht.

3) De constructie kan in panelen worden opgedeeld. Dit kan zowel in de dwarsrichting als in de langsrichting. Zowel de staalconstructie als de houten balken en deklaag kunnen in de fabriek worden aangebracht of deels in het werk worden afgebouwd.

   a) In de dwarsrichting zouden er ca 13 panelen nodig zijn van 14m lang en max 7m breed. De panelen zouden op twee losse pontons moeten worden vervoerd om over de middelste palenrij geschoven te kunnen worden.

   b) In de langsrichting zouden er ca 8 panelen nodig zijn van max 7m breed en ca 17-19m lang. De middelste hoofdligger zou als 2x UNP ipv 1x HEA ligger moeten worden uitgevoerd.

[controleren breedte 7m]

Het wachtrijdek

Voor het wachtrijdek kan dezelfde bouwmethodiek worden aangehouden als voor het fietsparkeerdek. Wel dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de bestaande brug naar de Melkweg - welke niet verwijderd kan worden - en met de beperkt aanwezige ruimte om panelen te draaien.

Toegangsbrug

De paalfundering van het fietsparkeerdek dient in situ te worden gerealiseerd. De toegangsbrug zelf kan in zijn geheel in de fabriek worden gemaakt, naar de projectlocatie gevaren en op de palen worden geplaatst.

Vriendelijke groet,

[redacted]
Specialist
Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam

[redacted]
[redacted]