

**From:** "5.1.2,e"  
**Sent:** Wed, 20 Dec 2023 13:13:50 +0100  
**To:** "5.1.2,e" <5.1.2,e@amsterdam.nl>; "5.1.2,e" <5.1.2,e@amsterdam.nl>  
**Subject:** Uiteenzetting mails tijdens ontwerpfase ON 17-11-2022 t/m 29-6-2022

Hoi 5.1.2,e

Hierbij nog de uiteenzetting van de relevante mails tijdens de Ontwerpfase van de ON.

5.1.2,i

1) Mail 17-11-2022 5.1.2,e aan 5.1.2,e

Dag 5.1.2,e

Hier nog even een terugkoppeling op de status van de Berlagebrug en welke restpuntjes er nog spelen. Deze vereisen vooralsnog geen actie van je, maar ik noem ze nog even om je ervan op de hoogte te houden.

Zoals je weet heb ik gisteren een nieuw model gekregen van Rusthoven en ben gaan controleren of ons spoor er goed in past. Daaruit heb ik de volgende restpuntjes geïdentificeerd:

- Ik vind kleine afwijkingen in de posities van een aantal onderdelen tussen de twee modellen. Tot zover vallen deze nog binnen de foutmarge waar ik rekening mee heb gehouden voor spoorproductie, maar het verast me wel.
- De railbakken lopen niet precies in elkaar over. Die op het val hebben een net wat grotere helling dan die op kelderdek en oplegpijler. Hierdoor volgt het spoor in verticale richting niet precies de railbakken.
- De elektrische doorverbinding op het val zit heel krap tegen een console aan die de railbak ondersteunt.

Ik heb volgende week een overleg met 5.1.2,e (Rusthoven) over deze puntjes en zal volgende week ook 5.1.2,e raadplegen over de elektrische doorverbinding. Hij geeft aan al iets soortgelijks te zijn tegengekomen bij de Nieuwe Amstelbrug en Overtoomsesluisbrug.

Ondertussen werk ik er nog aan om de complete set productietekeningen uit te geven.

1) Mail 17-11-2022 5.1.2,e status restpuntjes Berlagebrug

Goedemiddag 5.1.2,e en 5.1.2,e

Jullie hebben nog en reactie van mij tegoed m.b.t. de ontwerpen die nu gehanteerd worden bij de Berlagebrug. GVB werkt zoals eerder al aangegeven met het model van Rusthoven. Het spoor wordt dus ontworpen aan de hand van het juiste model. Gister heeft

onze constructeur een nieuwe versie van 5.1.2.e (Rusthoven) ontvangen om te controleren of alles nog goed gaat. In grote lijnen gaat het goed, wel zijn er nog een aantal details die op elkaar afgestemd moeten worden. Zie de mail hieronder voor de details.

Inmiddels zijn de spoorontwerpen bijna afgerond en kunnen jullie binnenkort een offerte voor de spoorproductie verwachten.

## 2) Mail 13-12-2022 5.1.2.e

Goedemiddag 5.1.2.e

Onze 5.1.2.e voor het 3D ontwerp voor het spoor op de Berlagebrug (5.1.2.e) is in het model van de Berlagebrug een issue tegen gekomen met de railbakken die geplaatst worden. Deze railbakken moeten een kleine aanpassing krijgen om het klemmen tijdens warm weer te voorkomen. Als we het goed begrepen hebben zijn de railbakken ontworpen door Rusthoven op basis van aannames omdat er destijds nog geen spoorontwerp was.

Graag zouden we willen dat de aanpassing aan de railbakken gedaan worden voordat deze ingebouwd worden op de brug. Hierover heeft 5.1.2.e contact gehad met Rusthoven (5.1.2.e), maar Rusthoven wil geen aanpassingen meer doen aan de bakken. Dit betekent dat de bakken pas na inbouw aangepast kunnen worden. Het zou dan gaan om bijslippen van de bakken. Dit is niet onmogelijk, maar is niet gewenst.

Graag zou ik kort willen overleggen welke mogelijkheden er zijn. Kunnen we hier op korte termijn een overleg voor plannen?

## 3) Mail 14-12-2022 5.1.2.e

Hoi 5.1.2.e

De railbakken zijn absoluut niet ontworpen op aannames. Die zijn in de ontwerpateliers met jullie afgestemd. Het zijn namelijk dezelfde bakken als in de bullebak alleen zonder dat opstaande randje. Alle afmetingen van binnenzijde van de bak komen van het GVB. Het bevreemd mij dus dat er nu nog vanuit GVB een aanpassing wordt verwacht.

Zouden in een mail / tekening oid duidelijk kunnen maken waar dit over gaat. Dan bespreken wij dit met Mobilis in het Technisch overleg wat wij as maandag 19 dec hebben.

## 4) Mail 15-12-2022 5.1.2.e Maatvoeringsverschillen

Goedemorgen 5.1.2.e

Dank je voor het nieuwe model. Betreffende het laatste punt uit jouw onderstaande mail zien we wel een economische uitdaging; De brugrails wordt door onze leverancier geleverd in lengtes van 8 meter. Tot dusver kwam dit goed uit en konden we de brugrail per spoorbeen op het kelderdek (4900mm) en de brugrail op de oplegpijler (3100mm) uit één lengte halen. Wanneer de brugrail op het kelderdek 5.1.2.e langer dient te worden past dit dus niet meer uit lengtes van 8 meter. Wij schatten in dat er 16 meter extra brugrail ingekocht moet worden (dit is geen voorraadartikel). De brugrail is aardig kostbaar, waardoor de kosten voor de spoorlevering aanzienlijk zullen stijgen.

Laten we dit onderwerp aankomende dinsdag ook gelijk oppakken tijdens ons Teamoverleg. @ 5.1.2.e van: kan jij alvast nadenken over jouw standpunt zodat we aankomende dinsdag gelijk een keuze kunnen maken. Dit omwille van het opstarten van de spoorproductie.

## 7) Mail 21-12-2023 5.1.2.e (Rusthoven aan 5.1.2.e) (GVB)

Dag 5.1.2.e

Zoals overeengekomen bij deze het 3d model. Ik heb de onderplaten van de rij-ijzers aan de oplegzijde aangepast, dit zodat deze gelijk lopen met de doornsnijding van de railstaaf, zoals te zien op onderstaande afbeelding. Detail op val, wat we zagen met die onvolledige aanschuiving, is ook gecorrigeerd.

Samenstelling "GVB aanpassing spoor tbv model 19-12-2022.iam" bestaat uit de volgende delen;

- Stukken vanuit het GVB, op basis van model thomas dd 19-12-2022

- o Overzicht rail Berlagebrug dd 19-12-2022 val.ipt
- o Overzicht rail Berlagebrug dd 19-12-2022 oplegzijde.ipt
- o Overzicht rail Berlagebrug dd 19-12-2022 draaipuntszijde.ipt
- Onderbouw Berlage v.1.ipt (versie van 20-12-2022)
- 02-001 Samenstelling Val.ipt (versie van 20-12-2022, zie dat de troggen van val midden ontbreken, dat is niet relevant voor de raakvlakken)
- 14-001 Samenstelling rij-ijzers.ipt (versie van 20-12-2022)

Er zit ook een SAT bij om de geometrie te borgen, zo mogelijk achteraf e.e.a. te kunnen controleren. Geen projectfile, neem aan dat je daar zelf uitkomt. Met de volgende WeTransfer de bestanden te downloaden;

5.1.2.i

Ik verneem graag morgen of de geometrie van de platen waar de spoorstaven op liggen akkoord is, werken wij deze uit, en kunnen deze nog besteld worden vrijdag, zodat deze meegenomen kunnen worden in productie van het val. Zoals gesteld kunnen we de gaten voor de retourstroom later nog boren

### 5) Mail 22-12-2023 5.1.2.e 5.1.2.e Verslag 2 gesprekken Mobilis, GVB en OG

Overleg 20-12-2022

GVB heeft 19-12-2022 een nieuw model gedeeld van het spoor. Deze wijkt op een aantal punten af van het door Mobilis/Rushoven aangehouden model

Momenteel is het val in productie, 5.1.2.e zal controleren of dit deel van de railbakken al gemonteerd is, en wat voor mogelijkheden er zijn om nog een aanpassing te doen.

Dit zal 5.1.2.e verwerken in het model, en delen met GVB. Er zit spoed achter omdat de productie gewoon doorgaat in de kerstperiode.

Afgesproken de volgende dag 21-12-2022 elkaar weer te spreken om de status en mogelijkheden af te stemmen.

Voor GVB moet ½ jan de bestelling rail gedaan worden. ½ jan moet GVB de opdracht met definitieve tekeningen bij de fabriek hebben.

De fabriek van rusthoven heeft geen kersreces, om de productie niet te vertragen zal deze week een besluit voer de vingerlas genomen moeten worden. Railbakken op bascule kelder, en oplegpijler kan nog verwerkt worden, deze zijn nog niet in productie.

#### **Verlengen van de railbakken over de voeg.**

Op het betonnen dek is een voeg aangepast, tussen oud en nieuw beton. De voeg mag geen belasting overdragen naar het bestaande dek. Daarom moet een zogenaamde buigslappe voeg worden toegepast. Hierdoor is er minder hoogte beschikbaar voor het spoor en is het gewenst de railbakken en lage spoor profiel nog ca 1m langer te maken.

Voor GVB lijkt dit erg kostbaar, de rail kan nu uit stukken van 8m gehaald worden. Er zullen dan veel extra meters speciaal gemaakt moeten worden. Evt. met een ander constructie, een half hoge rail over de voegconstructie. 53r1 profiel, is 130mm+15mm stelruimte hoog (145mm nodig, dat lijkt niet te passen.

5.1.2.e zal kijken of goedkopere, rail, beschikbaar is. En of langere delen beschikbaar zijn. 5.1.2.e gaat met fabriek in gesprek.

Op kosten moet op ander niveau afgestemd worden tussen GVB en gem. Amsterdam

#### **Samenvattend:**

Liplas kan aangepast worden. Model wordt nog aangepast en z.s.m. gedeeld

zodat 5.1.2,e deze morgen kan controleren.

5.1.2,e geeft 22-12 een reactie of het model zo goed is, hou korte lijntjes met

5.1.2,e als er nog vragen / onduidelijkheden zijn. Het staal voor de aangepaste lippen word vrijdag besteld.

5.1.2,e geeft het model een nummer referentie, zodat duidelijk vast ligt waar GVB akkoord op geeft.

In het model is ook de langere railbak over de voeg opgenomen. Begin Januari zal GVB daar het rail model op aanpassen.

1e week 2023 zal 5.1.2,e met 5.1.2,e de positie van de aarding bekijken en met een voorstel komen.

9 Januari weer een overleg om aarding en langere railbak te bespreken.

Na de kerst zullen we nog evalueren hoe het komt dat verschillen niet eerder zijn opgemerkt en waar evt. financiële gevolgen thuis horen.

## 6) Mail 5.1.2,e 22-12-2022 (reactie op mail 22-12 5.1.2,e)

Goedemiddag 5.1.2,e

Dank je voor het delen van de notulen. Er zijn een aantal opmerkingen vanaf onze kant;

1. In de eerste 2 alinea's (onder "overleg 2012-2022" en "vingers aan de railbaken") voeren een verwijtende toon. We hebben afgesproken dat we in januari met elkaar rond de tafel gaan om uit te zoeken hoe dit mis is kunnen gaan. Voor die tijd ga ik niet akkoord met verwijten (dit geldt in beide richtingen). Ter verder argumentatie op de onjuistheden in deze alinea's (deze mogen we van mij ook tot januari bewaren):
  - a. Ik heb op 13-12 bij jou aangegeven dat de er door 5.1.2,e een probleem gesignaleerd was met het ontwerp van de railbaken en dat het nodig was om hier een overleg voor in te plannen. Nu insinueert de eerste alinea dat wij opeens met een ander spoorontwerp zijn gekomen. Dit is niet het geval.
  - b. Volgens mij heeft 5.1.2,e juist naar aanleiding van een aangepast brugontwerp geconstateerd dat er een probleem was.
  - c. Er is al meerdere keren door GVB aangegeven dat de railbakken niet volgens VO3 ontworpen waren. Eerder leken de problemen alleen minder erg en leek het of dit probleem was opgelost.
  - d. Bij eerder controles waren beide ontwerpen (brug en spoor) niet compleet. Wellicht ontbraken er dus details om goede controles uit te kunnen voeren.
2. Een aantal termen / benamingen kloppen niet;
  - a. Aarding moet retourstroom zijn.
  - b. Vingerlas moet brugrailovergang zijn.
  - c. Edilon / Edulon liever ondergieting noemen.
3. Missen er afbeeldingen op de plaatsen van de leegtes in het verslag?

## 7) Mail 22-12-2023 Mail 5.1.2,e aan 5.1.2,e (Rusthoven)

Beste 5.1.2,e (en anderen ter info cc),

Bedankt voor het aanleveren van het CAD-model op deze manier, want nu kon ik inderdaad ook het val open zetten met de Drive-constraint.

Zoals gisteren besproken, heb ik vandaag het geleverde CAD-model gecontroleerd.

Mijn bevindingen van controle 3D CAD-model Berlagebrug 22-12-2022:

- Buitenafmetingen brugrailprofiel: 120x85 mm ☑ correct volgens PVE
- Inwendige afmetingen railbakken: 220 x 95 mm ☑ correct volgens PVE
- Tussenspoormaats gemeten van buitenkant contrakant tot buitenkant contrakant: 1321 mm ☑ correct. Daarmee spoorwijdte 1435 bij toegepast brugrailprofiel. ☑ wel nog check op afrondingsfout, want officieel/meetkundig 1320,66 mm.
- Hoogte draaivas val is aangepast van +3.110 NAP op 8-7-2021 naar +3.130 NAP op 22-12-2022. ☑ is val nu in z'n geheel 20 mm verhoogd, dus ook met B.S. +20 mm? Of zijn er andere andere B.S. - maten gekozen, en zo ja, waar is vastgelegd wat die nieuwe hoogtes zijn geworden? Dit kon ik niet herleiden uit de mij bekende projectgegevens.
- Hoeken van doorsnijding in verticale vlak zijn op 22-12-2022 in model gelijk aan VO3 GVB op 8-7-2021: basculekelderzijde 38 deg resp 142 deg. Aan oplegpilijerzijde beide 87 deg. ☑ Is er controle gedaan op het effect van de aanpassing in hoogtematen? In principe zouden dan ook deze hoeken licht kunnen wijzigen.

- Hoogtematen brugrail op uiterste punt contrakant gemeten (= B.S.):
- o Brugrail op val aan basculekelderzijde: 3991,077 mm en 3985,724 mm
- o Brugrail op basculekelder aan val-zijde: 3990,624 mm en 3985,21 mm
- o Brugrail op val aan oplegpijlerzijde: 4022,821 mm en 4028,120 mm
- o Brugrail op oplegpijler aan val-zijde: 4022,190 mm en 4027,489 mm
- o Hoogste punt brugrail op val met R300m: 300000-295898,955 = 4101,045 mm

☑ Deze hoogtematen lijken qua orde van grootte overeen te komen met de gewijzigde spoorontwerptekening van GVB 21001T30 wijz. A van d.d. 04-11-2022. Zijn deze ook door andere partijen in het project op tekening gezet ter verificatie?

- In VO3 van GVB van 8-7-2021 waren ter plaatse van de brugrailovergangen ook de zijkanten van de railbakken aanwezig. Deze zijn nu weggelaten in het model van 22-02-2022. ☑ is dit in afstemming met GVB weggelaten?
- Vrijdraaiing oplegpijlerzijde is sowieso geen probleem. Gekozen hoeken correct.
- Vrijdraaiing basculekelderzijde lijkt ook goed te gaan, maar graag ontvang ik hierover nog uitsluitel van de besluitvorming over de wijzigingen in hoogtematen, zoals hierboven aangegeven.
- Niet meer kunnen controleren vanwege tijdsgebrek: in hoeverre de lengtematen van de brugraildelen veranderd zijn in het model van 22-12-2022 t.o.v. VO3 van 8-7-2021. Met name of de positie van de horizontale doorsnijding in de rail bij de basculekelderzijde (draaipunt) is verschoven. Als dat zo is, zou dat niet per se een probleem hoeven te zijn, maar een dergelijke verschuiving heeft ook effect op de schuine doorsnijding van de rail in het verticale vlak. De afstand tot de draaias val is dan immers ook veranderd.

Conclusie: in het huidige CAD-model van de brug lijken brugrails en railbak goed op elkaar afgestemd te zijn, en lijkt tevens vrijdraaiing in orde. Bodem van de railbakken is nu oké t.o.v. de brugrails.

Het was voor mij vandaag echter onvoldoende duidelijk wat precies de vastgestelde/afgestemde hoogtematen/ontwerpdimensies van de brug zelf zijn, en wat het effect van die wijzigingen is geweest op de verticale doorsnijding van de rails bij de brugrailovergangen.

7) Mail 23-12-2023 5.1.2,e (Rusthoven) aan 5.1.2,e (GVB)

Dag 5.1.2,e

Dank voor het bericht, goed om te horen dat dat zo goed werkt. Bestellen wij de desbetreffende platen, dit zonder de gaten tbv de retourstroom. Verdere punten kunnen we in het vervolg oppakken.

7) Mail 4-1-2023 5.1.2,e aan 5.1.2,e en 5.1.2,e

Beste 5.1.2,e en 5.1.2,e

5.1.2,e bedankt nog voor je uitgebreide check op de rail en de overgangen. 5.1.2,e je gaf aan verder te kunnen met bestellen van de platen, maar mij is even niet duidelijk hoe de openstaande vragen van 5.1.2,e nog opgepakt worden? Plan jij as maandag 9 januari nog een vervolgoverleg in?

7) Mail 4-1-2023 5.1.2,e aan 5.1.2,e

Inmiddels 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e en heeft 5.1.2,e me op de hoogte gebracht van wat er voor de kerst door jullie is besproken. De verlenging van de spoorstaven om aan te sluiten bij de verlengde railbakken t.b.v. de buigslappe voeg is verwerkt.

Wat nog rest is de positie van de draadstangen t.b.v. de retourstroomverbinding. Voor de kerst is afgesproken dat ik zou nagaan hoeveel die kunnen verschuiven richting het midden van de spoorstaven toe (dus verder vanaf de kopse kant en meer richting de contrakant), of dat het zelfs aan de andere kant van de groef zou kunnen (zoals het in het model van de brug was gemodelleerd).

Daarover kan ik melden dat er ietsje meer ruimte is dan ik aanvankelijk gedacht had, maar het is niet spectaculair. Ik heb een paar knipsels gemaakt ter illustratie van de toen besproken opties.

-De huidige positie heb ik positie A genoemd, en is overgenomen van de Bullebak brug. Deze resulteert in 1mm afstand tussen de kunststof buis en de verticale plaat van de console, waarvan je aangaf dat het onvoldoende was voor de conservering en het lassen.

-Positie B is hoe ver de draadstang uiterlijk kan worden opgeschoven, namelijk 15mm. Dat resulteert in 16mm voor de conservering en lassen.

-Positie C is de andere mogelijkheid, namelijk dat het volledig aan de andere kant van de staaf zou worden aangebracht. Deze is simpelweg niet mogelijk, mede omdat de groef gedurende het gebruik tot wel 25mm moet kunnen inslijten. Dan zou de flens van het tramwiel erbij komen, wat niet is toegestaan.

Zou je kunnen aangeven of mijn voorstel voor positie B met 16mm voor conservering en lassen voor jullie werkbaar is? Ook zou ik willen vragen of je kunt bevestigen of het met 5.1.2.e op 21-12-2022 gedeelde model getiteld "GVB aanpassing spoor tbv model 19-12-2022" nu het definitieve model van de brug is dat ik dien aan te houden voor mijn definitieve tekeningen van de rails?

Mocht je nog een overleg in willen plannen dan kan dat donderdag 5-1-2023 's middags, vrijdag 6-1-2023 's ochtends, maandag 9-1-2023 na 15:00. Volgende week ben ik dinsdag t/m donderdag nog beschikbaar voor afspraken.

7) Mail 9-1-2023 5.1.2.e aan 5.1.2.e

Zojuist hebben we even een telefoongesprek gehad, daar de opties even besproken. Kijk nu ook nog even in het model, raakvlak val-spoorstaven, geeft dus alleen bij de rechter twee een probleem. Met optie B en verschuiven van (43-28)=15 mm moet dit goedkomen. Eerst een globale afbeelding, en op de volgende de resulterende verplaatsing.

Betreft de railbakken, zelfde verhaal, alleen nu rechts de problemen. Ook hier worden de problemen opgelost door de 15 mm verschuiving.

Het model "GVB aanpassing spoor tbv model 19-12-2022" betreft inderdaad de meest recente. Dat gebruiken voor de beoordeling.

7) Mail 10-1-2023 5.1.2.e

Zie onderstaande WeTransfer link voor de Pack&Go van het definitieve spoormodel zoals maandag afgesproken. De wijzigingen beschreven in onderstaande mail zijn erin verwerkt.

5.1.2.i

Instructies voor plaatsen in het brugmodel staan net zoals vorige keer in de LEESMIJ.

Zou je het nog even kunnen bekijken en akkoord geven op het model zoals afgestemd?

7) Mail 13-1-2023 5.1.2.e aan allen

Hierbij de bevestiging dat het spoorontwerp uit het Pack&Go bestand vandaag is aangeboden bij onze spoorfabriek. Het gaat om versie 10-01-2023 zoals deze te vinden is in de link uit onderstaande mail. Dit ontwerp is geverifieerd en akkoord bevonden door 5.1.2.e (zie de bijlagen).

Dit betekent dat dit spoorontwerp de definitieve versie zal zijn.

Ik ga er hiermee dus vanuit dat het brugontwerp en het spoorontwerp goed op elkaar afgestemd zijn en in praktijk ook probleemloos kan worden toegepast. Schroom niet om het te laten weten als er vragen of opmerkingen zijn. Graag hoor ik of er nog een vervolgesprek of andere vervolgstappen gewenst zijn t.a.v. de gesprekken die we in december gevoerd hebben.

8) Mail 17-1-2023 5.1.2.e aan allen

Beste ontwerpers van GVB en Mobilis/Rusthoven,

Fijn dat de 3D modellen nu gedeeld zijn en dat het spoor besteld is. Graag ontvangen beide partijen (en de gemeente Amsterdam uiteraard) de tekeningen in 2D en met de juiste handtekeningen, versienummer en verwijzing naar het laatste 3D model.

5.1.2.e en 5.1.2.e kunnen jullie aangeven wanneer deze UO tekeningen gedeeld kunnen worden zodat we de juiste verwachtingen over en weer hebben.

9) Mail Sealteq aan 5.1.2.e (Rusthoven)

Conform conserveringsprocedure moet binnenzijde van de spoorbakken voorzien worden van 2 lagen Edilon UgoWB primer. In verband met max. overlagingstijd vervolgsysteem (max. 1 maand) adviseert Edilon (5.1.2,e) ons de spoorbakken te voorzien van 1 laag Sigmacover 280 (gelijk aan Bullebak brug). Sigmacover 280 heeft een max. overlagingstijd van 3 maand.

Graag goedkeur/ afkeur om spoorbakken te voorzien van Sigmacover 280.

Productblad toegevoegd in de bijlage

9) Mail 28-6-2023 Mail 5.1.2,e aan 5.1.2,e / 5.1.2,e

Zie onderstaande email van de verf applicateur.

Zij hebben hierover contact gehad met Edilon v.w.b. de hechting van de gietmassa voor de rails.

Edilon raadt een ander product aan, dan contractmatig is voorgeschreven (gelijk aan Bullebakbrug)

Reden is dat GVB pas eind oktober/begin november komt met ingieten rails, waardoor de voorgeschreven systeem niet meer aan eisen kan voldoen.

Graag jullie akkoord (liefst vandaag) op het voorstel.

Verder hebben we niets meer vernomen van onze slijtlaagmonsters.

Reactietijd is inmiddels verstreken en materialen moeten besteld, dus gaan we de slijtlaag cf. aanbrengen.

9) Mail 5.1.2,e aan 5.1.2,e

Kunnen jullie aangeven of onderstaande mbt de edilon van Rusthoven akkoord is?

9) Mail 29-6-2023 5.1.2,e aan 5.1.2,e

Goedemiddag 5.1.2,e en 5.1.2,e

Op de Bullenbak heeft GVB gebruik gemaakt van Edilon voor het ingieten van het spoor. Op de Berlagebrug is dit contractueel niet mogelijk en werken wij met Zegstroo. De situatie is dus verschillend tussen de 2 bruggen. Er is zojuist contact geweest tussen ons Assetmanagement (5.1.2,e) CC en Zegstroo. Zegstroo geeft aan dat hun oplossing niet gecombineerd kan worden met een coating van Edilon. Zegstroo brengt zelf een epoxy coating met zand aan in de railbakken. Deze werkt ook als conservering van de bakken zelf. Wij zien de volgende mogelijkheden, deze op volgorde van onze voorkeur;

1. Zegstroo zou de coating in de railbakken al kunnen aanbrengen in de fabriek van Rusthoven.
2. Rusthoven past geen coating toe in de railbakken. Er is dan minimale roestvorming verwacht, welke bij het stralen van de bakken verwijderd wordt. Zegstroo brengt de coating aan op de projectlocatie.
3. Rusthoven past een coating toe naar eigen inzicht. De coating wordt verwijderd door Zegstroo op de projectlocatie. Zegstroo brengt hierna hun eigen coating aan. Het verwijderen van de coating op locatie zal extra kosten opleveren.

Voor de duidelijkheid; het gaat hierbij alleen om de binnenkant van de railbakken. De buitenkant kan gecoat worden met Edilon in opdracht van Rusthoven.

Ik hoor graag wat jullie reactie is op bovenstaande.