



uw nummer

uw datum 5 maart 2025

ons nummer 29022-2025

onze datum 25 maart 2025

verzonden

25 MAART 2025

inlichtingen bij
cluster

J. Willems
Beheer Openbare Ruimte

doorkiesnr.

0475 - 359 207

bijlage(n)

2

betreffende

Beantwoording artikel 43-vragen inzake Onderhoudstoestand Stationstunnel Roermond

AAN

het raadslid

De heer M. Schlicher

Geachte heer Schlicher,

Ter beantwoording van de door u gestelde vragen op grond van artikel 43 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de gemeenteraad met betrekking tot de onderhoudstoestand Stationstunnel Roermond delen wij u, met opnemng van de inleiding, het volgende mede.

De Stationstunnel in Roermond is enkele jaren geleden gerenoveerd, maar de kwaliteit van deze renovatie laat te wensen over. De bijgevoegde foto's tonen scheuren, vochtplekken en roestvorming, wat vragen oproept over de duurzaamheid en kwaliteit van de uitgevoerde werkzaamheden. Reeds tijdens en direct na de uitvoering van de renovatie zijn er vanuit verschillende hoeken zorgen geuit over de manier waarop het project werd uitgevoerd. Er werd gewezen op afwijkingen van de ontwerptekeningen, matige afwerking en een gebrek aan adequate controle door de gemeente. Destijds werd al gewaarschuwd dat sommige gebreken pas na enkele jaren zichtbaar zouden worden, iets wat nu werkelijkheid is geworden. Daarnaast heeft de LVR al eerder, op 27 november 2019, een motie (19M63, onderzoek uitvoering project Renovatie stationstunnel) ingediend waarin werd gevraagd om nader onderzoek naar de kwaliteit van de uitvoering, aansprakelijkheid van aannemers en toezicht door de gemeente. Hoewel deze motie destijds is aangehouden en niet in stemming gebracht, bevestigt de geuite zorgen de actuele situatie. Uit de beantwoording van eerdere vragen door het College bleek dat er sprake was van toezicht en kwaliteitscontroles. Echter, gezien de huidige staat van de tunnel rijst de vraag of deze controles voldoende zijn geweest en of de renovatie daadwerkelijk volgens de afgesproken kwaliteitsnormen is uitgevoerd. De huidige situatie vraagt om opheldering en maatregelen.

Vraag 1.

1. Hoe beoordeelt het College de huidige onderhoudsstatus van de Stationstunnel?

- Is het College op de hoogte van de zichtbare gebreken en beschadigingen?
- Welke structurele en incidentele onderhoudsmaatregelen zijn sinds de renovatie getroffen?

Antwoord. Allereerst is belangrijk dat de stationstunnel eigendom is van ProRail, daar bekend onder de naam spoortunnel Oranjelaan. De Stationstunnel/spoortunnel Oranjelaan is in 1953 door de NS gebouwd. Voor het beheer van en aan de stationstunnel is overeengekomen dat ProRail verantwoordelijk is voor de tunnel als constructie. De gemeente is verantwoordelijk voor het optische –niet constructieve– deel van de tunnelconstructie, dit zowel inwendig als van de beide fronten. De trappartijen, openbare verlichting, groen, verhardingen, wegmeubilair, verfwerk, verkeersbebording en kunstobjecten vallen onder het reguliere beheer en onderhoud van de gemeente Roermond.

De onderhoudsstatus van de Stationstunnel voor het gemeentelijk deel is overeenkomstig het onderhoudsniveau zoals laatst vastgesteld bij het raadsbesluit van 14 september 2023 aangaande de Kadernota Beheer 2023-2032.

De tunnelbuizen van de Stationstunnel worden 2 keer per jaar afgesloten voor reiniging en controle inclusief herstel van geconstateerde gebreken. De laatste afsluiting is geweest in de nacht van 24 naar 25 november 2024. In voorkomende gevallen wordt gerapporteerd aan het College over het beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

Vraag 2. **2. In hoeverre is de renovatie destijds uitgevoerd conform de gestelde kwaliteitsnormen?**

- **Is er bij de oplevering geborgd dat de werkzaamheden voldeden aan de contractuele en technische eisen?**
- **Hoe reflecteert het College op het destijds uitgevoerde toezicht en de kwaliteitscontroles?**
- **Kan het College inzage geven in het proces-verbaal van oplevering van de renovatie?**

Antwoord. De renovatie van de Stationstunnel is in 2019 uitgevoerd conform de gestelde normen en eisen. Na het projectbezoek van de commissie RU van 14 januari 2020, is de commissie RU per brief verder geïnformeerd op 23 januari 2020 over de oplevering, het toezicht en het voldoen aan de eisen van de Stationstunnel.

Zoals terug te lezen in de bijgevoegde commissie-informatiebrief is er naar aanleiding van de presentatie van het Stadslab een schouw gehouden met de commissie RU van de Stationstunnel waarbij alle benoemde punten zijn bekeken en beoordeeld. Ook gaat de commissie-informatiebrief nadrukkelijk in op de interactie met het Stadslab destijds en hoe het Stadslab betrokken was. Op deze wijze waren alle openstaande punten besproken en afgehandeld.

Voor de gedetailleerde informatie over de oplevering en de afhandeling van de door het Stadslab opgeroepen vragen, verwijzen wij u dan ook naar de als bijlagen toegevoegde documenten:

1. Commissie-informatiebrief van 23 januari 2020 inclusief reactie op de presentatie van het Stadslab op het sprekersplein van 27 november 2019.

2. Brief eindoplevering inclusief Proces-verbaal van eindopname werk van 23 januari 2020.

Vraag 3. **3. Zijn de geconstateerde gebreken onder de garantieregeling van de aannemer(s) te verhalen?**

- **Is de garantietermijn inmiddels verstreken, en zo ja, waarom is er eerder geen actie ondernomen?**
- **Heeft de gemeente de aannemer(s) aansprakelijk gesteld voor gebreken die zijn ontstaan binnen de garantietermijn?**

Antwoord. De bij uw art. 43 vragen gevoegde foto's betreffen de dilatatievoegen in de constructie van de Stationstunnel. Zoals in de commissie-informatiebrief van 23 januari 2020 te lezen is, zijn deze voegen onderdeel van de constructie. Deze vallen onder verantwoordelijkheid van ProRail. Meldingen over de lekkende voegen naar ProRail hebben tot op heden niet tot ingrijpen geleid. Daarom wordt er een bestuurlijk overleg ingepland tussen ProRail en wethouder Zwijnenberg. De afdoening van deze meldingen is hierin nadrukkelijk onderwerp van gesprek.

De eindoplevering van het werk aan de Stationstunnel was op 23 januari 2020. De opnamepunten van destijds zijn afgehandeld. De aansprakelijkheid van de aannemer van dit werk na oplevering is geregeld in artikel 12 van de UAV 2012. Op basis hiervan kan de aannemer niet meer aansprakelijk gesteld worden wegens het verstrijken van de termijn van 5 jaar. Er is ook geen aanleiding geweest voor een aansprakelijkheidsstelling. Nogmaals wordt benadrukt dat de dilatatievoegen niet behoorden tot dit werk en aansprakelijkheid hiervoor dus sowieso niet aan de orde is of was.

Vraag 4. **4. Hoe heeft het College sinds de oplevering geanticipeerd op signalen over de afnemende kwaliteit van de tunnel?**

- **Welke meldingen over gebreken zijn sinds de renovatie bij de gemeente binnengekomen en welke acties zijn hierop ondernomen?**
- **Kan het College inzage geven in alle meldingen en rapportages naar aanleiding van deze meldingen?**
- **In hoeverre zijn eerdere waarschuwingen over kwaliteitsissues serieus genomen en opgevolgd?**

Antwoord. Zoals in het antwoord op vraag 1 gemeld wordt de Stationstunnel onderhouden op het vastgestelde onderhoudsniveau. Meldingen Openbare Ruimte worden altijd serieus genomen en er wordt op geacteerd.

Sinds de renovatie van de Stationstunnel in 2019 zijn in e-suite 21 meldingen geregistreerd waaronder deze artikel 43 vragen. De meldingen betreffen openbare verlichting, blad- en zwerfafval en hondendispensers. De lekkage van de dilatatievoegen is het onderwerp van 9 van de 21 meldingen. Deze meldingen zijn doorgegeven aan ProRail als de verantwoordelijke beheerder. Hierover zijn geen terugkoppelingen ontvangen vanuit ProRail. De afdoening van deze meldingen is nadrukkelijk onderwerp van gesprek in het bestuurlijk overleg tussen ProRail en wethouder Zwijnenberg.

Vraag 5. **5. Wat vindt het College van de huidige uitstraling en functionaliteit van de Stationstunnel?**

- **Acht het College de huidige staat van de tunnel acceptabel voor een belangrijke stedelijke toegangspoort?**
- **Zijn er concrete plannen of maatregelen voorzien om de uitstraling en duurzaamheid van de tunnel te verbeteren?**

Antwoord. De Stationstunnel, voor zover vallend onder verantwoordelijkheid van de gemeente, is 5 jaar geleden gerenoveerd en na een uitgebreid participatie- en onderzoekstraject. Het zijn van een belangrijke toegang voor de binnenstad was een van de prominente aandachtspunten in de planvorming. Mede op aangeven van de commissie zijn destijds de bestratingen in de Stationstunnel in overeenstemming gebracht met die van de Singelring. Mede hierdoor is de entree van de binnenstad visueel verlegd naar de oostkant van de Stationstunnel.

Sinds de grondige renovatie wordt de Stationstunnel onderhouden conform het door de gemeenteraad vastgestelde onderhoudsniveau. Van hieruit is de constatering dat de uitstraling en functionaliteit van de Stationstunnel voldoen aan de besluitvorming hierover.

Het lekken van de dilatatievoegen is een probleem dat tot de constructie behoort maar wel het uiterlijk van de Stationstunnel negatief beïnvloedt. Wethouder Zwijnenberg gaat het lekken van de constructieve dilatatievoegen in de Stationstunnel nadrukkelijk bespreken in het bestuurlijk overleg met ProRail.

Vraag 6. **6. Welke structurele maatregelen worden genomen om herhaling van dergelijke situaties te voorkomen?**

- **Hoe wordt in toekomstige infrastructurele projecten gewaarborgd dat kwaliteit en duurzaamheid daadwerkelijk worden gerealiseerd?**
- **Is er voldoende budget en aandacht voor preventief en correctief onderhoud van de Stationstunnel?**

Antwoord. De situatie van de dilatatievoegen is er een op het grensvlak van de verantwoordelijkheden van 2 verschillende partijen. Dit soort situaties komen vaker voor in het beheer van de openbare ruimte en kan niet anders worden opgelost dan door overleg tussen beide partijen met erkenning van elkaars verantwoordelijkheid. Waar nodig voert de gemeente Roermond dit overleg inclusief bijbehorende acties daarin.

Bij projecten aan of met de openbare ruimte zijn kwaliteit en duurzaamheid altijd belangrijke aandachtspunten. Deze zijn onderdeel van de belangenafwegingen in de besluitvorming over projecten. Op basis van de besluitvorming worden daarna contracten opgesteld en marktpartijen ingeschakeld. Realisatie gebeurt onder het toezicht van de gemeente en conform de gestelde eisen. Waar nodig worden marktpartijen aangesproken. Dit gaat ook op voor toekomstige projecten.

In de beantwoording van uw eerste vraag is vermeld hoe de onderhoudsaandacht voor de Stationstunnel is geregeld, deze wordt voldoende geacht. Het budget en het onderhoudsniveau voor de Stationstunnel zijn vastgesteld bij het raadsbesluit van 14 september 2023 aangaande de Kadernota Beheer 2023-2032. Indien er aanleiding toe is, worden of zijn via de jaarlijkse begrotingscyclus voorstellen gedaan voor aanpassing van onderhoudsbudgetten of investeringen.

Een kopie van deze brief is aan de overige leden van de raad gezonden.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

J. van Putten

de burgemeester,

Y.E.W. Hooglanders

L.b.



uw nummer

uw datum

ons nummer 2439 -2017-ci
onze datum 20 januari 2020
verzonden **23 JAN. 2020**
inlichtingen bij G. Fraters
sector/afdeling RU/VR
doorkiesnr. 0475 - 359 217

AAN

de leden van de commissie RU

bijlage(n) Reactie presentatie sprekersplein 27-11-2019
betreffende commissie-informatiebrief inzake beantwoording vragen uitvoering stationstunnel Roermond

Geachte leden,

Op het sprekersplein van 27 november 2019 is een presentatie gegeven over de uitvoering van het verbeterplan stationstunnel. Naar aanleiding hiervan zijn diverse vragen gesteld in de daarop volgende commissievergadering en raadsvergadering.

In vervolg op het projectbezoek van commissieleden van 14 januari 2020 ontvangt u hierbij de beantwoording van de vragen. Voor de volledigheid is de bij het projectbezoek uitgereikte "Reactie presentatie sprekersplein 27 november 2019" als bijlage toegevoegd aan deze brief.

Beantwoording van de vragen in de aangehouden motie 19M63.

1) zijn de in het programma van eisen danwel het technisch bestek beschreven werkzaamheden en de beschreven vereiste kwaliteit, door de aannemer(s) geleverd?

Antwoord: Ja, behoudens de punten zoals opgenomen in het proces verbaal van opname behorend bij de eerste oplevering van het werk. De punten worden in de onderhoudsperiode gecontroleerd op herstel.

2) op welke wijze is het toezicht op de werkzaamheden door de gemeente georganiseerd danwel hoe heeft dit toezicht plaatsgevonden?

Antwoord: Er heeft toezicht plaatsgevonden conform de vigerende richtlijnen, in dit geval de UAV 2012. Tijdens de uitvoering zijn eveneens technische keuringen uitgevoerd door ter zake kundige adviseurs (in – en extern).

Er zijn diverse keuringen uitgevoerd, namelijk:

1. Bouwkundige keuringen door de afdeling Bouwtoezicht.
2. Zogenaamde hecht- en applicatieproeven van het coatingsysteem.
3. Technische keuring van uitgevoerde werk zoals controle straatwerk op strakheid en vlakheid, grondverdichting sleuven, juiste verwijdering en plaatsing onderdelen.

3) waarom heeft de gemeente de pro-actieve handelswijze van het Stadslab niet omarmt, de geleverde inbreng niet beantwoordt en vervolgens niet gezamenlijk opgetrokken?

Antwoord: Voorafgaand en tijdens de uitvoering is meermaals overleg geweest met Stadslab. De gemeente Roermond heeft Stadslab in de uitvoering van het werk geen formele rol toebedeeld. Vanuit hun eerder in de voorbereiding afgeronde opdrachten was Stadslab wel geïnteresseerd in de voortgang van de uitvoering en is ook op de hoogte gehouden. Verder is aan Stadslab ook schriftelijke informatie verstrekt en is hun toestemming gegeven om, in overleg met de aannemer, het werk te betreden.

De gemeente Roermond heeft niet alle door Stadslab gedane suggesties overgenomen. Dit is ook destijds gemotiveerd uitgelegd door de gemeente Roermond aan Stadslab. Stadslab richt zich voornamelijk op esthetische aspecten. De gemeente Roermond heeft in dergelijke trajecten de taak en verantwoordelijkheid een bredere afweging te maken.

4) waarom heeft de gemeente naar aanleiding van de herhaalde meldingen door het Stadslab niet aantoonbaar Ingegrepen richting de aannemer?

Antwoord: Voor zover relevant zijn gemelde punten opgenomen met de aannemer, voor zover dat al niet gedaan was. Het toetsingskader van de gemeente Roermond richting de aannemer is de overeenkomst tussen de gemeente en de aannemer, de facto het bestek.

5) heeft de gemeente alle termijnen/facturen betaald en is de garantietermijn voorbij?

Antwoord: De betalingen zijn verricht conform de overeenkomst. Pas na de eindoplevering wordt ook de eindafrekening met de aannemer opgemaakt. Tot de eindopname heeft de gemeente garantie op het afgeleverde werk zonder bewijsverplichting. Na de eindoplevering heeft de gemeente garantie op het afgeleverde werk conform de wettelijke of contractuele bepalingen. In het geval van de stationstunnel is daarbij sprake van meerdere opdrachtnemers die werken hebben uitgevoerd.

6) heeft de gemeente de aannemer aansprakelijk gesteld voor de aantoonbaar aanwezige gebreken en/of voor aantoonbaar onjuist geleverde werk?

Antwoord: De gemeente heeft vooralsnog geen aanleiding geconstateerd tot het aansprakelijk stellen van een van de aannemers betrokken bij het werk. Het door de hoofdaannemer van het verbeterplan voor de stationstunnel uitgevoerde werk is voor oplevering geaccepteerd, behoudens de opnamepunten bij de eerste oplevering.

7) heeft de gemeente de bankgarantie ingehouden en de aannemer opdracht gegeven om de aantoonbaar aanwezige gebreken te herstellen?

Antwoord: Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 6.

Beantwoording vragen Groen Links, Stationstunnel n.a.v. sprekersplein, Stadslab.

1) Heeft er reeds een oplevering plaatsgevonden?

Antwoord: Ja, de eerste oplevering van het werk heeft plaatsgevonden. Na de onderhoudsperiode volgt de eindoplevering.

2) Zo ja, is er een lijst met onvolkomenheden gemaakt?

Antwoord: Ja, zoals gebruikelijk is bij de opname voor eerste oplevering een proces-verbaal van opname gemaakt waarin opgenomen geconstateerde gebreken aan het werk.

3) Zo ja, hebben de onvolkomenheden zoals vermeld door Stadslab op deze lijst gestaan?

Antwoord: Voor zover de vermeende onvolkomenheden gemeld door Stadslab een grondslag vinden in de overeenkomst zijn deze ook onderdeel van het proces-verbaal van opname.

4) Zo ja, zijn er afspraken gemaakt over herstel?

Antwoord: Ja, conform de RAW-systematiek vindt herstel door de aannemer plaats in de onderhoudsperiode van een half jaar vanaf de eerste oplevering.

5) Heeft er alvorens de uitvoering een calculatie plaatsgevonden?

Antwoord: Ja, er zijn meerdere calculatie opgesteld. De meest relevante hiervan was de directieraming, welke is opgesteld op basis van het bestek zoals aanbesteed.

6) Zijn er concessies gedaan t.a.v. kwaliteit?

Antwoord: Nee, er zijn geen concessies gedaan aan de kwaliteit zoals opgenomen in de overeenkomst, in deze het aanbestede bestek.

7) Heeft de aannemer het werk aangenomen conform bestek- en tekeningen?

Antwoord: Ja.

8) Is mogelijk het werk aangenomen onder andere condities dan voorgeschreven?

Antwoord: Nee.

9) Het werk aan Stadslab is gegund vanaf schetsontwerp t/m bestekfase?

Antwoord: Stadslab heeft in de voorbereiding 2 aparte opdrachten ontvangen. De eerste in relatie tot het via participatie en in overleg te maken verbeterplan voor de stationstunnel. De tweede opdracht betrof het maken van een deel van de bestektekeningen.

10) Waarom is de keuze gemaakt, om de architect niet het opzichterswerk te laten verrichten?

Antwoord: Binnen de afdeling Voorbereiding & Realisatie was voldoende capaciteit aanwezig om in de realisatiefase directie te voeren op het werk, zodat externe opdrachten hiervoor niet nodig waren.

11) Is er bij voltooiing van Stadslab afspraken gemaakt omtrent auteursrechten?

Antwoord: Op de opdracht zijn de algemene inkoopvoorwaarden voor leveringen en diensten van de gemeente Roermond van toepassing verklaart. Artikel 8 van deze voorwaarden voorziet in deze afspraken.

12) Heeft de gemeente zich geconformeerd aan stadslab, dat uitvoering alleen mag plaatsvinden conform tekeningen stadslab?

Antwoord: Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 11.

13) Wie heeft de werktekeningen gemaakt?

Antwoord: Tijdens de planvoorbereiding zijn meerdere contracten opgesteld met bijbehorende tekeningen. Hier zijn meerdere adviseurs bij betrokken geweest in de voorbereiding, namelijk: Spie (destijds Ziut - installateur), Plangroep Heggen BV (civieltechnisch adviseur), Apcon adviesbureau BV (constructeur), Bartels ingenieurs voor bouw en infra (constructeur), L&P services (werktuigbouwkundige) en Stadslab (als zijnde bouwkundig adviseur) en Vision ISP voor de camerabewaking. Dit heeft geleid tot een door alle betrokken adviseurs gedragen bestek inclusief tekeningen, waarbij het bestek maatgevend is. Gedurende de uitvoering zijn beperkt aanvullende werktekeningen opgesteld, dit is gebeurd door de gemeente zelf, door de aannemer of door een onderaannemer.

14) Zijn deze conform bestek/ schetsontwerp?

Antwoord: Ja, de werktekeningen zijn conform het bestek zoals voortgevloeid uit het vastgestelde Verbeterplan. Dit behoudens enkele details. Zo moest de lamellenwand plaatselijk aangepast worden.

Achter deze wand zit een steunbeer (ondersteunende betonnen zuil) waar in de ontwerptekeningen geen rekening mee was gehouden. Twee lamellen zijn daarom korter uitgevoerd.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

De wethouder voor klimaat, wijken en infrastructuur

Rens Evers

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rens Evers', is positioned to the right of the printed name.

Verbeterplan stationstunnel

Reactie presentatie sprekersplein 27 november 2019

T.b.v. bezichtiging stationstunnel door commissieleden op 14 januari 2020

Algemeen

- Stadslab was via 2 aparte opdrachten betrokken bij delen van de voorbereidingen.
- De eindverantwoordelijkheid is altijd bij de gemeente gebleven.
- Bij de uitwerking van technische detaillering zijn adviezen van technisch deskundige niet of onvoldoende meegenomen in detailtekeningen. Dit heeft tot aanpassingen genoodzaakt.
- Kenmerkend in de planvorming was dat de voorziene middelen slechts in beperkte mate verbeteringen toelieten zoals ook aan commissie en raad bericht, o.a. bij het vaststellen van het uitvoeringskrediet.
- Door de gemeente is een afweging gemaakt wat mee te nemen in het project op basis van prioritering. Deze prioritering is in participatie tot stand gekomen en is door de raad bevestigd in Raadsbesluitno. 2016/045/2 voor het uitvoeringskrediet. Op basis van dit besluit is het werk aanbesteed.
- Met het latere Raadsbesluitno. 2018/039/2 werd het mogelijk het gehele plan uit te voeren met de eerder vastgestelde en aanbesteede kwaliteit.
- Stadslab kwam lopende de uitvoering met andere eisen en wensen dan zijn aanbesteed en gegund.
- Overleg met het Stadslab voorafgaand en tijdens de uitvoering heeft niet overeenstemming van inzichten geleid.

Benoemde onderdelen uitgevoerd werk



Geen rol Stadslab, toezicht door gemeente

Over deze situatie is meermaals voorafgaand en tijdens de uitvoering gediscussieerd en niet tot overeenstemming gekomen. Een opdrachtgever is niet verplicht een (van de) ontwerpende partij(en) als toezichthouder in te schakelen in de uitvoering. Voor de gemeente was hier met de uitvoering van de stationstunnel geen aanleiding toe.

Stadslab in de planvorming en voor de uitwerking deel bestekstekeningen deelopdrachten gekregen van de gemeente Roermond. Aan alle deelopdrachten lagen door de gemeente Roermond gestelde eisen ten grondslag. Zo moesten de, in overleg met de opdrachtgever uit te werken, technische (detail)tekeningen geschikt zijn voor het door andere te vervaardigen bestek. In deze bestekvoorbereiding zijn ook ingeschakeld; een installatieadviseur, een constructeur, een civieltechnisch adviseur en een coatingadviseur. Dit heeft geleid tot één "samengesmolten", door alle adviseurs gedragen, integraal eindproduct, namelijk het RAW-bestek.

Daarnaast is de inhoud en uitvoering van het RAW-bestek afgestemd met andere werken/contracten voor het verbeteren van het cameratoezicht, diverse nutswerken en het vernieuwen van de verlichting. Ook is het werk afgestemd met ProRail (eigenaar tunnelconstructie), NS (grondeigenaar) en eigenaresse Stationsplein 7 (aparte overeenkomst). In deze afstemmingen heeft het Stadslab geen rol gespeeld.



Stukadoorwerk

Verbeterplan gaat uit van herstel oorspronkelijk aanzicht 1954. De gevels van de stationstunnel bestonden toen uit kaal beton waarin stortsporen en dergelijke zichtbaar waren. Later zijn deze beschilderd. Bij de renovatie in 1996 zijn de gevels voorzien van grofkorrelig stucwerk, beschilderd in lichtblauw en grijs en voorzien van RVS-ornamenten. Bij de

renovatie in 2019 is gekozen alle RVS-ornamenten te verwijderen, het bestaande stucwerk te laten zitten aanvullen/repareren waar nodig en dan te overlagen tot glad stucwerk en te beschilderen in de 'originele betonkleur' lichtgrijs. Het verwijderen van het bestaande stucwerk werd niet nodig gevonden en was kostentechnisch onaantrekkelijk.



Betonconstructie oude trap nog gedeeltelijk zichtbaar

Bij het verwijderen van de oude trappen werd duidelijk dat de oude cementplint van de verwijderde fietsgoot onderdeel is van de muurconstructie. Deze lijn wegwerken zou een omvangrijk ingreep vereisen omdat daarvoor de constructie van de frontmuur deels gesloopt en aangepast zou moeten worden. Dit was in het plan niet voorzien en dus ook niet in de vergunning en het bestek. Er is voor gekozen deze cementplint te handhaven. Naar verwachting gaat de begroeiing er voor zorgen dat deze lijn op termijn niet meer zichtbaar is.



Druipers en klodders, bedenkelijke afwerking

De (sterk uitvergrote) beelden wordt niet representatief geacht voor het coating- en schilderwerk. Bij oplevering wordt op dergelijke zaken gelet en waar nodig vanuit bestekverplichtingen herstel voorgeschreven. O.a. moest plaatselijk ook nog teelaarde aangevuld worden of coating hersteld. Kitnaden zijn onderdeel van de constructie en vallen onder verantwoordelijkheid van ProRail, overleg hierover met ProRail heeft niet tot ingrijpen geleid.



Uitstekend betondeel gevel pand Stationsplein 7

Het gewraakte uitstekende betondeel verwijderen zou betekenen ingrijpen in de constructie van de frontmuur. Dit was in het plan niet voorzien en dus ook niet in de overeenkomst met de eigenaresse en het bestek. De verwachting is dat nadat de begroeiing zich heeft ontwikkeld, de gewraakte lijn niet meer zichtbaar zal zijn. De eigenaresse van het pand heeft ingestemd met deze oplossing.



Plaatselijk loslaten stucwerk/coating

De constructie valt onder verantwoordelijkheid van ProRail. Hoogst waarschijnlijk is sprake van onvoldoende dilatatie waardoor stucwerk op plaatse kapot wordt gedrukt. ProRail geeft geen prioriteit aan aanpassing van deze dilataties. Via aanpassing stucwerk is getracht de situatie te verbeteren. Herstel van optredende scheuren blijft altijd mogelijk.



Betonwerk; oppervlaktekwaliteit, verdichting, stortnaden

Voor deze speciale betonnen wandconstructie met vormgegeven openingen is zelf-verdichtende beton toegepast. Het beton voldoet aan de besteisen en er zijn geen problemen met verdichting of stortnaden vastgesteld. Later zijn zichtbare luchtballen opgevuld ten behoeve van de visuele kwaliteit. Gezorgd is dat het uiterlijk van het nieuwe beton minimaal gelijk is aan dat van het bestaande betonwerk zodat geen discrepantie optreedt.



Muurafdekkers

Er is alleen herstelwerk uitgevoerd aan de muurafdekkers op de frontmuren en trappen waar deze gedeeltelijk loslagen. Deze problemen deden zich niet voor bij de muren naast de trottoirs en zijn daar geen herstelwerkzaamheden voorgeschreven.



Aanrijdbeveiligingen

De aanrijdbeveiligingen zijn besproken in de voorbereiding en hebben in de uitvoering tot de meeste discussie geleid. De aanrijdbeveiligingen zijn in eigendom en beheer van ProRail. Het verbeterplan spreekt zich niet uit over de aanrijdbeveiligingen.

In de voorbereiding was ProRail niet genegen de benodigde herstelvervanging mee te laten lopen in het project en heeft dit vooraf laten uitvoeren. Daarop zijn deze verder buiten het project gelaten. Aanpassing van de aanrijdbeveiliging is niet opgenomen in een bestekpost of in de verkregen vergunning van ProRail. Het is als zodanig dan ook geen onderdeel van het aanbestede werk.

Dat ProRail lopende de uitvoering te horen gaf dat vervanging geen probleem zou zijn heeft weinig tot geen waarde als dat zonder afspraken over detaillering, constructieve zaken, kosten, onderhoud en beheer en vergunning is. Het is niet meegenomen in een besluit en kon dit in dat stadium ook niet meer geregeld worden, als vervanging al gewenst zou zijn geweest.

De hoogtemarkering komt voort uit de CROW richtlijnen voor tunnels met een doorgang lager dan 4,50 m en is hier temeer noodzakelijk gevonden vanwege regelmatig terugkerende aanrijdingen. De aangebrachte hoogtemarkering is in vorm aangepast om het monumentale beeld van de stationstunnel te ontzien.



Signalering traptreden

De verkeerd geplaatste signalering op de traptreden was al door de gemeente zelf opgemerkt en is, zoals ook het Stadslab bericht, hersteld voor de eerste oplevering van het werk.



Betonbanden sluiten niet aan conform bestek

De detaillering in het bestek ging uit van een gelijke hoogte van de trottoirband met bestrating, plantsoen en trap. Omdat hieruit problemen met uitspoeling van het plantsoen werden verwacht en voor betere geleiding slechtziende is de trottoirband verhoogd aangebracht. Daarbij is ook de aansluiting van de trottoirbanden op de trap aangepast om hoogteverschillen op ongewenste plaatsen te voorkomen.



Tegels niet uitgevlakt

Er is niet vergeten de tegels uit te vlakken. Het bestek voorzag in hechtproeven (applicatieproeven) voor het coatingsysteem. Deze proeven zijn uitgevoerd en hebben geleid tot aanpassing. Er is een andere primer gebruikt dan was voorzien en het uitvullen van de voegen is niet volledig doorgezet. Er zou dan een te grote laagdikte ontstaan met een groter risico op loslaten. Er is dus een keuze gemaakt op basis van de duurzaamheid van de aan te brengen coating naar aanleiding van de hechtproeven.



Probleem met dilataties

De dilataties in tunnel behoren tot de constructie en zijn in eigendom en beheer van ProRail. Voorafgaand en tijdens de uitvoering is overleg geweest met ProRail en getracht tot een gezamenlijk uitvoeringsplan te komen. ProRail heeft hier echter geen hogere prioriteit aan gegeven.



RVS-ringen Stationstunnel

De aangebrachte 92 RVS-ringen in de gaten van de Stationstunnel vormen een belangrijk onderdeel van het verbeterplan en in het beeld van de tunnel. In het bestek zijn dan ook diverse posten opgenomen voor technische voorbereiding voordat de ringen in productie genomen mochten worden. Zo moest eerst een proefmodel gemaakt worden en moesten 6 gaten worden ingemeten ter bepaling van de precieze maatvoering. Op initiatief van de aannemer zijn alle gaten ingemeten om zekerheid te hebben in maatvoering.

Op advies Stadslab hebben zij ten behoeve van het ontwerpwerk in de voorbereidingen via een aparte opdracht een nauwkeurige 3D-scan van de tunnel gemaakt. Het technische ontwerp van de ringen hield echter geen rekening met de verschillen in wanddikte in de tunnel. Verder ook niet met het aanbrengen en vervangen van de lichtarmaturen in de ringen en de wijze waarop dergelijke samengestelde ringen vervaardigd kunnen worden. Ook waren er geen eisen betreffende het laswerk opgenomen in het technisch ontwerp. Op deze punten zijn aanpassingen gedaan en keuzes gemaakt.

Technisch was een doorgaande las over de gehele lengte van de cirkels niet wenselijk in verband met het scheefftrekken van de RVS-platen waarmee de ringen gemaakt zijn. Dit scheefftrekken kan niet naderhand gecorrigeerd worden en blijft zichtbaar. Er is daarom voor onderbroken lassen gekozen. Dit heeft geen consequenties voor de duurzaamheid van de coating of de ringen zelf. Dit alles is besproken tijdens de uitvoering.



Behuizing armaturen aangepast zonder overleg

Ten eerste was terugkoppeling of overleg niet vereist. Ten tweede is er in de voorbereiding meerdere malen erop gewezen dat de wens om een gesloten vaste bak als behuizing te hebben met rond de armaturen slecht 8 mm vrije ruimte niet realistisch is in verband met het aanbrengen en vervangen van de armaturen. Verder dat een waterdichte behuizing in verband met luchtvochtigheid juist voor vochtlophoping kan zorgen.

Deze (technische) adviezen zijn niet meegenomen in de tekeningen. Ook voor de behuizing was een proefmodel voorgeschreven in het bestek en op basis van dit proefmodel zijn de aanpassingen gedaan zodat de armaturen aangebracht en vervangen kunnen worden. Dit had verder als voordeel dat de vrije ruimte rond de armaturen tot 4 mm beperkt kon worden in lijn met de wens dat de behuizing zo dicht mogelijk op het armatuur aansluit.

Belangrijk is verder dat de aanpassingen van de behuizing voor het zichtbare uiterlijk van deze verlichtingspunten geen wijziging in hield behalve een smallere spleet rond het armatuur. Daar waar de dekplaat van de behuizing niet goed aansluit wordt deze als opnamepunt van de oplevering aangepast.



Armaturen niet in een lijn geplaatst

De situatie van lichtarmaturen in één lijn in een gekromde, niet vlak gestorte, betonnen tunnel uit 1953 is meermaals besproken in voorbereiding en uitvoering. Oorspronkelijk ontwerp ging uit van RVS-bakken met daarin star bevestigde verlichtingsarmaturen. Het zou aan de aannemer zijn er voor te zorgen dat alles in één lijn werd opgehangen.

Hierin is niet meegegaan gezien de technische onuitvoerbaarheid daarvan. Het lijn-effect van verlichting wordt pas echt zichtbaar met brandende verlichting, zeker in een gekromde niet vlakke tunnelbuis. De armaturen zijn scharnierend in de RVS-bakken bevestigd zodat bijstelling mogelijk is. Er is een maximale inspanning gedaan door beide betrokken aannemers (tunnel en verlichting) om de verlichting in één lijn te brengen.



Armaturen fietstunnels geplaatst op dilataties

Het goedgekeurde verlichtingsplan is gebaseerd op een zo gelijkmatige verdeling van de lichtpunten en een mede daardoor maximaal effect van de dynamische gekleurde sfeerverlichting. Uit de presentatie komt naar voren dat pas in december 2017, nadat

de aanbesteding van het bestek was gestart, het besef dat bij dilataties constructiedelen zich kunnen bewegen. De dilataties en het lekken daarvan waren toen al lang een overlegpunt tussen gemeente en ProRail.

De verlichting is geplaatst conform het verlichtingsplan en bestek. De situatie met de armaturen over een, al dan niet lekkende, dilatatie heen is bouwkundig op de goede manier vormgegeven. Er is dus rekening gehouden met mogelijk bewegen van constructiedelen of lekken van naden. Dit onderdeel is ook in de uitvoering meermaals besproken.



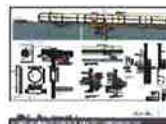
Controllers verlichting provisorisch weggewerkt?

Dit betreft niet controllers van de verlichting. Tijdens uitvoering moesten deze toegangsluikjes gerealiseerd worden omdat het plan voor de (toen nog) toekomstige camerabewaking was gewijzigd. Het verbeteren van de camerabewaking is een apart traject. Tijdens de oplevering waren de luikjes in beide tunnels goed aangebracht. Door derden zijn deze luikjes verwijderd en niet goed terug aangebracht. Ook ten aanzien van de gemaakte muurdoorvoeren voor de camerabewaking zijn opmerkingen gemaakt vanuit de gemeente. Dit staat dus verder los van de aannemers die de werkzaamheden hebben uitgevoerd aan de stationstunnel zelf en de verlichting.



Aanstraalverlichting beelden

De aanstraalverlichting is optioneel opgenomen in de opdracht voor het verlichtingsplan en nog niet uit beeld. In overleg met onze verlichtingsadviseur is de aanstraalverlichting voor de beelden nog niet aangebracht. Er was onzekerheid hoe het verlichtingsplan voor de Stationstunnel, met een hoger verlichtingsniveau bij de entrees van de tunnel, zou uitpakken en of daarbij aanstraalverlichting meerwaarde zou geven. Er is daarom besloten eerst het werk geheel af te maken en dan te bekijken of de speciale aanstraalverlichting voor de beelden meerwaarde zou bieden.



Afsluitende opmerking

De presentatie spreekt afsluitend van het alsnog afdwingen van de bestekskwaliteit en het voorkomen van verspilling van gemeenschapsgeld. Beide zaken zijn vaste waarden voor de afdeling Voorbereiding & Realisatie en andere afdelingen bij de voorbereiding en uitvoering van projecten. Ook in het geval van het project Verbeteren Stationstunnel zijn deze waarden naar eer en geweten nagestreefd.



uw nummer

uw datum

ons nummer 2439-2017-o2
onze datum 22 januari 2020
verzonden

STRABAG BV
t.a.v. dhr. R. Vencken
Postbus 1080
NL-6040 KB Roermond

23 JAN. 2020

inlichtingen bij Dhr. G. Fraters
sector/afdeling RU/Voorbereiding en Realisatie
doorkiesnr. 0475 - 359 217

bijlage(n) Proces-verbaal eindopname werk Verbeterplan stationstunnel
betreffende Eindoplevering bestek 2439-2017, Verbeterplan stationstunnel te Roermond

Geachte heer Vencken,

Op basis van de opname op 17 januari 2020 van het werk behorende tot bestek 2439-2017, "Verbeterplan stationstunnel" te Roermond deel ik u mede dat dit werk in orde is bevonden en voor oplevering geaccepteerd behoudens de gebreken en acties als omschreven in het aan deze brief gehechte proces-verbaal van opnemings met bijlage.

Het verzoek één exemplaar van het proces verbaal met naam en ondertekening te retourneren en de opgenomen nog af te handelen punten afwerken.

Hopelijk heb ik u hiermee voldoende geïnformeerd, mocht u nog vragen hebben of nadere informatie willen dan verzoek ik u vriendelijk om hierover contact op te nemen met de heer G.C. Fraters of J. Willems van de afdeling Voorbereiding en Realisatie.

Hoogachtend,
Het hoofd van de afdeling Voorbereiding en Realisatie

ing. P. Tops

Bijlage: Eindopleveringsrapport stationstunnel, d.d. 17 januari 2020.

Aanwezig 17 januari 2020:

dhrn. R. Vencken en H. Snackers, Strabag BV

dhrn. G. Fraters en J. Willems, gemeente Roermond

Locatie foto:

Omschrijving



Rechtstand en verankering boom trap zuid-west - Veeladingstraat verbeteren



Oplossing hardsteen kleurige band naar band fietsgoot. Met beton een vloeiende aansluiting maken. Opname punt commissie rondgang.
Gebruik van kopstukken Eindbanden 18/20x25 hd (links/rechts, StruykVerwo)



Verzakte bestrating nabij besturingskast Vision, zijkant Stationsplein 7.

Geen foto

2 dikformaat klinkers t.h.v. ING bank, verzakt. Herstraten

Rioolwerk, nog uit te voeren volgens bestek verwijderen specieresten	Frezen riolering is niet gelukt. De 3 locatie volens bestek moet nog uitgevoerd worden
Herstelwerk kosten beschadiging werk door aanleg camerabewaking door Vision ISP. Zie laatste punt "Gemeente Vision"	Strabag meerwerkstaat nog aanleveren