

Chronologie van werkzaamheden

April 2015. Start tender, die wordt ingediend in augustus.

December 2015. Start ontwerp.

Juni 2016. Start productie in Neumarkt/Sengenthal, Zuid-Duitsland. Het buigwerk gebeurt door Otto Klostermann in Castrop-Rauxel (Ruhrgebied) in verband met de plaatdikte en gevraagde tolerantie.

September 2017. De eerste van de ruim honderd stalen delen arriveren per vrachtwagen, vrijwel alle resterende delen per schip. Vanaf de havenlocatie, gelegen tussen Nürnberg en München, is het zeven à acht dagen varen naar Zuidhorn.

December 2016. De werkzaamheden beginnen zichtbaar te worden. De opritten op de noord- en zuidoever zijn bijna gereed en de aanleg van de fundering in de bouwputten is gestart. Duikers zijn bezig met het aanbrengen van de eerste funderingsonderdelen. Nog voor de Kerst is in beide bouwputten het onderwaterbeton gestort. De werkzaamheden op

de voorbouwlocatie op de zuidoever zijn van start gegaan. Het gros van deze werkzaamheden vindt bij daglicht plaats. Het lassen van de naden is een (bijna) continu proces en gebeurt door 55 lassers (op het hoogtepunt) die in twee diensten werken. Vanaf december 2016 tot aan september 2017 wordt doordeweeks tussen 7.00-03.00 uur gewerkt. Op zaterdagen wordt gewerkt tussen 7.00-24.00 uur.

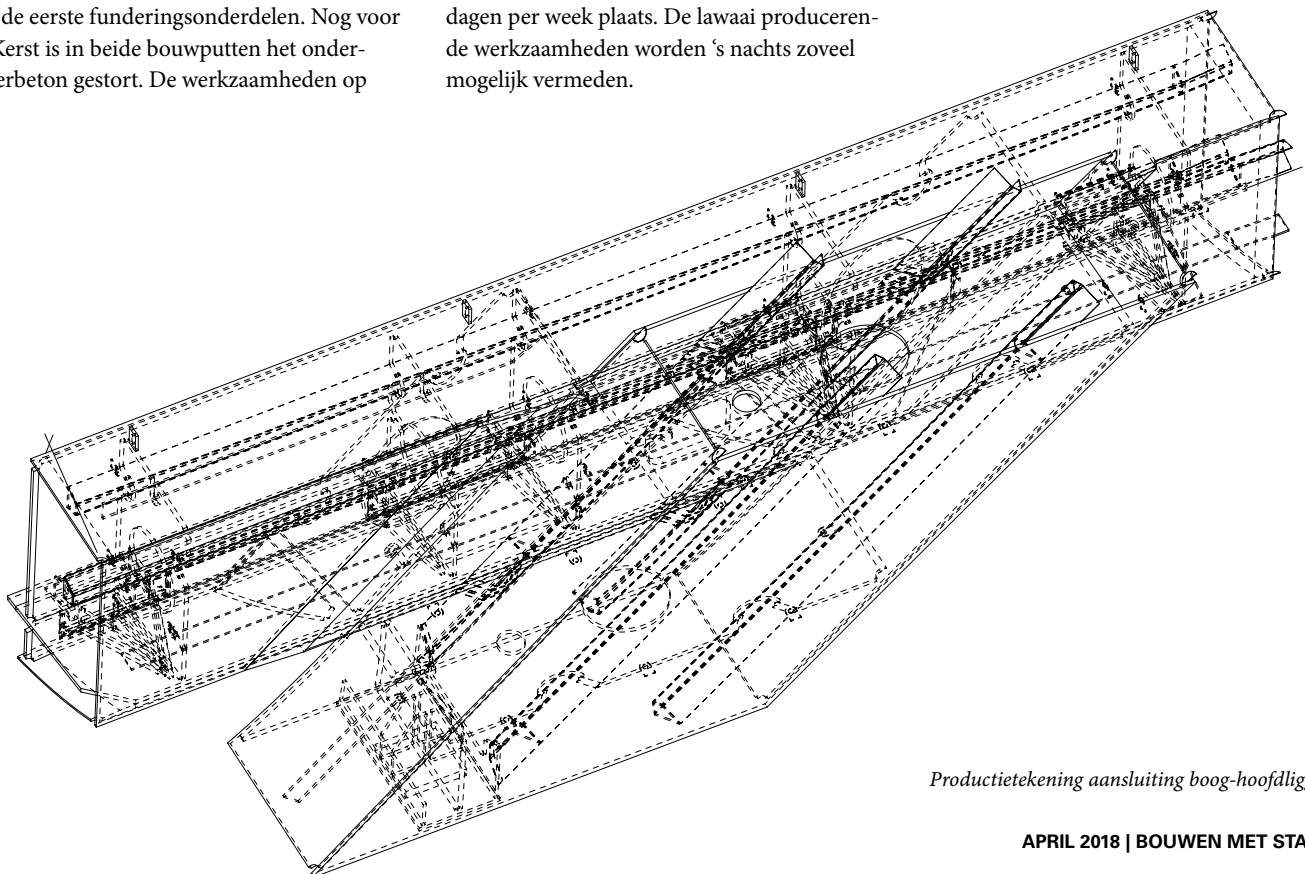
Maart 2017. De aannemer begint met het verwijderen van de tijdelijke bouwkuip (van de fundering) op de zuidoever van het Van Starckenborghkanaal. Zodra de zuidoever gereed is, wordt de tijdelijke bouwkuip op de noordoever verwijderd. Dit gebeurt in april. De laatste grote onderdelen worden afgeleverd. De tijdelijke ondersteuning voor de boogconstructie is gereed en er wordt begonnen met de montage van de eerste boogsecties. Het laatste (en hoogste) deel van de boog wordt eind april geplaatst. Het aflassen en coaten vindt acht weken lang, 6 dagen per week plaats. De lawaai producerende werkzaamheden worden 's nachts zoveel mogelijk vermeden.

Mei 2018. De laatste delen worden geassembleerd op de voorbouwlocatie, waarna het afbreken van de hulpconstructies kan beginnen zodra de finishing touch en conservering zijn aangebracht.

Juli 2017. Zoals gepland wordt het stalen brugdeel in het weekend van 8/9 juli geplaatst, waarna het spoor op de nieuwe spoorbrug kan worden aangesloten. Vanaf maandag 2 oktober 2017 rijden de treinen tussen Groningen en Leeuwarden over de nieuwe brug.

Maart 2018. Nadat alle voorzieningen zijn aangebracht, waaronder een 'bijenhotel', en er opnieuw is geasfalteerd, vertrekt de hoofdaannemer. Oplevering op 31 maart.

April 2018. Officiële opening.



Productietekening aansluiting boog-hoofdligger.



Productie boog-hoofdliggerverbinding (productietekening links).



Boogvoet. Aansluiting tussen staal en beton.



Boogdeel, op zijn kop, waar de twee bogen elkaar ontmoeten.



Tijdelijke oplegging voor montage voorbouwlocatie.

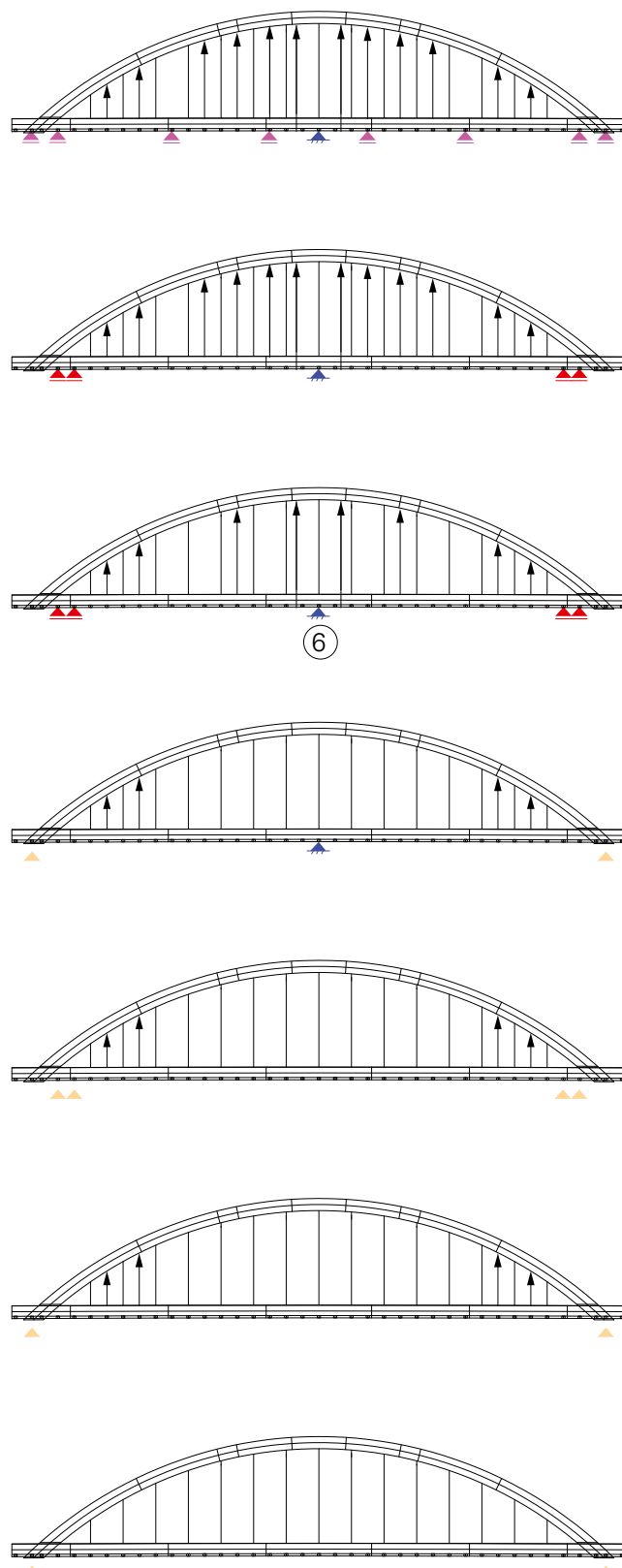
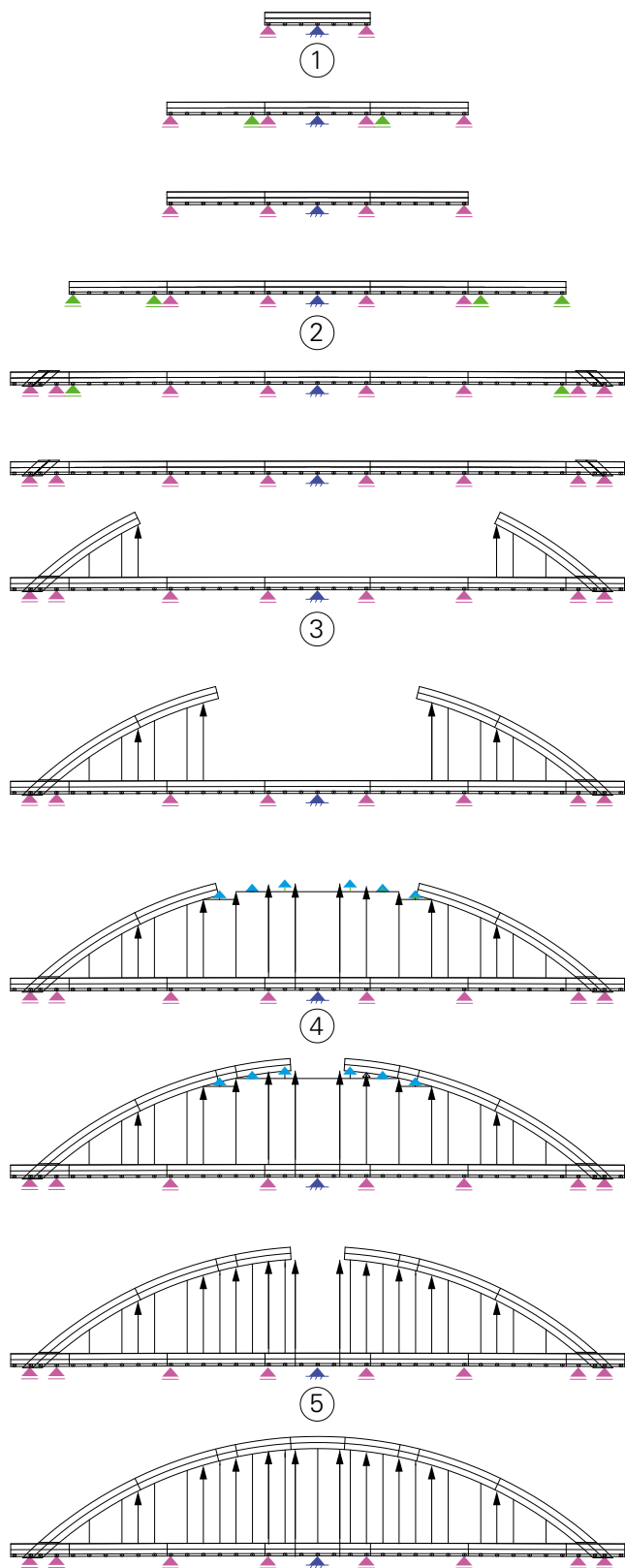


Productie van boogvoet.



Laswerkzaamheden binnenzijde hoofdligger.

-  verticale ondersteuning
-  uitsluitend horizontale ondersteuning
-  tijdelijke ondersteuning
-  hulpconstructie
-  tijdelijke ondersteuning
-  aangrijppunt SPTM
-  vijkelpunten



Stappenplan montage op voorbouwlocatie. De nummering correspondeert met de foto's op rechts.



1. Oktober 2016: plaatsen van de eerste hoofdliggers op de voorbouwlocatie.



2. December 2016: plaatsen en lassen van de aansluitende hoofdliggers.



3. Februari 2017: alle tijdelijke hulpconstructies voor samenstellen boogdelen.



4. April 2017: trappentorens voor het lassen van de boogdelen.



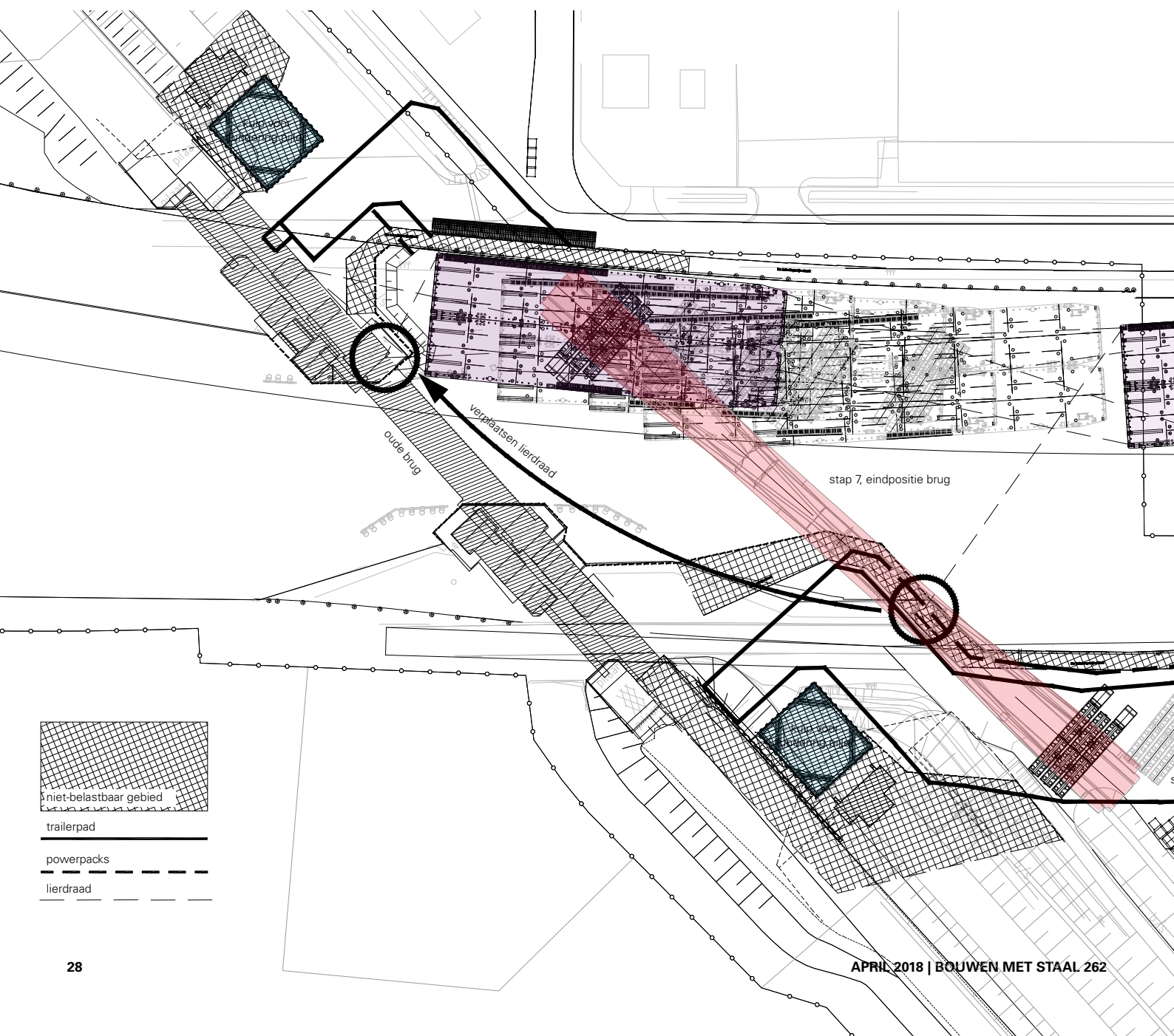
5. April 2017: plaatsen laatste boogdelen.



6. Mei 2017: verwijderen hulpconstructie voor gereed maken transport.



7 Juni 2017: inrijden en invaren van de brug naar de definitieve locatie.





Het ponton is leidend in de operatie. De tekening onder is fase 4 van de zeven hoofdbewegingen.

