

RAADSVoorstel:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2708480

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Projectofferte "Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging"

Groningen, - **9 SEP 2011**

Aan de raad,

Onderhoudsstaat Herewegviaduct en maatregelen.

Op basis van de uitgevoerde inspecties en nadere onderzoeken concludeert ingenieursbureau Oranjewoud dat het Herewegviaduct zich in een slechte staat bevindt. Door een combinatie van ouderdom, huidige verkeersbelastingen en zettingen in de ondergrond, is het gehele Herewegviaduct beschadigd geraakt. Hierdoor kan de veiligheid voor gebruikers en omgeving over enkele jaren niet langer gewaarborgd worden. De schades zijn dermate omvangrijk dat het vervangen van het gehele viaduct de beste optie is. Het vervangen, herstellen en/of versterken van onderdelen heeft alleen op de zeer korte termijn effect. De verwachting is dat met extra beheersmaatregelen de vervanging van het Herewegviaduct met 5 jaar kan worden uitgesteld.

De samenvattende conclusies en aanbevelingen uit het rapport van Oranjewoud luiden als volgt.

"Op basis van de uitgevoerde visuele inspecties en nadere onderzoeken wordt geconcludeerd dat het viaduct in slechte staat verkeert. Herberekening en beproeving tonen aan dat de constructies nu nog sterk genoeg zijn om aan de functies te voldoen. Er dienen echter maatregelen te worden getroffen om de veiligheid van gebruikers en omgeving te waarborgen en om de snelheid van achteruitgang te beperken. Voorts is het verstandig in de komende periode van 5 jaar plannen te ontwikkelen voor grondige renovatie of nieuwbouw."

Deze periode van vijf jaar is nodig om een toekomstbestendige oplossing uit te werken. Daarbij komt de eis dat het viaduct hoger moet komen te liggen afhankelijk van wensen en landelijke veiligheidsvoorschriften. Dit heeft zijn uitwerking op de hoogteligging van het kruispunt Stationsweg-Hereweg. Het viaduct heeft daardoor een directe relatie met de inpassing van de tramlus. Goede afstemming met de tram, maar zeker ook met de andere ontwikkelingen in het stationsgebied is daarom cruciaal. Hierbij moet voorkomen worden dat projecten onnodig op elkaar wachten of elkaar onnodig duurder maken.

Om in de periode tot vervanging de functionaliteit en veiligheid te waarborgen hebben we besloten de volgende maatregelen te nemen:

1. een lastbeperking van 45 ton instellen;

2. rondom het viaduct loszittende delen beton en metselwerk verwijderen;
3. loszittende delen roest en beton aan de onderzijde van het brugdek verwijderen;
4. herstellen/vervangen van hemelwaterafvoeren onder het brugdek;
5. loszittende dekzerken op de randen van aanritten verankeren;
6. bestratingen in trottoirs op aanritten herstellen;
7. begroeiing verwijderen;
8. monitoren van omvang en aantallen schades aan het viaduct.

Een deel daarvan is ondertussen uitgevoerd. Op basis van visuele beoordeling werd in eerste instantie ook aanbevolen om de fietsstroken fysiek af te sluiten van de rijbanen en om verstevigingbalken onder het brugdek aan te brengen. Uit de herberekening is echter gebleken dat dit (nog) niet nodig is.

Wij verwachten dat de ondertussen uitgevoerde maatregelen op basis van het monitoren in de komende jaren tot vervanging met enige regelmaat zullen moeten worden herhaald. Het monitoren in de komende jaren moet uitwijzen of deze maatregelen afdoende zijn om de periode van 5 jaar tot vervanging te overbruggen. Gezien de huidige slechte staat van het viaduct is het niet ondenkbaar dat er binnen die tijd nog ingrijpendere maatregelen nodig zijn.

Het eindrapport van Oranjewoud en het pakket van maatregelen heeft de instemming van ProRail.

In het overleg met ProRail is ook ingegaan op de toekomstige vervanging van het viaduct. Hierbij heeft ProRail gewezen op zijn wettelijke positie bij dergelijke bouwwerken en maatregelen die de spoorinfra raken. Dit proces, waarbij naast de inhoudelijke planontwikkeling ook de verdeling van kosten, verantwoordelijkheden en bevoegdheden aan de orde komt, zal naar verwachting nog geruime tijd vergen. Wettelijk uitgangspunt is, dat de engineering en uitvoering (in ieder geval van de direct boven en aan het spoorgelegen deel) door ProRail voor rekening en risico van de gemeente plaats gaat vinden.

Vervanging van het viaduct.

Na deze periode van vijf jaar zal een toekomstbestendige oplossing moeten worden gerealiseerd die rekening houdt met alle nieuwe en mogelijke (verkeers)ontwikkelingen in het gebied.

ProRail zal in geval van vervanging eisen dat ook de hoogte van het viaduct wordt afgestemd op de huidige eisen. Dit zal ook door kunnen werken op de hoogteligging van het kruispunt van de Stationsweg en de Hereweg. En daarmee op de inpassing van de trambaan (en mogelijk toekomstige dubbele trambaan) ter hoogte van de entree bij de Glauvélocatie. Dit inzicht zal naar onze mening meegenomen moeten worden in het definitief ontwerp (DO) voor de tram. Kostenconsequenties van niet opgenomen maatregelen zullen immers na aanbesteding worden afgewenteld op de gemeente. De gevolgen voor het ontwerp van de trambaan zullen dan ook op korte termijn in beeld moeten worden gebracht en gemeld bij het trambureau.

Relatie met visieontwikkeling stationsgebied en Programma Noord Nederland.

In de planvorming voor de herontwikkeling van het Stationsgebied wordt vooralsnog uitgegaan van de huidige situatie van het Herewegviaduct. Daarnaast wordt de reconstructie van de Zuidelijke Ringweg voorbereid. Ook dat heeft consequenties voor

het toekomstige gebruik van het viaduct. De combinatie van deze nieuwe variabelen en onzekere factoren met een verhoging van het viaduct (zoals gewenst door ProRail) en een mogelijke spoorverbreding maakt de ontwerpogave van de vervanging van het viaduct zeer complex.

Er is een nauwe relatie tussen het programma van eisen voor het nieuwe viaduct en de planvoorbereiding van ProRail voor het pakket aan spoorse maatregelen in het kader van het RSP (Programma Noord-Nederland). Op dit moment verkeren de plannen voor de Knoop Groningen (het deel van de sporen tussen het Hoornsdiep en de splitsing tussen de lijn naar Nieuweschans en Zwolle) in de planstudiefase (alternatievenstudie). Deze fase wordt eind 2011 afgerond (besluitvorming april 2012). Daarna volgt de fase van de selectie van varianten. Deze eindigt in april 2013. Verondersteld mag worden, dat voor het programma van eisen voor het viaduct eind 2011 voldoende informatie uit de studies van ProRail beschikbaar is. In overleg met de gemeente kan dan door ProRail het programma van eisen (pve) voor het deel boven de sporen worden opgesteld. Om dit pve te verkrijgen moet het voornemen tot vervanging worden aangemeld bij ProRail, waarmee het binnen die organisatie de status van project krijgt. ProRail heeft de wettelijke positie om de uitvoering zelf op kosten van de gemeente ter hand te nemen.

Op dit moment beschikken we over uitgangspunten van ProRail waarmee de bandbreedte van de oplossingen kan worden bepaald. Aan de hand daarvan kunnen diverse varianten worden opgesteld.

Financiën.

Om het viaduct in de periode tot vervanging veilig te kunnen blijven gebruiken, zullen ook de komende jaren extra beheersmaatregelen nodig zijn. Voor de extra inspecties en herstelmaatregelen is jaarlijks een bedrag van ongeveer € 100.000,-- nodig. In de begroting 2011 zijn hiervoor middelen gereserveerd. Deze middelen zijn echter niet toereikend om ook de plankosten voor de vervanging van het viaduct te dekken. De uiteindelijke kosten van vervanging is sterk afhankelijk van de definitieve planvorming in relatie tot de andere ontwikkelingen nabij het viaduct. Bij de verdere uitwerking van dit project zal moeten worden onderzocht in hoeverre de financiële consequenties van aanvullende eisen vanuit de spoorwegen bij ProRail kunnen worden neergelegd.

Omdat de vervanging van het viaduct over 5 jaar wordt voorzien, zijn hiervoor in de begroting 2011 vooralsnog geen middelen gereserveerd. Bij de begrotingsvoorstellen 2012 zullen we bij de risicobuffer grote projecten expliciet de vervanging van het viaduct opvoeren.

Projectofferte.

In eerste instantie richten we ons op de mogelijke gevolgen van de inpassing van een nieuw viaduct. Hiervoor hebben we nog geen programma van eisen. Wel hebben we handvatten aangereikt gekregen van ProRail waarmee we verkenningen kunnen verrichten naar de uitkomst van verschillende varianten. Het uiteindelijke programma van eisen komt beschikbaar na besluitvorming over het maatregelenpakket uit de planstudie voor de Knoop Groningen in het voorjaar van 2012. Zoals gezegd hebben we eerder behoefte aan kaderstelling voor de inpassing van de tramlus. Voor deze verkenning hebben we een projectofferte opgesteld. De kosten van

de verkenning bedragen € 80.000,--. We verzoeken u hiermee in te stemmen en het daarvoor benodigde krediet beschikbaar te stellen.

Begrotingswijziging.

Investing.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Herewegviaduct, alternatieven studie vervanging

Betrokken dienst(en) RO/EZ
Soort wijziging uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet 2011

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 - Auto	80	80	0
			0
Totalen begrotingswijziging	80	80	0

Exploitatie.

Begrotingswijziging 2011

Betrokken dienst(en) RO/EZ
Naam voorstel Herewegviaduct, alternatieven studie vervanging
Incidenteel / Structureel I
Soort wijziging Exploitatie
Tijdsplanning krediet 2011

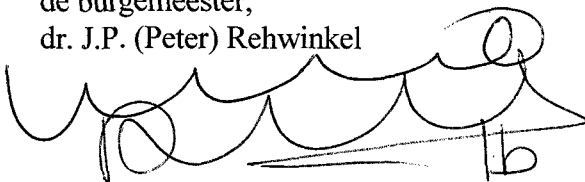
Naam deelprogramma	Bedragen x 1.000 euro		Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
	Lasten	Baten				
7.3 Auto	80		-80		80	0
			0			0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING	80	0	-80	0	80	0

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

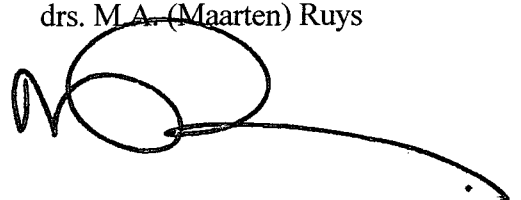
- I. kennis te nemen van de projectofferte "Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging";
- II. een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 80.000,--;
- III. de plankosten te dekken uit de risicobuffer grote projecten 2014, uit het deel dat al is gereserveerd voor de vervanging en dit bedrag voor te financieren uit de bedrijfsvoeringsreserve van de dienst RO/EZ, tenzij deze reserve de komende periode ontoereikend blijkt, in welk geval een beroep op de AER zal worden gedaan;
- IV. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Project-offerte (voorheen: 'Projectplan')

CONCEPT



Programma Verkeer

Programmaleider : Hans Vissers
 Projectmanager en steller : Gerrit Lieferring
 Opgesteld/gewijzigd : 26-04-2011/11-08-2011

Bestemd voor behandeling in
(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :
 DB : 10 mei 2011/16 aug 2011
 PO('s) : V&V 16 mei 2011/22 aug 2011
 College : 28 juni 2011/30 aug 2011
 RC B&V : 5 okt 2011
 Raad : 26 okt 2011

Naam project

Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging

Omschrijving uit te werken project

Noodzaak vervanging

Op basis van de uitgevoerde inspecties en nadere onderzoeken concludeert ingenieursbureau Oranjewoud dat het Herewegviaduct zich in een slechte staat bevindt. Door een combinatie van ouderdom, huidige verkeersbelastingen en zettingen in de ondergrond, is het gehele Herewegviaduct beschadigd geraakt. Hierdoor kan de veiligheid voor gebruikers en omgeving over enkele jaren niet langer gewaarborgd worden. De schades zijn dermate omvangrijk dat het vervangen van het gehele viaduct de beste optie is. Het vervangen, herstellen en/of versterken van onderdelen heeft alleen op de zeer korte termijn effect. De verwachting is dat met extra beheersmaatregelen de vervanging van het Herewegviaduct met vijf jaar kan worden uitgesteld.

Deze periode van vijf jaar is nodig om een toekomstbestendige oplossing uit te werken. Daarbij komt de eis dat het viaduct hoger moet komen te liggen (vrije hoogte tussen spoor en viaduct moet verhoogd worden om aan de landelijke veiligheidsvoorschriften te kunnen voldoen). Aangezien verdiepen van de huidige sporen waarschijnlijk geen optie is, neemt het ruimtebeslag van de brug toe. Dit heeft zijn uitwerking op de hoogteligging van het kruispunt Stationsweg-Hereweg. Het viaduct heeft daardoor een directe relatie met de inpassing van de tramlus. Goede afstemming met de tram, maar zeker ook met de andere ontwikkelingen in het stationsgebied is daarom cruciaal. Hierbij moet voorkomen worden dat projecten onnodig op elkaar wachten of elkaar onnodig duurder maken.

Functies van het viaduct/route in de stedelijke structuur

Het Herewegviaduct is een essentiële schakel in een van oudsher al belangrijke verbinding vanuit zuidelijke richting van en naar de (binnen-) stad. Dagelijks maken ruim 10.000 fietsers en 15.000 auto's van het Herewegviaduct gebruik. Het viaduct is ook een belangrijke schakel voor busverkeer in noord-zuidelijke richting en ligt in de route van een aantal evenementen en wedstrijden, waaronder de 4 Mijl van Groningen.

Monumenten

Naast de verkeersfunctie van het viaduct heeft het Herewegviaduct een historische waarde als oudste spoorwegviaduct van Noord-Nederland. De natuurstenen trappen en hekwerken zijn formeel

beschermd door hun status als monument. De theekoepels aan de noord- en zuidzijde (zie figuur 1, 2 en 3) naast het viaduct zijn rijksmonument.

Eisen/wensen vanuit spoorse ambities

Er is een nauwe relatie tussen het programma van eisen voor het nieuwe viaduct en de planvoorbereiding van ProRail voor het pakket aan spoorse maatregelen in het kader van het RSP (Programma Noord-Nederland). Op dit moment verkeren de plannen voor de Knoop Groningen (het deel van de sporen tussen het Hoornschediep en de splitsing tussen de lijn naar Nieuweschans en Zwolle) in de planstudiefase (alternatievenstudie). Deze fase wordt eind 2011 afgerond (besluitvorming april 2012). Daarna volgt de fase van de selectie van varianten. Deze eindigt in april 2013. Veronderstelt mag worden, dat voor het programma van eisen voor het viaduct eind 2011 voldoende informatie uit de studies van ProRail beschikbaar is. In overleg met de gemeente kan dan door ProRail het programma van eisen (pve) voor het deel boven de sporen worden opgesteld. Om dit pve te verkrijgen moet het voornemen tot vervanging worden aangemeld bij ProRail, waarmee het binnen die organisatie de status van project krijgt. ProRail heeft de wettelijke positie om de uitvoering zelf op kosten van de gemeente ter hand te nemen.

Op dit moment beschikken we over uitgangspunten van ProRail waarmee de bandbreedte van de oplossingen kan worden bepaald. Aan de hand daarvan kunnen diverse varianten worden opgesteld. Deze informatie hebben we als bijlage toegevoegd.

Afstemming tram

Vanaf 1 maart 2011 is het trambureau verder gegaan met het VO Plus. De consultatiefase van de aanbesteding is gestart. De dialoofase start in september. In die fase is duidelijkheid over het ruimtebeslag van het 'nieuwe' Herewegviaduct gewenst. Zo kunnen de vervanging van het Herewegviaduct en de inpassing van de tramlus (inclusief de daarbij horende nieuwe buscirculatie) op elkaar worden afgestemd en kunnen onnodige extra kosten worden voorkomen. Deze gewenste duidelijkheid staat wel op gespannen voet met de planning van het planstudietraject van ProRail.

Oplossingsrichtingen

Binnen de visie autostructuur wordt gekeken naar mogelijke nieuwe structuren voor het autoverkeer. Mogelijke maatregelen daarbij zijn het knippen van wegen in de autostructuur. Gezien de verwachte hoge kosten van de vervanging van het Herewegviaduct lijkt daarom in eerste instantie een knip in de autostructuur door het fysiek niet terugleggen van het viaduct op de huidige plek een kostenbesparende maatregel. Los van de vraag of deze knip hier voor autoverkeer wenselijk is, gaat deze gedachte niet op. Het fysiek niet terugleggen van het viaduct betekent namelijk ook dat hulpdiensten en busverkeer ook geen gebruik meer van de huidige route over het Herewegviaduct kunnen maken. Dat is niet acceptabel en daarom is het laten vervallen van het viaduct geen optie.

Een kostenbesparende maatregelen om een gewichtsbeperving voor voertuigen in te stellen past wel binnen de gezochte oplossingsrichting en is een nader te onderzoeken optie. Het vervangen van het viaduct voor een tunnel past ook binnen de gezochte oplossingsrichting.

Randvoorwaarden vervanging viaduct

Het vergroten van de afstand tussen het viaduct en het spoor betekent een hoger te overbruggen afstand voor het verkeer. Als uitgangspunt is het belangrijk om het hellingspercentage voor het fietsverkeer maximaal 2,5% te laten zijn.

Aandacht voor de inpassing in de stedelijke omgeving en rekening houden met de naast het viaduct gelegen theekoepels en de cultuurhistorische waardevolle onderdelen van het Herewegviaduct, zijn belangrijke aandachtspunten bij het vervangen van het Herewegviaduct. Wat dit laatste betreft is het uitgangspunt om in ieder geval de natuurstenen trappen en hekwerken in het ontwerp terug te laten komen.

Een andere belangrijke randvoorwaarde is dat de gekozen oplossing toekomstvast moet zijn.

Rol RO/EZ

De gemeente heeft de rol van initiator voor de vervanging van het Herewegviaduct op zich genomen. RO/EZ verricht daarvoor de voorbereiding. In eerste aanleg door het opstellen van diverse varianten. In dat traject wordt afgestemd met ProRail.

Participatie

Voor de verkenningsfase wordt de omgeving geïnformeerd over de mogelijke oplossingen in de vorm van varianten. Suggesties voor aanpassingen/verbeteringen kunnen daarbij worden aangereikt. Hiervoor wordt een bijeenkomst georganiseerd. Ook de klankbordgroepen van het project Ontwikkelingsvisie Stationsgebied worden geconsulteerd.

Projectplanning en -fasering

Er is een nauwe relatie tussen de planning voor de vervanging en de planstudie en vervolgens variantenstudie van ProRail voor de spoorse maatregelen van het RSP pakket. Zoals aangegeven is er pas eind dit jaar duidelijkheid over de uitkomst van de alternatievenstudie van ProRail over het pakket van spoorse maatregelen voor de Knoop Groningen. Vooralsnog moeten we dus werken met de bandbreedte van de gegevens die we nu hebben en een inschatting van het meest waarschijnlijke uitkomst van de alternatievenstudie van ProRail.

De verkenning zal dus nog dit jaar moeten zijn afgerond. De uitkomst daarvan (met zijn bandbreedte) zal dan worden ingebracht in de aanbestedingsprocedure.

Tijdens de werkzaamheden wordt afgestemd met ProRail.

In april 2012 zal over de alternatievenstudie van ProRail besluitvorming plaats vinden in het BO Spoor/BO MIRT. Dan kan ook het programma van eisen worden vastgesteld voor het ontwerp van de vervanging. De planning ziet er dan als volgt uit:

Sept. 2011 - december 2011 : verkenning varianten vervanging
Rapportage aan de raad : feb 2012

Buiten de scope van dit projectplan:

Medio 2012 – eind 2012 : voorbereiding pve vervanging
Begin 2013 : vaststelling pve
Medio 2013 – eind 2013 : Voorlopig Ontwerp
Begin 2014 – eind 2014 : Definitief Ontwerp
Eind 2014 – medio 2015 : aanbestedingsprocedure/contracteren uitvoering
Medio 2015 : start uitvoering

Projectorganisatie en capaciteit

Voor de verkenning is een projectgroep samengesteld uit:

PRO	:	200
Atelier	:	200
IGG	:	100
SB	:	30
VGO	:	50
COM	:	40

Afdelingen die worden geconsulteerd tijdens de route:

MD	:	40
JZ	:	16
MON	:	16
SD	:	10
GEO	:	30
FIA	:	10

Kosten project en dekking

Dit project heeft als inkomstenbron:
Compartiment 2, C2 (concerngeld)

De kosten worden geraamd op € 80.000,- Dekking uit de risicobuffer grote projecten 2014. Voorfinanciering via de bedrijfsvoeringsreserve van de dienst ROEZ; in het geval deze uiteindelijk ontoereikend is, via een beroep op de AER. Voor extra beheersmaatregelen gedurende de jaren 2011 tm. 2014 is jaarlijks € 100.000,- gereserveerd.

Risico-analyse

Aanbesteding tram

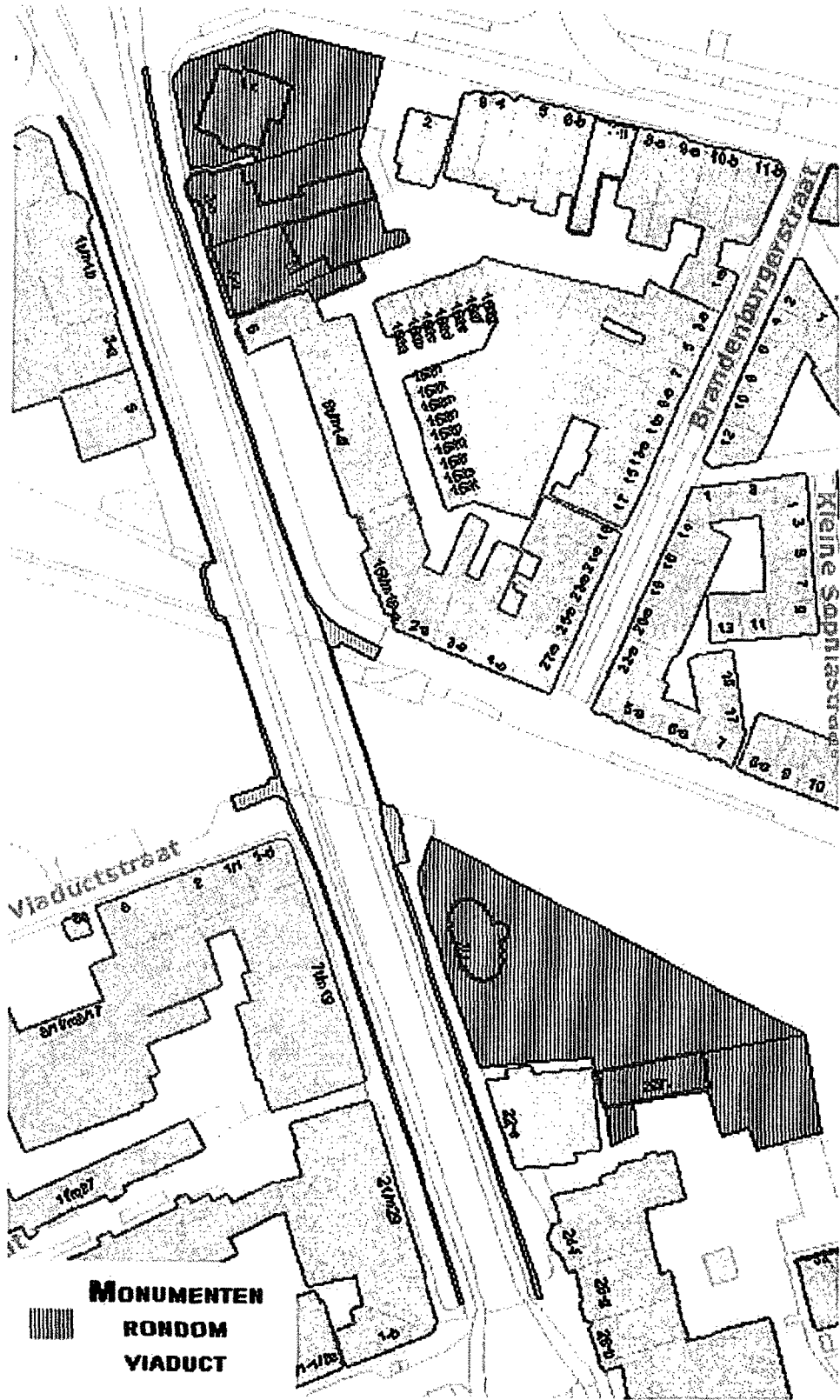
Nog onduidelijk is in hoeverre de uitkomst van deze verkenning bruikbaar is voor de inpassing in de aanbestedingsprocedure. O.h.a. worden door marktpartijen gevraagd om gedetailleerde en vaststaande informatie. Het risico van informatie die nog onvoldoende houvast biedt wordt beprijsd of komt voor rekening van de gemeente. De kans op noodzakelijk te handhaven vrijheidsgraden is groot vanwege de doorloop van het traject spoorse maatregelen door ProRail. Een goede afstemming met het trambureau over de inbreng in de opeenvolgende dialogen kan dit risico mogelijk verminderen.

Voorstel

Het projectplan "Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging" vast te stellen.

Projectevaluatie

Kaart



Bijlage: voorlopige uitgangspunten vervanging Herewegviaduct

Op 9 maart 2011 is er overleg geweest tussen ProRail en de gemeente over de vervanging van het viaduct Hereweg. Ten behoeve van de inventarisatie van gevolgen voor de aansluitende weginfrastructuur heeft de gemeente behoefte aan uitgangspunten die gelden voor het ontwerp van een nieuw/vernieuwd viaduct over het spoor. Een "officieel" programma van eisen vereist een aanmelding van het werk bij ProRail, zodat het de status van project krijgt binnen ProRail en er dus aan gewerkt kan worden.

In het kader van de samenwerking voor de Knoop Groningen levert ProRail de belangrijkste uitgangspunten zoals die ten tijde van het voornoemde overleg kan worden overzien:

- Het spooralignement heeft t.p.v. het viaduct zoals gezegd een "dip". Het opheffen van deze dip zou een verhoging van het spoor van ca. 25-30 cm ter plaatse betekenen. Dit is mogelijk, maar niet per se nodig. Het kan wel helpen bij een "tunnelalternatief".
- De doorrijhoogte t.p.v. het viaduct moet 6030mm (25kV bovenleiding, mogelijk in de toekomst) of 5500mm (1500 V bovenleiding, is huidige situatie) zijn. Deze maten zijn ten opzicht van bovenkant van de spoorstaaf (nu op ca NAP +2,30m). Voor de analyse kan voorlopig worden uitgaan van een ligging op 5500mm, met de mogelijkheid om in de toekomst het dek op te vijzelen naar 6030mm doorrijhoogte ten opzicht van bovenkant spoor.
- De spoorafstand (hart op hart) moet idealiter 4,50m bedragen. Of we dit kunnen bereiken voor de 4-sporigheid tussen Groningen en Europapark is nog maar de vraag, daar komt eind van het jaar antwoord op. De afstand zal tenminste 4m worden, waarbij de afstand tussen het hart van het buitenste spoor en de voorkant van het talud/landhoofd 3,75m kan zijn. Let op, dit zijn maten gemeten haaks op de sporen. Omdat de kruising van de Hereweg niet helemaal haaks is zal de overspanning groter moeten zijn.
- Een 5e spoor ter plaatse van het viaduct wordt onderzocht, en zal, indien nodig, aan de zuidzijde worden toegevoegd aan de huidige spoorbundel. Eind van het jaar is er naar verwachting meer duidelijkheid. Vooralsnog zou het niet onmogelijk gemaakt moeten worden. (In een recenter overleg heeft ProRail aangegeven dat de optie van een 5^e spoor buiten beschouwing kan blijven)
- Er liggen wissels vlak voor en onder het viaduct. In hoeverre deze blijven en/of verschuiven zal eind van het jaar duidelijk worden; dit heeft wel invloed op de locatie van eventuele tussensteunpunten. Veilig is om uit te gaan van een vrije overspanning, als dit tot de mogelijkheden behoort.
- Om risico van "voertuig rijdt van viaduct" te verkleinen lijkt het logisch om de leuning voertuigkerend te maken.

Verder is in het overleg nog gewezen op artikel 20 van de spoorwegwet. Dus alle dingen die de gemeente binnen 11m van het spoor wenst te ondernemen moeten op z'n minst besproken worden met ProRail.