

(CD)

Van: 5.1.2.e [redacted]@acecon.nl
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 10:19
Aan: [redacted] (GPO); [redacted] (GPO)
CC: [redacted] (PPO); [redacted] (GPO); [redacted] (GPO)
Onderwerp: RE: A7 PMT

5.1.2.e

Hier heeft [redacted] (uiteraard) helemaal gelijk in, zelfs bij buizen/staven met lagere staalkwaliteit dan voorspanstaal met FEP.... houden we ongeveer deze maat aan bij voorkeur.

Van: [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl> 5.1.2.e
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 10:13
Aan: [redacted]@acecon.nl' <[redacted]@acecon.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RE: A7 PMT

Dag allen,

5.1.2.e

Eerder deze week sprak ik [redacted] over het beproeven van staalmonsters. In de zijlijn van dat gesprek sprak [redacted] zijn zorg uit over de afwerking van voorspanstaven, voorgespannen palen, ankerpalen, e.d. Het komt nogal eens voor dat voorspanstaven direct boven de ankermoer worden afgekort, vooral als de bruto dikte van de betonvloer langere staafeinden niet toelaat.

Meest gebruikte technieken voor het afkorten zijn afslijpen en snijbranden. Bij beide technieken komt warmte vrij, welke de structuur van het staal beïnvloedt, met een reductie van de treksterkte van het staal tot gevolg. [redacted] s advies: houdt in ieder geval een marge aan van tenminste 100-120 mm boven bovenzijde ankermoer. 5.1.2.e
Daarom, als we trekpaal-koppen in de Pr.Margrietunnel bloot maken, zou in ieder geval de aangetroffen geometrie opgemeten moeten worden.

Mogelijk kan bovenstaande voor de oorzaak-vinding van nut zijn.

Met vriendelijke groet,

[redacted] 5.1.2.e

Van: [redacted]@acecon.nl <[redacted]@acecon.nl>
Verzonden: woensdag 8 februari 2023 09:23 5.1.2.e
Aan: [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>
CC: [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (PPO) <[redacted]@rws.nl>
Onderwerp: RE: A7 PMT

Dag [redacted], 5.1.2.e

A7

Altijd nuttig om na-sonderingen te vergelijken met de oorspronkelijke.

Mogelijk dat bij bestuderen ervan toch wat vraagtekentjes ontstaan, maar het grote beeld moet toch wel duidelijk worden lijkt mij.

Het is dan wel noodzakelijk om de oorspronkelijke in-situ situatie van en aan maaiveld te kennen om de ontgraving zo goed mogelijk te kunnen inschatten etc.

Maar ik schat zelf in dat de problematiek zit in juist die Dywidag-staaf en dan specifiek de corrosiebescherming aan de kop.

Dat is een kwetsbare plek maar tegelijkertijd ook de absoluut maatgevende plek, vanwege grootste impact vanuit belastingwisselingen autoverkeer en dan in combi met mogelijk aantasting van de staaf tgv dooizouten, zuurstof als de bescherming aan de kop al niet goed was of door de tijd slecht is geworden.

Het feit dat de betonmolen kennelijk weer door gewicht van die Big Bags weer naar beneden zijn gedrukt, dat zou denk ik alleen kunnen als inderdaad aan de kop die Dywidag gebroken is en dan naar beneden is teruggeveerd.

Als de paal in z'n geheel omhoog is gekomen, dan lijkt het mij met die "paar" big bags schier onmogelijk om zo'n omhoog gekomen paal terug te drukken.

Maar goed, ik weet er inhoudelijk weinig van anders dan wat ik op TV zie en in nieuwsberichten heb gelezen.

Mijn vingers jeuken wel om hierin betrokken te geraken, was het alleen al om delen van ervaringen tbv CUR236.

Maar ik begrijp ook wel dat RWS-GPO nu eenmaal niet bij éénmans-partijen aankloppen maar bij contractueel vastgelegde instituten.

CUR236 – bezwijkproeven in vast zand

Het is nu zo geformuleerd dat er in de ontwerpberekeningen géén hogere qc-waarden gebruikt mogen worden dan de gemiddelde qc langs verankeringslichaam van de proefpalen.

heeft de allerlaatste versie ook in bezit (nadien zijn er nog wel 2 kleine vnl tekstuele aanpassingen geweest die niet meer met de werkgroep zijn gedeeld.

> Ik zal je / jullie straks de passage of paragraaf toesturen waarin eea is verwoord.

5.1.2.e

MVG,

Van: (GPO) <@rws.nl>

Verzonden: woensdag 8 februari 2023 08:59 5.1.2.e

Aan: @acecon.nl

CC: (GPO) <@rws.nl>; (PPO) <@rws.nl>

Onderwerp: A7 PMT

Bij het oplossen van de A7 Prinses Margriet Tunnel gaan we vermoedelijk ook sonderingen door de betonnen vloer maken.

Dit levert hoop ik bruikbaar resultaat op voor de vraag hoeveel qc reductie door ontgraven als we het vergelijken met sonderingen naast de bak..

Denk je dat dit bruikbaar zal zijn? De betonnen bak drukt qua gewicht niet op de korrelspanning lijkt mij door de waterdruk.

Huidige palen zijn Vibro 450 mm met Dywidag trekelement.

Andere vraag:

Ik weet niet hoe verwoord is dat bij qc waarden hoger dan de qc waarde van de bezwijkproef de tau van de bezwijkproef genomen moet worden.

(eigenlijk dus afsnuiten naar de qc waarde van de bezwijkproef).

Is dit voldoende helder verwoord ?

En heb je voor mij de meest recente versie 3 ?

Gr



5.1.2.e