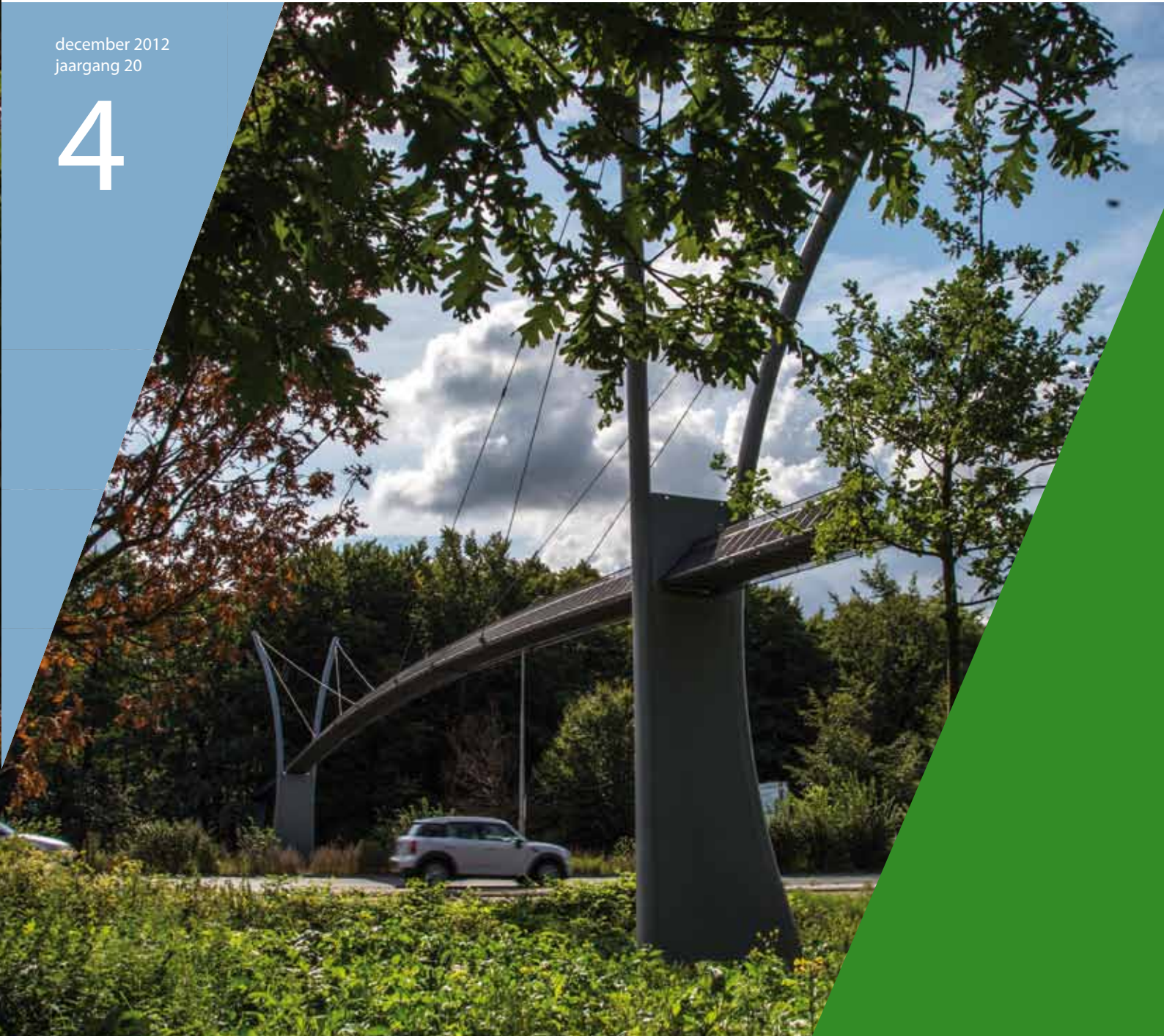


BRUGGEN

december 2012
jaargang 20

4



Themanummer



ONTWERPERS, ENGINEERS EN BOUWERS

HAASNOOT BRUGGEN

NBS
NEDERLANDSE BRUGGEN STICHTING

Bestuur

Ir. J. Binkhorst, J. de Boer,
ir. J.F. de Haan, ir. J. van den Hoonard,
ing. C. Heiden, ir. G.J. Luijendijk,
Mw. M. van Ruiten,
prof.ir. L.A.G. Wagemans,
erelid: ir. H.P. Klooster

Raad van Advies

Arcadis Nederland, Arup Nederland,
Ballast-Nedam Infra en Engineering,
Bouwend Nederland, Dienst I.V.V.
Amsterdam, Dura Vermeer, Haasnoot
Bruggen, Mammoet, Mobilis TBI Infra,
Oranjewoud, ProRail, Rijkswaterstaat
Dienst Infrastructuur, Royal Haskoning
DHV Architecten, Spanbeton,
Vereniging SNS Staalbouw
"BRUGGEN"

Het tijdschrift BRUGGEN verschijnt vier
maal per jaar. Abonnement € 20,00
per jaar. Gratis voor begunstigers van
de Nederlandse Bruggen Stichting.
Losse nummers: € 6,50

Kopij

Ingezonden bijdragen worden alleen
in behandeling genomen als zij op cd-
rom of per e-mail worden aangeleverd.
Alle bijdragen dienen voorzien te zijn
van naam, adres en telefoonnummer
van de inzender. Inzendingen kunnen
zonder opgaaf van redenen worden
geweigerd.

Advertenties

Opgeven per e-mail naar redactie
redactiebruggen@zeelandnet.nl
Redactie

Ir. G.J. Arends, drs. M.M. Bakker,
dr. E. van Blankenstein, H. Rhee,
ing. E.J. Huisinga, ir. H.P. Klooster,
ir. F.J. Remery, dr.ing. A. Romeijn,
P. Spits, ing J. Zoutendijk

Redactieadres

NBS - Gebouw Rijkswaterstaat
Lange Kleiweg 34, 2288 GK Rijswijk
Tel: 070-3366671 e-mail: nbs@rws.nl
Hoofdredacteur

Ir. H.P. Klooster, Wulpenlaan 4 A,
4511 XB Breskens, tel: 0117-383051;
e-mail: redactiebruggen@zeelandnet.nl

Website

www.bruggenstichting.nl

Grafische verzorging
C&C Design, Zegveld.

Druk

ECO Drukkers, Nieuwkoop

Oplage

550

ISSN 1571-4586



INHOUD

Van de Bestuurstafel	ir. J.F. de Haan	3
Van de Redactie	ir. H.P. Klooster	3
In Memoriam ir. J.H.J. Manhoudt	ir. J. v.d.Hoonard	4
Haasnoot bruggen, 50 jaar innovatief	A. de Korte	6
Van Aannemingsbedrijf naar bruggenspecialist		7
Interview directie Haasnoot Bruggen		8
De inspiratie van een tweehonderd Eurobiljet		11
In Den Haag hebben de eekhoorns een eigen brug: de faunapassage		12
Binnen 24 uur overspannen		13
Derde prijs voor een eerste klas brug		14
Historische brug voor een historische stad		14
Een mijlpaal in fiberline		15
Terug in de tijd met moderne technieken		16
Vakmanschap in vakwerkbruggen		17
Strak tussen twee gebouwen		18
Liefdesbruggetje, romantiek midden in de hectiek		19
Presentatie boek	ir. H.P. Klooster	20
'De Nederlandse brug'		

Berichten

Vijzelgracht in Amsterdam zakt niet verder	22
Royal HaskoningDHV een feit	22
Nieuwe brugconstructie nabij het gemaal De Schans op Texel	22
Uyllanderbrug op zijn plek	23
Levensduur bruggen langer dan verwacht	23
Grontmij ontwerpt tramlijn in Stockholm	23
De rondweg bij Woudsend is eindelijk klaar	24
Grontmij creëert indrukwekkende brug in Frankfurt	24
Helder ontwerp Zwethbrug wint	24
Aanstelling Joris Smits van Royal HaskoningDHV aan de TU Delft	25
Goejanverwellesluis aan restauratie toe	25
Nieuwe brug over het Twentekanaal	26
Gouwe bij de hefbrug in Boskoop te smal?	26
Fietsbrug over de Rijn bij Valkenburg	26
Ketelbrug spookbrug?	27
Nieuwe functie brugpijlers?	27
Foto cover: Faunapassage in Den Haag, lees meer op pagina 12	
Foto op rechterpagina: Mijlpaal in Fiberline, lees meer op pagina 15	

Prijswinnaars jubileumpuzzel

In het jubileumnummer stond een puzzel, die door slechts weinig lezers werd opgelost. Desondanks waren er een aantal goede oplossingen. Onder de inzenders daarvan zijn drie prijzen verloot. De winnaars waren Henk van Dijk uit Hoewelaken, Henk Rodenhuis uit Kampen en Kees Gras uit Koog aan de Zaan. Zij ontvangen het binnenkort verschijnende boek 'De Nederlandse brug, 40 markante voorbeelden'.

Van de Bestuurstafel

ir. J.F. de Haan

Het plotseling overlijden van ons bestuurslid en secretaris ir. J.(Jan) H.J. Manhoudt op 13 augustus 2012 heeft ons allen overvallen en betekent een groot verlies voor zijn familie. We wensen hen veel sterkte toe dit verlies te dragen. De Nederlandse Bruggen Stichting verliest een toegewijd bestuurslid die zich als secretaris en anderszins gedurende jaren heeft ingezet voor onze stichting. We zullen hem missen. In dit nummer treft u een in memoriam voor Jan Manhoudt aan.

Het 20-jarig bestaan van de NBS werd gemarkeerd door een jaarlijkse bijeenkomst voor genodigden op 29 augustus 2012 in het hotel Grand Winston in Rijswijk. In de bijeenkomst werd stilgestaan bij het overlijden van ir. Jan Manhoudt. Naast een korte terugblik op de afgelopen 20 jaar, werd door de heer ir. H. Kruizinga van de Bouwcombinatie Stadsbrug Nijmegen een presentatie gehouden over de bouw van deze brug. Een brug waaraan veel aandacht is besteed aan de architectuur en de stedelijke inpassing, maar ook aan het constructief ontwerp en de uitvoeringstechniek. We zullen er zeker meer van horen en zien.

Een werkgroep van de NBS buigt zich over het onderwerp 'Good Practice' richtlijnen voor het ontwerpen, bouwen en onderhouden van bruggen. Een verkennende fase is onlangs gestart met een inventarisatie van aandachtspunten en het peilen van de belangstelling van deskundigen uit het bouwbedrijfsleven om aan het project mee te werken. De medewerking van 'bruggenbouwers' uit de praktijk is van doorslaggevend belang voor het welslagen van dit project.

De Nederlandse Bruggen Stichting organiseerde samen met Bouwend Nederland het symposium De Nederlandse Brug op 24 oktober 2012 in het Bouwhuis te Zoetermeer. De nadruk in dit symposium lag op de ervaring vanuit de ontwerpende en uitvoerende partijen met Design & Construct realisatie model voor bruggen. Vanuit verschillende invalshoeken o.a. opdrachtgever, architect, constructeur en bouwer werd het onderwerp belicht. Tijdens dit symposium werd het fraai geïllustreerde boek 'De Nederlandse Brug' gepresenteerd en werd het eerste exemplaar overhandigd aan de Hoofdingenieur Directeur van de Dienst Infrastructuur van Rijkswaterstaat. In het boek 'De Nederlandse Brug' passeren een 40 tal markante bruggen in tekst en beeld de revue. Het markante wordt nader verklaard door de auteurs. In het kader van het project 'De Nederlandse Brug' is ook een website markante bruggen in het leven geroepen waarop vooraanstaande partijen op het gebied van het ontwerpen en/of het bouwen van bruggen acte de présence kunnen geven met een bedrijfspresentatie maar ook met vermelding van nieuwe ontwikkelingen of innovaties. De doelgroep is een bredere kring dan bruggenbouwers alleen, maar ook relevante studerende; niet in het minst om belangstelling voor het 'bruggenvak' te wekken. Presentatie materiaal gebaseerd op het boek 'De Nederlandse Brug' zal ter beschikking komen van geïnteresseerden voor presentaties en tentoonstellingen, o.a. in de vorm van posters van markante bruggen. Bij verschillende evenementen zal onder andere het project 'De Nederlandse Brug' onder de aandacht worden gebracht. Zowel het boek 'De Nederlandse Brug', de website 'markante bruggen' en presentatiemateriaal ondersteunen de doelstellingen van de NBS.

Van de Redactie

ir. H.P. Klooster

Het is al jaren gebruikelijk dat de redactie maximaal één keer per jaar een themanummer laat samenstellen door een voor de Nederlandse bruggenbouw interessante organisatie, meestal een ingenieursbureau of aannemingsbedrijf. Het voor u liggende nummer is een themanummer over de bruggenwerken van de firma Haasnoot, een van de onlangs toetredende leden van onze Raad van Advies. Na een introductie van het bedrijf komen diverse door deze bruggenspecialist gebouwde bruggen aan de orde. Ofschoon deze bruggen niet tot de spectaculaire grote bruggen behoren, zijn zij door de fraaie creatieve vormgeving en inpassing in hun omgeving zeer zeker de moeite van het bekijken waard. Daarbij is het in toenemende mate toepassen van kunststoffen opmerkelijk en de 'eurobrug' in Spijkenisse is een mooi voorbeeld van een fraai vormgegeven brug.

In de rubriek berichten vindt u weer een aantal opvallende bijzonderheden over bruggen. De redactie wenst Joris Smits, die over een aantal van de door hem ontworpen bruggen artikelen voor ons blad heeft geschreven, veel succes aan de TU Delft.

Over de monumentale hefbruggen over de Gouwe is al veel geschreven. Het plan om deze vaarweg te verbreden zou wel eens vertrekkinge gevolgen voor deze karakteristieke bruggen kunnen hebben.

Uw hoofdredacteur is inmiddels 76 jaar en zou zijn taak graag aan een jongere kracht overdragen. Als u belangstelling heeft wilt u dan met hem contact opnemen?

Tenslotte wens ik de lezers van ons blad van harte gezellige Kerstdagen en een gezond en voorspoedig nieuw jaar.



In Memoriam - Jan Manhoudt

ir. J. van den Hoonard

Op 14 augustus jongstleden ontvingen wij het droevige bericht dat Jan Manhoudt een dag tevoren, op 70-jarige leeftijd, plotseling was overleden. Jan was een civiel ingenieur in hart en nieren, die na zijn studie aan de Technische Hogeschool in Delft in dienst trad van het Ingenieursbureau 'Bouvy, v.d. Vlucht en v.d. Niet', het bureau waarvan hij later ook directeur zou worden.

Vanuit BVN werkte hij aan vele aansprekende projecten, waaronder het Andoc-boorplatform en de Duits-Nederlandse Windtunnel in de Noordoostpolder. Jan was ook (en vooral) betrokken bij de realisatie van vele bruggen en viaducten in binnen- en buitenland, zoals de Noorderbrug in Maastricht en de Martinus Nijhoffbrug bij Zaltbommel. Hij participeerde in vele organisaties op het vakgebied: het COB, de CUR, de ONRI, de BMC etc.

Jan was al een aantal jaren verbonden aan de Nederlandse Bruggen Stichting toen hij in 2008 toetrad tot het bestuur. Hij coördineerde de bureauwerkzaamheden binnen de NBS, werkte mee aan een aantal publicaties, waaronder de boekenserie 'Bruggen in Nederland, 1940-2000' en was daarnaast betrokken bij vele andere activiteiten van de NBS. Zijn uitgebreide netwerk kwam hem daarbij goed van pas. Het zal een moeilijke opgave worden om de leegte die hij binnen de NBS achterlaat, weer op een goede manier op te vullen.



RAAD VAN ADVIES



WAAR AAN BRUGGEN WORDT GEWERKT, WERKT SWETSODV



Tijdens werkzaamheden aan een kunstwerk treedt regelmatig hinder op voor de scheepvaart en voor de gebruikers van het kunstwerk. In de regel wordt van de aannemer verwacht dat hij de hinder oplost. Een extra zorg bij een vaak toch al complexe opdracht.

SwetsODV neemt u deze zorg graag uit handen door uw partner te zijn voor het:

- leveren en/of bemannen van een veerpont
- begeleiden van de scheepvaart inclusief begeleidingsvaartuig
- bedienen van de brug of sluis
- opstellen van een scheepvaartbegeleidingsplan
- beborden van de vaarweg.



BEDIENING

BINNENVAART

VEREN

NAUTISCH BEHEER

T +31 (0) 88 6191234

www.swetsodv.com

SWETSODV
Nautisch specialisten aan het werk!
BRUGGEN 20 (2012) nr 4 5

Haasnoot bruggen, 50 jaar innovatief

A. de Korte



1962, de firma Haasnoot bouwt haar eerste brug. Het begin van wat we nu Haasnoot Bruggen BV noemen. In 50 jaar uitgegroeid van bruggenbouwer tot bruggenspecialist. Haasnoot Bruggen ontwerpt, bouwt en plaatst een grote verscheidenheid aan bruggen. Van prefab- en voet/fietsbruggen tot ophaal- en verkeersbruggen. Uitgevoerd in een veelheid aan materialen. Van tropisch hardhout (met FSC-keurmerk) en metaal tot composietmaterialen.

Gemeenten, waterschappen, architecten, provincies, particulieren, aannemers, ingenieursbureaus en projectontwikkelaars; vele opdrachtgevers hebben de weg naar Haasnoot Bruggen weten te vinden.

En weten te waarderen. Vanwege de efficiënte aanpak. Zo produceert Haasnoot Bruggen fabrieksmatig vanuit drie moderne fabriekshallen. Eén voor hout, één voor metaal en één voor composietmaterialen. En van A tot Z in eigen beheer. Zoals het maken van tekeningen en berekeningen, het verzorgen van het heiwerk tot en met het transport en het plaatsen van de bruggen. Wat er in 50 jaar niet allemaal kan gebeuren.

Het bedrijf heeft thans 45 medewerkers en de directie bestaat uit Jan Piet Haasnoot, ing Arjan Bakker, ing Fred Floor en Ingrid Haasnoot.

Enige belangrijke data:

- 1962 Oprichting Aannemersbedrijf Haasnoot, later Haasnoot Bruggen BV
- 1997 Haasnoot Bruggen ontvangt ISO Certificering
- 1997 Toevoeging staalconstructiebedrijf aan bruggenfabriek onder de naam Haasnoot Constructies BV
- 1998 FSC gecertificeerd, primeur in de branche
Haasnoot Bruggen was in 1998 als eerste in de branche FSC gecertificeerd. Sinds 2005 werkt Haasnoot Bruggen uitsluitend met FSC-hout.
- 2001 Introductie composiet brugdekken (Fiberline®)
Haasnoot Bruggen gebruikte als eerste in Nederland/Europa/wereld vezelversterkt kunststof als materiaal in de bruggenbouw. Inmiddels wordt ruim 80% van de nieuwe bruggen die Haasnoot Bruggen bouwt voorzien van een Fiberline brugdek.
- 2004 Opening nieuw fabriekcomplex Haasnoot Bruggen
De complete productie van alle Haasnoot bruggen onder één dak.
- 2004 Wereldprimeur: eerste composiet brug zonder profielen
- 2005 Oprichting Haasnoot Composieten BV
Samenbundeling van kennis en ervaring op het gebied van bruggenbouw met composietmaterialen.
- 2007 Wereldprimeur: grootste koolstof brugoverspanning
Haasnoot Bruggen levert in opdracht van de gemeente Dronten de eerste volledig zelfdragende kunststofbrug ter wereld.
- 2007 Haasnoot Bruggen introduceert Fiberline brugdek geschikt voor verkeersklasse 300
- 2007 Haasnoot Bruggen realiseert in Gouda de 1.250ste brug met Fiberline brugdek
- 2011 Haasnoot Bruggen treedt toe tot de Raad van Advies van de Nederlandse Bruggen Stichting (NBS)
- 2012 Oprichting Qlabs Industries BV (voorheen Haasnoot Composieten BV)



J.P. Haasnoot, Algemeen directeur

VAN AANNEMINGSBEDRIJF NAAR BRUGGENSPECIALIST



Foto uit 1963, Bouw betonbrug, Zijlwatering Wassenaar.
personen van links naar rechts: Willem Knijnenburg, gebr.
Overdevest, Jan Piet Haasnoot en Gijs Haasnoot.

Toen in november 1962 sneeuwvlokken de winter aankondigden, leverde Gijs Haasnoot zijn eerste werk op. In augustus 1962 had hij, als beginnend aannemer, de aanleg en het asfalteren van een weg aangenomen (langs het toenmalig seminarium Leeuwenhorst in Noordwijkerhout). Niet alleen de strenge winter van 1962 speelde Gijs Haasnoot parten, het kon in die tijd ook gebeuren dat hij grote moeite had om asfalt te betrekken. De aannemerij was toen nog een gesloten bolwerk. In april 1963 kwam er een einde aan de nu als legendarisch bekendstaande winter. Gelukkig maar, want na vier maanden gedwongen niets doen was de kas leeg en de wanhoop groot. En de redding nabij. Gijs werd namelijk belangeloos geholpen door Cor de Groot (type ruwe bolster, blanke pit), transporteur uit Voorschoten. Het was deze Cor de Groot die voor Gijs Haasnoot bij leveranciers garant stond.

In de zomer van hetzelfde jaar deed Jan Piet Haasnoot eindexamen MULO. De boeken werden opgeborgen en Jan Piet besloot, samen met zijn twee jaar oudere broer Paul, het bedrijf van vader Gijs te gaan versterken. Met schop en kruiwagen. Helaas moest Paul het gereedschap al spoedig verruilen voor de wapenen, de dienstplicht riep. Maar Jan Piet kon op zijn post blijven. Door een besluit van toenmalig minister Boogaard kregen bouwvakkers, geboren na de oorlog, vrijstelling om Nederland te helpen opbouwen. Kortom; B.V. Aannemingsbedrijf Haasnoot was een feit.

In 1975 was het bedrijf uitgegroeid tot een algemene aannemerij. Aannemingsbedrijf Haasnoot hield zich bezig met het maken van gebouwen en bruggen, het aanleggen van straten en rioleringen, het metselen van putten etc. Vanuit verschillende locaties in Oegstgeest. Eerst vanuit huis, toen onder andere vanuit een garagebox. Maar ook deze locaties werden te klein. Een eigen pand, gebouwd aan de Blokmakerstraat 8 te Katwijk bood uitkomst. Omdat de nadruk steeds meer op het

bouwen van brugconstructies kwam te liggen, werd al snel verhuisd naar de Lageweg 25 in Katwijk. Haasnoot Bruggen heeft hier 25 jaar gewerkt.

In 2000 was het aannemersbedrijf veranderd in een fabrieksmatig opgezet bedrijf waar elke dag bruggen gemaakt werden. Waren het eerst uitsluitend hardhouten bruggen, in 1997 ging Haasnoot Bruggen ook bruggen in staal uitvoeren. En in het jaar 2000 zelfs in composiet. Kunststof composieten zijn glas- en koolstofvezels die gevat zijn in een hars. Het wordt alom toegepast in de luchtvaart, recreatieboten en transport. In de bouw en infra was het nog een vrijwel onbekend materiaal. Haasnoot Bruggen introduceerde het composiet materiaal in de bruggenbouw. Het werd een groot succes en sinds 2000 wordt composiet veelvuldig in de bruggenbouw toegepast. Mede dankzij deze ontwikkeling is Haasnoot Bruggen steeds meer overgaan tot het fabrieksmatig produceren van bruggen. In 2004 heeft Haasnoot dan ook een nieuwe fabriek laten bouwen in Rijnsburg; de eerste en, tot nog toe, enige bruggenfabriek van Nederland.

Bij Haasnoot Bruggen werken Bruggenbouwers in hart en nieren. Vandaag de dag circa 45 medewerkers, van wie zo'n 33 in de productie en 12 op kantoor als directie, ingenieurs, administratie en werkvoorbereiding. Iedere dag werken de mensen van Haasnoot Bruggen met veel plezier aan het ontwerpen, bouwen en plaatsen van bruggen in hout, staal en composiet.



INTERVIEW DIRECTIE HAASNOOT BRUGGEN

Het is november 1962, het begin van een winter die later als legendarisch bestempeld zal worden. En de start van een bedrijf dat niet onopgemerkt zal blijven. Haasnoot Bruggen BV gevestigd in Rijnsburg. Een bedrijf, gespecialiseerd in het bouwen van prefab-, voet/fiets-, ophaal- en verkeersbruggen. Een bedrijf dat kwaliteit en innovatie hoog in het vaandel heeft staan. Al 50 jaar. Een mooie aanleiding voor een gesprek met het huidige management. Hoe kijken ze terug en vooral hoe kijken ze vooruit.

Introductie management team

Ingrid Haasnoot

"Nee, ik ben niet in de voetsporen van mijn vader getreden. Heb geen technische of bouwkundige opleiding", aan het woord is Ingrid Haasnoot. "Ik ben er eigenlijk ingerold. Mijn vader Jan Piet Haasnoot vroeg me in 1997 of ik bij hem wilde komen werken. Het bedrijf groeide en de organisatie moest in dit tempo meegroeien. Heb destijds de administratie geautomatiseerd, de personeelsafdeling opgezet en de ISO-certificering begeleid. Ik voelde me thuis in het bedrijf en ben gebleven. Natuurlijk ook leuk dat er nog een echte Haasnoot in het bedrijf zit.

Fred Floor

"Wat mij aanspreekt, is als ik 's avonds de deur achter me dichttrek, dat ik kan zeggen: kijk, dat hebben we samen gemaakt". Fred Floor, sinds 1999 bij Haasnoot Bruggen, is een echte techneut. Werkte eerst bij een trailerbouwer. "Ik vind het een uitdaging om technieken uit andere sectoren toe te passen. Zo bouwen we hier bij Haasnoot Bruggen met innovaties die ook in andere branches worden gebruikt".

Arjan Bakker

"Als projectmanager van een groot bedrijf in de weg- en bouwbouw moest ik bruggen inkopen. En als je goede bruggen zoekt, dan kom je automatisch bij Haasnoot Bruggen terecht. Dus ik was eerst klant. Trouwens, dé manier om een bedrijf te leren kennen". Dat beviel Arjan Bakker zo, dat toen er een vacature bedrijfsleider was, hij is overstapt. "Ik had een klik met Jan Piet Haasnoot, met het bedrijf Haasnoot en ik zocht een bedrijf waar ik breed inzetbaar was, waar je essentiële bezig bent".



Ingrid Haasnoot

Interview

Van Apple is bekend dat ze in een garage zijn begonnen, hoe is Haasnoot Bruggen gestart?

Arjan:

Noem het een stukje toevallige timing. Midden jaren zestig van de vorige eeuw is in Nederland de aanloop ontstaan naar de waterrijke woonwijken. Woningbouwlocaties, de vinexwijken van die tijd. Toen was het modebeeld – wat je nu trouwens weer terugkrijgt – wijken te bouwen met allemaal kleine slootjes en over die slootjes moesten bruggen gebouwd worden. Daar paste de houten brug heel goed bij. Het bedrijf Haasnoot was toen net een paar jaar oud en kreeg het verzoek om die bruggen te bouwen.

Ingrid:

Dat was vanuit het grondwerkbedrijf Haasnoot. Mijn opa, Gijs Haasnoot, kreeg toen een opdracht om een brug te bouwen.

Arjan:

Vanaf midden jaren 70 werd gezegd dat we een brugspecialist waren, omdat we in die tijd al vele houten bruggen gebouwd hadden. Eigenlijk waren we nog geen specialist, want naast de bruggenbouw was Haasnoot ook actief in de houten speeltoestellen. Maar we bouwden zoveel bruggen, het bedrijf was er zo op gefocust, dat we uiteindelijk de andere activiteiten hebben afgestoten. En we gingen het steeds meer uitbreiden; het hout zelf inkopen, de tekeningen zelf maken, ontwerpen maken.

Ingrid:

Met als gevolg dat we ook de combinatie hout/staal aan gingen bieden en we grotere constructies gingen bouwen. In 1997 is naast Haasnoot Bruggen dan ook een nieuwe werkmaatschappij opgericht, Haasnoot Constructies.

Arjan:

Nu zijn we gericht op prefab constructies, dat betekent dat je de brug in grote mate hier in een van onze fabriekshallen moet kunnen bouwen. Om die brug dan vervolgens te transporteren en ter plekke te monteren. Die brug mag wel te groot zijn om in een keer te transporteren, maar hij moet dan wel zodanig demontabel zijn dat we hem in delen naar de plek kunnen brengen.

Een brug prefab construeren om vervolgens te transporteren en op de plaats van bestemming te monteren; daar is Haasnoot Bruggen uniek in?



Arjan:

Een goed idee wordt altijd gevolgd, maar het is wel bij ons ontstaan. Het idee als we nou eerst die brug 'ns helemaal thuis in elkaar zetten en als het klaar is, gaan we naar de locatie toe en dan hoef je het alleen nog even op zijn plek te zetten. Uiteindelijk is die keuze gemaakt, een hele slimme keuze, ja.

Ingrid:

Zo kun je heel efficiënt werken. Daarin waren wij destijds wel vernieuwend, dat werd eigenlijk door andere bedrijven nog niet zo gedaan. En nog steeds is dit geen vanzelfsprekendheid.

Fred:

Wat je kunt constateren is dat we kwaliteit hoog in het vaandel hebben staan. Dat kun je ook doen doordat je in een fabriek werkt. Hier heb je alle middelen, dus je hebt al het positieve uitgangspunt om alles kwalitatief hoogwaardig te fabriceren. En als je dan goede mensen hebt met gedegen opleidingen, dan kun je kwalitatief op een hoog niveau opereren. Zou je alles buiten maken, dan is dat veel moeilijker.

Arjan:

Het verhaal van prefab werken wordt wel in de bouwkolom onderschreven, maar ik denk dat het nog veel te weinig gebeurt. Door de manier waarop de bouwwereld georganiseerd is, kan prefab niet altijd worden toegepast. Terwijl wij zeggen; als je het plan, die methodiek, iets anders inricht, zou je gewoon van standaardproducten gebruik kunnen maken.

Ingrid:

Dankzij die prefab aanpak kunnen we heel snel leveren. Je hebt eerder je brug van Haasnoot Bruggen, dan je nieuwe bankstel.

Arjan:

Hangt af van wat voor materialen de brug gemaakt wordt en de goedkeuringstrajecten, maar het kan heel snel. Een eenvoudige houten brug, dat is een kwestie van dagen. Zitten er staalcomponenten in, dan kost het van starten tot realisatie zo'n 10 tot 12 weken. En inderdaad, als je een bankstel bestelt, dan is het ook vaak 12 weken.

Haasnoot Bruggen heeft de kunststofvezel in de bruggebouw geïntroduceerd, kunnen we nog andere innovaties verwachten?

Arjan:

Nieuwe ideeën doe je op door om je heen te kijken, met mensen om de tafel te zitten. Dat is letterlijk de manier waarop bij ons de kunststofvezels zijn terechtgekomen. Iemand liet ons het materiaal zien met de simpele vraag;

is dit niets voor jullie? En wat wij door de jaren heen ook geleerd hebben, is goed te luisteren naar de beheerders van bruggen. We kenden dus het verhaal van de brugdekken, houten brugdekken, de gevoeligheid voor aantasting en het benodigde onderhoud daarbij. En toen kwam het glasvezelversterkte kunststof bij ons op tafel en dat bleek een groot succes. Dat was echt een innovatie van Haasnoot Bruggen.

Ingrid:

Destijds waren wij heel vernieuwend. Mensen zeiden; waar begin je aan. Nu is het in de bruggenwereld algemeen gebruikelijk en je ziet zelfs dat het ook in de ons omringende landen gebruikt wordt.

Arjan:

Wat wij geleerd hebben is dat elk materiaal zijn eigen plek kent. Wij zijn begonnen met hout, daar is later staal bijgekomen en daar is nu ook composiet bijgekomen. Feitelijk zijn we als bruggenbouwer materiaal onafhankelijk. Wij kijken naar de situatie en kunnen de materialen dan combineren. En juist in het combineren van materialen vind je een optimum.

Arjan:

De ervaring die we met verschillende materialen hebben, heeft ertoe geleid dat we een nieuw brugtype introduceren: Thorca® genaamd. Een primeur in het jaar van ons 50 jarig bestaan! Thorca®, met name door Fred ontwikkeld – hij is de kartrekker als het om technische vernieuwingen gaat – is ontstaan door onze uitgebreide materiaalkennis verder uit te bouwen. Het voordeel van Thorca® is dat je brugconstructies veel lichter en veel slanker zijn.



Arjan Bakker

Fred:

We zijn begonnen met houten bruggen, voor grotere overspanningen zijn daar de stalen bruggen bijgekomen. En op een gegeven moment zijn we voor de duurzaamheid overgestapt naar composiet bruggen, maar composiet bruggen zijn anderhalf keer zo dik als stalen bruggen. Daarom introduceren we nu onze nieuwe Thorca® bruggen. Die zijn anderhalf keer zo dun als stalen bruggen. Onze Thorca® bruggen zijn uiterst slank, je ziet eigenlijk alleen een lijn lopen van de ene naar de andere oever.

Arjan:

Zoals materialen moeten samenwerken, geldt dat ook voor ons. We zijn relatief gezien een kleine organisatie en als je dat soort ontwikkelingen wilt doen, dat soort



Fred Floor

materialen wilt toepassen, dan heb je partners nodig. Zo is Thorca® ontstaan.

Hoe bepalend is de wet- en regelgeving voor de toekomst van Haasnoot Bruggen?

Fred:

Daar kun je heel veel over zeggen. Rekenregels zijn een gegeven, daar moet je je aan houden. Ook als de regels veranderen. Dat gebeurt nu enigszins, de Nederlandse normen zijn eurocodes geworden. Europese normen, die zijn anders. Wat ook lastig is, is als je met iets volkomen nieuws komt, dan sluit dat niet aan bij de regels en voor composiet geldt dat in het bijzonder. Dus vooroplopen, wat we doen, met iets nieuws komen, betekent ook wel dat het lastig is. Aan de andere kant geeft het ook veel ruimte voor innovaties.

Welke rol speelt Haasnoot Bruggen in het contact met opdrachtgevers en beheerders?

Arjan;

Wij willen partner van onze opdrachtgevers zijn. Het is veel te vaak zo dat de opdrachtgever aan de ene kant van de tafel zit en de opdrachtnemer aan de andere kant. Terwijl als de brug klaar is, ligt-ie in de openbare ruimte en is die brug van ons allemaal. Wij gaan daarom veel liever aan de kant van de opdrachtgever zitten. Als partner, als adviseur, om mee te blijven denken en te zorgen dat er een goed product in die buitenruimte komt te liggen.

Ingrid:

Persoonlijk contact met onze opdrachtgevers, met de beheerders van bruggen is dan ook heel belangrijk. Daarom organiseren we al jaren klantendagen waarop we iedereen uit onze doelgroep uitnodigen. Dat wordt heel goed bezocht. Niet alleen is het altijd gezellig, het is voor ons ook een platform om innovaties te delen.

Bruggenbouwen is een vak, maar hoe houd je je vakmensen in huis?

Ingrid:

We hebben allemaal hoogopgeleide productiemedewerkers. Hoogopgeleid in de bruggenbouw. Waarbij we streven naar inwisselbaarheid, zodat de man van het

hout ook metaal kan doen en andersom. Dat iedereen kan meewerken. We hebben zo'n 45 medewerkers, met leerlingen erbij. Je ziet dat we een heel vast team hebben, bij Haasnoot Bruggen is het verloop heel klein. Mensen die ooit als leerling kwamen, zijn nu getrouwd, hebben kinderen en werken nog steeds bij ons. Daar doen we ook veel aan. Zoals zorgen voor een goede werksfeer en bieden van aantrekkelijke opleidingsmogelijkheden.

Arjan:

Die opleidingen geven we voor een deel zelf, want het vak bruggenbouwen staat bij scholen niet op het rooster. Een lasser of een timmerman weet maar ten dele waaraan hij begint. Een brug, daar zitten componenten bij die je niet gewend bent. Hoe je een brug bouwt, kun je alleen maar in de praktijk leren. Vandaar dat we veel in huis doen.

Fred:

Wij zorgen dat hier intern cursussen gegeven worden, je kunt allerlei diploma's halen op verschillende niveaus. Zo hebben onze timmermannen lasdiploma's. Dus als wij te weinig capaciteit in de metaal hebben, dan kunnen we medewerkers uit 't hout inzetten. Onze medewerkers groeien door. Sommigen zijn 10 jaar in dienst en hebben 10 diploma's. Ontwikkelen zich door tot lascoördinator of lasinspecteur.

Ingrid:

Je ziet ook in de regio dat dat herkend wordt. Bovendien zijn we een Erkend Leerbedrijf. We hebben ook nooit problemen gehad om mensen te vinden. We hebben dagelijks contact met de werkvloer. Er zijn geen drempels, dat merk je. We drinken met z'n allen een borrel aan het eind van de week.

Arjan:

Wij nemen ook onze verantwoordelijkheid, leveren een bijdrage aan het onderwijs. Om jonge mensen in staat te stellen een goede start te maken in hun werkzame leven. Die verantwoordelijkheid hebben we altijd genomen.

Als we het over de komende 50 jaar hebben, hoe zien jullie de toekomst?

Fred:

Ik denk dat je in tijden als deze, van crisis, moet investeren. Als je niet investeert ga je hard achteruit. De spirit in het bedrijf is heel erg goed en door te investeren laat je zien dat je optimistisch blijft naar de toekomst, dat motiveert mensen. Zo kom je straks sterker uit de crisis. Bij de opdrachtgevers merk je dat kennis verdwijnt, terwijl regelgeving en normen steeds ingewikkelder worden. Ook daarom moet je blijven investeren. Want over een paar jaar zijn alleen de echte specialisten nog over.

Arjan:

Wij hebben bewust de keuze gemaakt om juist nu tijd en geld te investeren, om ontwikkelingen te initiëren, zoals met Thorca®. Omdat als je nu innovatief bent en de markt trekt aan en die markt kent je vernieuwingen, dan ben je aantrekkelijk voor je klanten. Eigenlijk was dat een heel logische keuze. Grofweg 10 jaar geleden zijn we onze innovatieve weg ingeslagen. Hebben een nieuw pand gebouwd en toen is 'innovatief zijn' in onze genen terechtgekomen. Innovatie maakt je als bedrijf relevant, ook voor de volgende 50 jaar.

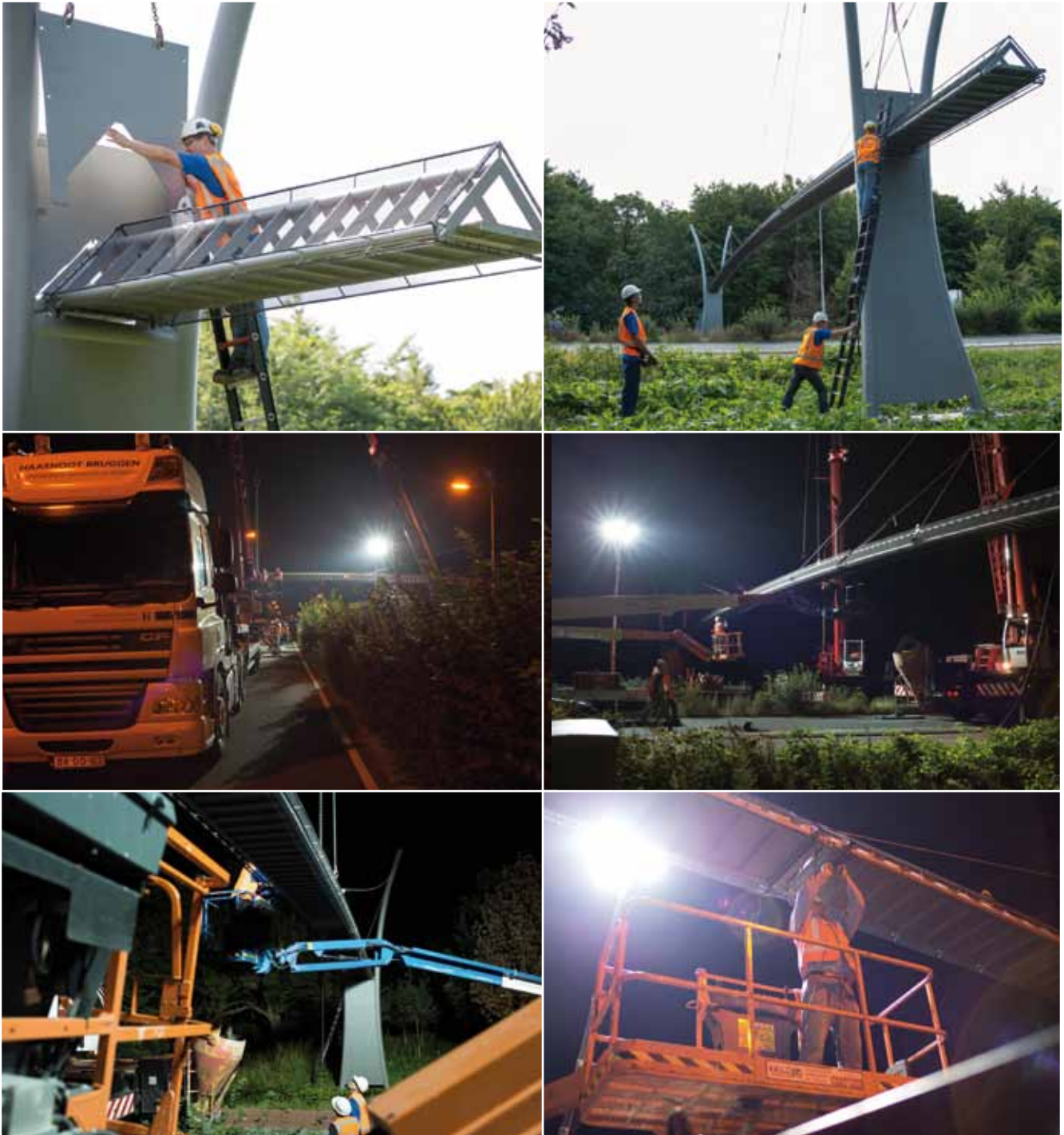


DE INSPIRATIE VAN EEN TWEEHONDERD EURO BILJET



Grafisch ontwerper Robin Stam keek ruim twee jaar geleden eens aandachtig naar de eurobiljetten. 'De bruggen op de biljetten zijn bedoeld als symbool van de nauwe samenwerking en communicatie tussen de Europese landen onderling en met de rest van de wereld. Maar die bruggen bestaan niet echt, ze zijn fictief,' zegt Stam. 'Het leek me leuk als je die toch zou kunnen maken. Dan loop je straks over de eurobruggen die iedereen in z'n zak heeft.' Robin Stam kreeg in Spijkenisse de kans om zijn idee te verwezenlijken. In de nieuwe wijk Het Land waren zeven nieuwe bruggen nodig. Ook Haasnoot Bruggen werd geïnspireerd door deze Europese gedachte. En werkt daarom graag mee aan het kunstproject 'Spijkenisser Eurobruggen'. In samenwerking met aannemingsbedrijf Gebr. Schouls en Waco Lingen Beton heeft Haasnoot Bruggen de brug van het tweehonderd eurobiljet gebouwd. De brug is volledig in staal uitgevoerd en werd medio oktober 2012 geplaatst.

IN DEN HAAG HEBBEN EEKHOORNS HUN EIGEN BRUG: DE FAUNAPASSAGE



In het Haagse Bos klimmen de eekhoorns niet alleen in bomen, maar tegenwoordig ook in een brug. Een brug van Haasnoot Bruggen. Den Haag draagt de natuur in de stad een warm hart toe. Daarom wilden ze eekhoorns en boommarters meer ruimte geven. Maar het Haagse Bos wordt omringd door drukke wegen. Om de dieren een veilige oversteek van en naar Clingendael en Meijndel te bieden, ontwierp Ingenieursbureau Den Haag (IbDH) een bijzondere brug; de Faunapassage. Haasnoot Bruggen heeft in opdracht van gemeente Den Haag het staalwerk in huis vervaardigd. En uiteraard de coördinatie, het transport, de fundering en plaatsing van deze brug verzorgd. Het gaat om een brug van slechts 60 cm breed maar wel 55 meter lang.

BINNEN 24 UUR OVERSPANNEN

De voetgangersbrug tussen metrostation Verrijn Stuartweg en het gelijknamige bedrijventerrein in Amsterdam Zuid-Oost was aan vervanging toe. Maar hoe plaats je een nieuwe brug zonder al te veel overlast voor de metroreizigers? Dan ga je met Haasnoot Bruggen om de tafel zitten. Zo kwam Haasnoot Bruggen in contact met de gemeente Diemen en het Gemeentevervoerbedrijf van de gemeente Amsterdam (GVB).

De nieuwe voetgangersbrug moest in verband met uitbreiding van het spoorelement een grotere lengte krijgen dan de oude constructie. En veilig zijn. De nieuwe brugconstructie overspant nu elf sporen van het metro-areaal. Uit het oogpunt van veiligheid is de brug uitgevoerd als een gesloten corridor, zodat gebruikers niet in contact kunnen komen met de bovenleidingen van de metrobaan. De wanden van de corridor zijn transparant door gebruik te maken van geperforeerde platen. Samen met de verlichting voorkomt dit dat je het idee hebt door een tunnel te lopen. Ook dit aspect verhoogt het gevoel van veiligheid. De draagstructuur van de brug en de trappen zijn geheel in staal uitgevoerd. Het brugdek en de traptreden zijn gerealiseerd met Fiberline HD planken. Aan het begin en einde van de brug zijn trapconstructies aangebracht. De traptreden zijn voorzien van fietsgoten.

Het compleet vervangen van de bestaande brug en trappen, het leveren en aanbrengen van de nieuwe constructie kende een extreem korte doorlooptijd. Alle werkzaamheden zijn binnen 24 uur uitgevoerd. Door de minutieuze voorbereiding van de werkzaamheden en de vlekkeloos verlopen uitvoering was er daardoor slechts een minimale verstoring van de exploitatie van de metro.



Kenmerken van de brug:

Lengte brug inclusief trappen:	113,15 m
Breedte:	2,33 m
Bouwjaar:	2012
Materiaal funderingen:	Staal en beton
Materiaal constructie:	Staal
Materiaal brugdek en traptreden:	Fiberline© HD planken





DERDE PRIJS VOOR EEN EERSTE KLAS BRUG

De Vredeman de Vries Prijs voor Architectuur van de Provincie Fryslân is voor Friesland een belangrijke prijs. Het ene jaar gaat de prijs naar architectuur, het andere jaar naar vormgeving. De geselecteerde ontwerpen gaan als reizende tentoonstelling langs de gemeentehuizen in de Friese provincie. Ook het publiek wordt bij deze prijs betrokken. Zo wordt er door de Leeuwarder Courant een prijs uitgeschreven. In 2007 kreeg de verbingsbrug in het Park Grootvijversbrug, ontworpen door tuin- en landschapsarchitect Wijbe de Vries en gebouwd door Haasnoot Bruggen, bij de lezers van de Leeuwarder Courant een derde plaats.



HISTORISCHE BRUG VOOR HISTORISCHE STAD

Gouda, bekend van de markt met zijn prachtige stadhuis en de Sint Jan met zijn wereldberoemde gebrandschilderde ramen, heeft ook een historisch stadspark. Dit Van Bergen IJzendoornpark heeft mooie waterpartijen met rustieke bruggetjes. Twee van die bruggetjes, in de volksmond de trouwbruggetjes genoemd (er worden op en in de omgeving van deze bruggetjes veel trouwfoto-reportages gemaakt), waren aan vervanging toe.


Uiteraard met behoud van de authentieke uitstraling. De leuning van de beide bruggen waren samengesteld uit eikenhouten stammen. Bij het vervangen van de bruggen is er een nieuwe houtsoort toegepast: acariquara. Deze voor Nederland nieuwe FSC-hardhoutsoort komt uit de uitgestrekte bossen van het Amazonebekken. Het unieke van deze houtsoort is, dat het zeer goed bestand is tegen paalworm.

In Brazilië, het land van herkomst, wordt acariquara veel gebruikt voor palen in buitenconstructies, zoals pergola's, hekwerken en telefoonpalen. In de gemeente Gouda wordt het toegepast vanwege de decoratieve vorm en de grote duurzaamheid. Gouda is hiermee de eerste gemeente die deze nieuwe houtsoort in bruggen toepast.



EEN MIJLPAAL IN FIBERLINE

De gemeente Gouda beheert ruim 400 bruggen. Grote en kleine. Voor de voet- en fietsbruggen schrijft de gemeente composiet brugdekken voor. Het is dan ook niet geheel onlogisch dat Haasnoot Bruggen haar 1.250ste brug juist in de gemeente Gouda realiseerde. Dat was in het jaar 2008, gezien de introductie door Haasnoot Bruggen van composiet brugdekken in 2001 een echte mijlpaal. Inmiddels wordt ruim 90% van de nieuwe bruggen voorzien van een composiet brugdek. Haasnoot Bruggen heeft zo samen met haar opdrachtgevers ontdekt dat het vervangen van hout door composiet brugdekken vele voordelen heeft.



TERUG IN DE TIJD MET MODERNE TECHNIEKEN



In het Irispark (gemeente Oegstgeest) heeft in de Middeleeuwen een burcht gestaan, de Oudenhof van de Heren van Oegstgeest. De burcht was aan de zuidwestzijde toegankelijk via een toegangsbrug. Van deze brug zijn in het verleden funderingsresten teruggevonden die als een schets opgenomen zijn in een artikel uit 1941. Welkomme informatie toen Oegstgeest plannen ontwikkelde om in het Irispark een brug en een vlonderpartij te realiseren. En een inspiratiebron voor Haasnoot Bruggen. Op basis van de oude schets werd een ontwerp gemaakt voor de funderingstukken. Ook de vormgeving en detailleringen van de leuning geeft de gehele brug een middeleeuws karakter.

VAKMANSCHAP IN VAK- WERKBRUGGEN



In Rijnsburg is de nieuwbouwwijk Kleipetten in aanbouw. Een waterrijke wijk waar Haasnoot Bruggen verantwoordelijk is voor meerdere brugconstructies. De vormgeving en het materiaalgebruik van de bruggen is nauw verbonden met de directe omgeving. De meer traditionele woningen hebben kenmerkende overstekende daken waarin speelse houtconstructies zijn toegepast. De bruggen die bij deze woningen aansluiten zijn stalen vakwerkbruggen, waarbij de diagonalen bekleed zijn met hardhout en daardoor perfect aansluiten bij uitstraling van de dakconstructies. Kortom: echt een stukje vakmanschap.





STRAK TUSSEN TWEE GEBOUWEN

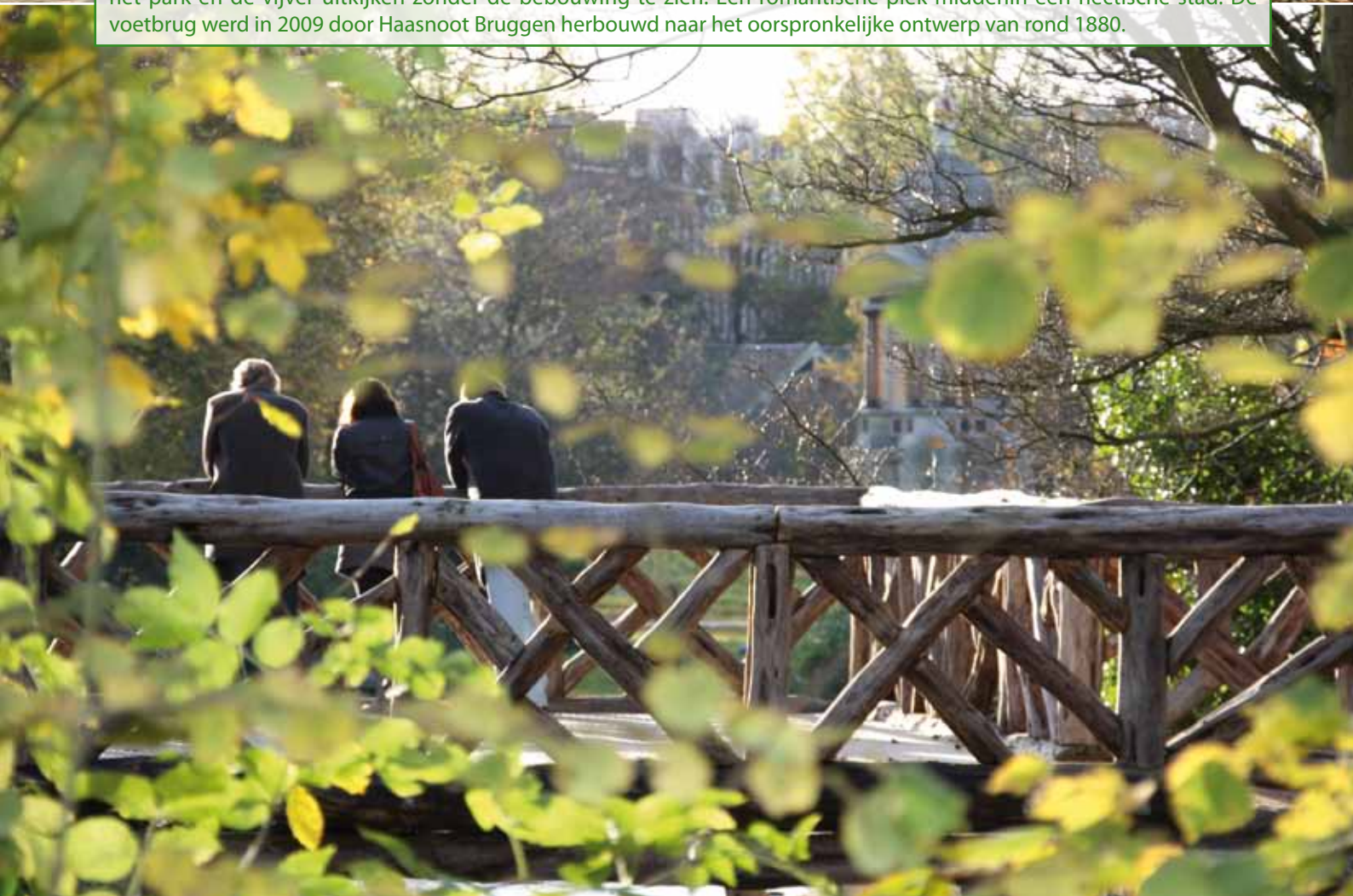
Strak ingeklemd tussen twee moderne appartementencomplexen loopt een brug waarvan de vormgeving letterlijk naadloos aansluit. Uitgevoerd in staal met Fiberline brugdekken en Fiberline roosters. Het hout is vanzelfsprekend 100% FSC. De RVS leuning geven het geheel een strakke uitstraling.





LIEFDESBRUGGETJE, ROMANTIEK MIDDEN IN DE HECTIEK

Het Sarphatipark in Amsterdam bestaat in 2010 precies 125 jaar. Een heugelijk feit voor dit bijzondere groen in de Pijp, een van de meest dichtbevolkte wijken van Nederland. Stadsdeel Oud-Zuid wil dit natuurlijk niet zomaar voorbij laten gaan, samen met het Wijkcentrum Ceintuur en Waternet. Het gemaal wordt dat jaar gemeentemonument en het jubileum is gevierd met allerlei activiteiten. Maar bovenal is het liefdesbruggetje weer in oude glorie hersteld. Het Liefdesbruggetje, zo genoemd omdat het een favoriete plek is voor het maken van trouwfoto's. Je kunt hier over het park en de vijver uitkijken zonder de bebouwing te zien. Een romantische plek middenin een hectische stad. De voetbrug werd in 2009 door Haasnoot Bruggen herbouwd naar het oorspronkelijke ontwerp van rond 1880.



Presentatie 'De Nederlandse



Foto's boven v.l.n.r.: Elco Brinkman, Jan de Boer, Zaal, Paul Wintermans, gebakjes "De Nederlandse Brug"
Foto's links: Willem Griffioen, Jolande Baudet
Gert Jan Vermeulen, Jil Ligterink



Op woensdag 28 oktober werd het door de NBS uitgebrachte boek 'De Nederlandse brug, 40 markante voorbeelden' gepresenteerd in een middagsymposium, dat door vele belangstellenden uit overheid en bedrijfsleven werd bezocht. Het symposium vond plaats in het Bouwhuis te Zoetermeer. De gasten werden verwelkomd met een kopje koffie en een toepasselijk gebakje.

Het openingswoord werd gesproken door Elco Brinkman, voorzitter van Bouwend Nederland.

Daarna sprak Jan de Boer, DeBoerDC en bestuurslid van de NBS over de totstandkoming van het project 'De Nederlandse brug', waarvan het thans verschenen boek deel uitmaakt. Met dit project wordt wederom getracht de belangstelling voor het bruggenbouwwak op te wekken. Het is dan ook de bedoeling dat de NBS een powerpoint presentatie zal maken ten behoeve van lezingen en presentaties bij diverse doelgroepen.

Dat een brug niet alleen een betrouwbare constructie moet zijn, maar ook de openbare ruimte op een esthetische manier kan vullen, werd op humoristische wijze benadrukt door Paul Wintermans van Quist-Wintermans Architecten.

Na de pauze vond een paneldiscussie plaats aan de hand van een aantal door Leo Wagemans naar voren gebrachte, commentaar uitlokkende, stellingen. In het panel zaten verder Jolande Baudet, Hoofd Civiele Techniek RWS DI, Gert Jan Vermeulen, Heijmans Civiel, Jil Ligterink, Van Hattum & Blankevoort en Willem Griffioen, Mercon Steel Structures.

Aan het eind van het symposium werd door Leo Wa-



Brug, 40 markante voorbeelden'

Ir. H.P. Klooster



gemans het eerste exemplaar van het boek 'De Nederlandse brug' uitgereikt aan Cees Brandsen, HID van RWS DI. Althans dat was de bedoeling, maar toen het doek werd verwijderd van de lessenaar was er geen boek te zien! Gelukkig kwam de postbode het beloofde boek toch nog net op tijd brengen, maar hij gaf het niet af voordat Cees Brandsen voor ontvangst had getekend. Onder het genot van een drankje en een hapje werd nog lang nagepraat.

Het boek 'De Nederlandse brug, 40 markante voorbeelden' is onder leiding van Jan de Boer tot stand gekomen. Het wordt uitgegeven door uitgeverij Thoth te Bussum. De teksten zijn geschreven door Elisabeth van Blankenstein, Jan van den Hoonaard, Frans Remery en Pieter Spits. De meeste prachtige foto's zijn van Luuk Kramer. De grafische vormgeving is van Ronald Boiten en Irene Mesu.

Het boek bevat 208 bladzijden en is verkrijgbaar in de boekhandel en via NBS en kost € 29,95.
ISBN 978.90.6868.597.8



De heer Cees Brandsen en de heer Leo Wagemans tijdens het onthullen van het boek
Boek wordt gebracht door koerier
Boek wordt overhandigd aan de heer Brandsen

BERICHTEN

Vijzelgracht in Amsterdam zakt niet verder

Twee vrachtwagens met elk 50 ton zand reden eind september heen en weer over de Vijzelgrachtbrug over de Prinsengracht. Een tiental medewerkers met landmeetapparatuur speurde naar verzakkingen. Tijdens het boren van het allerlaatste stukje Noord-Zuidlijn ontstond op maandag 24 september een lekkage onder de Vijzelgracht. Het gevolg was een verzakking van de grond, variërend van 7 mm onder de huizen tot 10 mm vlak boven de tunnelboor. Dit gat werd onmiddellijk gedicht. Om het risico op nieuwe verzakkingen uit te sluiten, werd het wegdek boven tunnelboor Victoria bijna een uur lang blootgesteld aan zwaar materieel. De twee zware vrachtwagens werden over mogelijk zwakke plekken gedirigeerd, terwijl landmeters eventuele verplaatsingen in de gaten hielden. Na een half uur werd geen enkele verzakking geconstateerd en kon de brug weer worden vrijgegeven voor het verkeer. (bron: Het Parool, 27-09-2012)

Royal HaskoningDHV een feit

Een schitterende toekomst tegemoet. Royal Haskoning en DHV kondigen met groot genoegen de officiële fusie aan tussen de beide bedrijven. De naam van het nieuwe bedrijf is Royal HaskoningDHV. Het bedrijf is één van Europa's toonaangevende projectmanagement-, ingenieurs- en adviesbureaus. Het nieuwe bedrijf behoort wereldwijd tot de top 10 van onafhankelijke, niet-beursgenoteerde ingenieursbureaus en staat in de top 40 overall. Met bijna 8.000 professionals biedt het bedrijf wereldwijde adviesdiensten vanuit 100 kantoren in 35 landen. Royal HaskoningDHV werkt jaarlijks aan meer dan 30.000 projecten op het gebied van planning, transport, infrastructuur, water, maritiem, luchtvaart, industrie, energie, mijnbouw en gebouwen. Bertrand van Ee is benoemd tot voorzitter van de Raad van Bestuur van Royal HaskoningDHV, Erik Oostwegel is vice-voorzitter. Andere bestuursleden zijn Jaska

Nieuwe brugconstructie nabij het gemaal De Schans te Texel

Dinsdag 17 juli heeft Meerdink Bruggen uit Winterswijk een stalen fiets- en voetgangersbrug van 25 x 3,3 meter nabij het gemaal De Schans aan de Redoute te Texel op zijn plaats gebracht.

Tussen Oudeschild en de Pontweg komt nieuw betonnen fietspad. Langs de Redoute plaatst Meerdink Bruggen uit Winterswijk in de opdracht van de gemeente Texel de nieuwe duurzame brugconstructie bij het gemaal de Schans. In week 28 is er reeds begonnen met de betonnen fundatie. De gehele brugconstructie is in zijn geheel vanaf het vaste land per boot aangevoerd, en op Texel met een telekraan op zijn plek gelegd. De foto's staan ook op de website. www.meerdinkbruggen.nl (bron: persbericht)



de Bakker (CFO), Piet Besselink, Frank Heemskerk en Henry Rowe. Joop van Oosten is benoemd tot voorzitter van de achtkoppige Raad van Commissarissen, Wim van Vonno is vice-voorzitter. Bertrand van Ee (voorzitter): "We zijn erg blij met de 'geboorte' van Royal HaskoningDHV. Om goede oplossingen te bieden voor de huidige maatschappelijke vraagstukken is omvang echt van belang. Met onze gezamenlijke kennis, ervaring en historie kunnen we meer toegevoegde waarde leveren voor onze klanten wereldwijd. Onze gebundelde krachten en groter bereik zullen zeker bijdragen aan een mooie en duurzame toekomst. We zien veel kansen voor onze klanten en onze medewerkers." Erik Oostwegel (vice-voorzitter): "Wij zijn er trots op dat Hare Majesteit Koningin Beatrix besloten heeft dat wij het Koninklijk predikaat mogen blijven voeren. Het geeft aan dat er vertrouwen is in ons nieuwe bedrijf. Hetzelfde vertrouwen hebben we in het samenbrengen en versterken

van onze kennis en kunde in onze projecten en voor onze klanten. De voordelen hebben we al gezien. Naar de toekomst toe kunnen en willen we een bijdrage leveren aan onze samenleving. Dit komt tot uiting in onze belofte: Enhancing society together." Het nieuwe bedrijf blijft een onafhankelijke, niet-beursgenoteerde onderneming waar integriteit voorop staat. Royal HaskoningDHV is trots op haar kennis, expertise en innovatiekracht opgedaan over de jaren, waarbij duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt was en blijft. Ondersteund door een goede financiële uitgangspositie, brengt de fusie een versneling in de strategie van de organisatie om internationaal verder te groeien. Als belangrijke wereldspeler op het gebied van maritiem en water en met een stevige positie in luchtvaart, mobiliteit en infrastructuur, ziet Royal HaskoningDHV ruime groeikansen, met name in India, Zuidoost-Azië, het Midden-Oosten, Zuid-Afrika, Australië en Brazilië. (bron: persbericht)

Uyllanderbrug op zijn plek

De Uyllanderbrug, die IJburg gaat verbinden met Diemen en de A1 is in september op zijn plaats gelegd. Het 3000 ton wegende gevaarte is over het Amsterdam-Rijnkanaal gevaren en neergelegd op de pijlers. De operatie verliep zonder grote complicaties. Er stond veel publiek langs de kant om alles te zien. De 150 meter lange stalen boogbrug was al eerder acht meter opgevijseld en vastgezet op pontons.

Het scheepvaartverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal was tijdens het grootste deel van de operatie stilgelegd. De Uyllanderbrug maakt deel uit van de tweede ontsluitingsroute van IJburg. De wijk is tot nu toe alleen uit westelijke richting te bereiken via de Ennaeus Heermabrug. Volgend jaar juli moet de verbinding opengaan voor het verkeer. Brug 2007, zoals hij in het gemeentelijke jargon bekend staat is een ontwerp van Wim Quist, die ook de Premselabrug ontwierp. De constructie, die het wegdek draagt is niet van beton, maar bestaat uit 72 lichtgewicht sandwichplaten van kunststof. Dit is een technisch hoogstandje, dat volgens het Ingenieursbureau Amsterdam nog nergens is vertoond. De met glasvezel versterkte panelen wegen 2000 kg per stuk en zijn binnen twee weken aangebracht. Dat is sneller dan de methode met het storten van beton. De brugbouwers hadden berekend dat een constructie met beton te zwaar zou zijn voor de pontons en daarom is voor de kunststofconstructie gekozen. De bouw is verzorgd door Belgische bedrijven, de Vlaamse aannemer CPE neemt de betonnen onderdelen voor zijn rekening en Victor Buyk het stalen gedeelte. (bron: Parool, 17-09-2012)



Levensduur bruggen langer dan verwacht

TNO heeft op basis van onderzoek aan zo'n tweehonderd kunstwerken de materiaalsterkte bepaald. Uit de resultaten blijkt de sterktefactor ongeveer twee keer zo groot te zijn dan was aangenomen. Door deze resultaten te extrapoleren kunnen de experts een onderbouwde uitspraak doen over de sterkte van de overige kunstwerken van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat ontwierp altijd veel robuuster dan wettelijk was voorgeschreven. Bovendien bestond het gerede vermoeden dat de feitelijke veiligheid van deze constructies aanzienlijk groter is doordat de

ontwerprichtlijnen van origine conservatief zijn. Ook wordt beton in de loop der tijden sterker. Er zijn dus waarschijnlijk verborgen veiligheden in deze constructies. Om die aan te tonen deed Rijkswaterstaat een beroep op experts van TU Delft en TNO. De afgelopen jaren deden de twee kennisinstituten in opdracht van Rijkswaterstaat onderzoek naar de restlevensduur van zo'n twaalfhonderd betonnen bruggen en viaducten die gebouwd zijn vóór 1975.

TNO en TUD vullen elkaar perfect aan in kennis over betonconstructies. Het onderzoek bij TUD is fundamenteel van aard; TNO vertaalt hun onderzoeksresultaten naar de prak-

tijk en naar rekenregels. TUD heeft uitstekende testfaciliteiten, terwijl TNO gespecialiseerd is in geavanceerde rekenmodellen. Die combinatie maakte het mogelijk binnen vrij korte tijd een gefundeerd oordeel te geven over vrijwel alle bruggen en viaducten. Voor die berekeningen zijn de constructies onderverdeeld in verschillende typen, zoals platen, liggers en tunnels, en die zijn specifiek beoordeeld. Zo kon worden geconstateerd welke typen meer of minder kritisch waren en waar de grootste verborgen reserves waren te verwachten.

(bron: NEN Bouwmail 2012)

Grontmij ontwerpt tramlijn in Stockholm

Grontmij, één van de grootste Europese ingenieursbureaus, heeft een belangrijk lightrail contract gewonnen. Het komende jaar zal Grontmij Zweden, in samenwerking met Atkins, de drukke Stockholm-Lidingö tramlijn herontwikkelen, inclusief de planning van de bouw en de werkzaamheden aan het spoor, in opdracht van de Stockholmse openbaar vervoersmaatschappij Storstockholms Lokaltrafik. Het project omvat ook de herontwikkeling van tramhaltes. Grontmij Zweden is al begonnen met het ontwerp van de werkplannen. De opening van de nieuwe lijn is gepland tegen eind 2014. Dan zullen ook nieuwe tramstellen in gebruik genomen worden. De huidige tramlijn van Stockholm naar Lidingö, met een lengte van 9 kilometer, werd in 1914 geopend. Op dit moment is dat het snelst groeiende gebied in Zweden. De prognose is een stijging van bijna een half miljoen inwoners in de regio Stockholm in 2030. De bestaande enkelspoorlijn maakt ook gebruik van de Lidingö brug en behoeft al enige tijd reparatie.

Leif Bertilsson, country managing director in Zweden, vertelt: "We zijn erg blij met dit gewonnen contract voor de herontwikkeling van het gedeelte van de brug tot aan de eindhalte in Lidingö. Het stelt ons in staat onze huidige expertise in lightrail te gebruiken om onze klant te helpen met de verhoging van de capaciteit, de beperking van vertragingen en de verkorting van reistijden."

(bron: persbericht)

De rondweg bij Woudsend is eindelijk klaar!

Net voor de zomer hebben de mannen van aannemer Jaartsveld Infra B.V. uit Varsseveld het werk afgerond. Het doorgaande verkeer rijdt nu over de nieuwe brug en door het aquaduct naar Balk.

Een groot gedeelte van de rondweg Woudsend lag er al. Met het laatste stuk aan de oostkant van het dorp – inclusief een nieuwe, hogere brug – is de rondweg compleet. Dit vierden gedeputeerde Sietske Poepjes en wethouder Gea Akkerman – Wielinga van gemeente Súdwest-Fryslân maandag met het onthullen van de naam van de brug: 'Nije Wellebrêge'.

De rondweg bij Woudsend was nodig om het verkeer door Woudsend richting Balk te verminderen. Al het doorgaande verkeer reed dwars door het dorp heen. Dit veroorzaakte nogal eens onveilige verkeerssituaties. De rondweg zorgt ook voor een betere bereikbaarheid van Zuidwest-Fryslân. Automobilisten kunnen nu vanaf Sneek in één keer doorrijden naar Balk. "Een grote verbetering voor de omgeving en toeristen die van de route gebruik maken," zegt gedeputeerde Sietske Poepjes.

Architectenburo Vegter uit Leeuwarden heeft de nieuwe brug over De Welle ontworpen. Het bouwen van de brug nam meer tijd in beslag dan vooraf werd gedacht. De werkzaamheden hebben daarom ongeveer 9 maanden langer geduurd. De aanleg van de hele rondweg heeft zo'n 19 miljoen euro gekost, waarvan 5 miljoen voor het laatste gedeelte.

Voor de aanleg van de Nije Wellebrêge hebben speciaal opgeleide explosievenexperts naar munitie uit de Tweede Wereldoorlog gezocht. Uit onder andere de archieven van Historische Kring Woudsend bleek dat er tijdens oorlog hard is gevochten bij De Wellebrug. De archieven klopten! De experts hebben de gevonden kogels en granaten tot ontploffing gebracht in een grote zandbult.

Over de nieuwe brug loopt ook de nieuwe weg naar industrieterrein De Welle en een parallelweg richting Hommerts. De oude brug in De Zwaan is gesloopt. Dit geldt ook voor de Wellebrug in het oude weggedeelte tussen Hommerts en Spannenburg. Hierdoor kunnen motorboten tot 2,50 meter hoogte

Grontmij creëert indrukwekkende brug in Frankfurt

Op 22 augustus 2012 verbeterde Grontmij de infrastructuur van Frankfurt am Main, één van de belangrijkste steden in Duitsland, met een gloednieuwe brug. De indrukwekkende 175 meter lange Oostelijke Brug over de Main werd toen op zijn plaats gezet. De brug verbindt twee stadsdelen waar momenteel aan stadsvernieuwing wordt gewerkt. In 2006 heeft Grontmij Duitsland nauw samengewerkt met de architect Ferdinand Heide, om als eerste uit de bus te komen in de aanbesteding voor het ontwerp van de brug. Grontmij heeft vervolgens de opdracht gekregen om het definitieve ontwerp, de aanvraag voor de bouwvergunning, het gedetailleerde ontwerp en de begeleiding van het aanbestedingsproces te verzorgen.

De Oostelijke Brug is onderdeel van het stedelijke ontwikkelingsplan van Frankfurt. Tegen 2015 zullen naar schatting 17.000 voertuigen per dag gebruikmaken van de brug. Met drie rijbanen en twee



gecombineerde trottoirs en fietspaden kunnen automobilisten, voetgangers en fietsers vreedzaam samen gebruik maken van de brug en tegelijkertijd genieten van het prachtige uitzicht over de Main en de skyline van Frankfurt.

Jochen Ludewig, directeur Transportation & Mobility van onze Duitse divisie, zegt: "De oeverconstructies zijn kostenbesparend en van hoogwaardige kwaliteit. De



binnenvaart is slechts twee dagen onderbroken. Door te kiezen voor de binnenvaart in plaats van het wegvervoer, kunnen we gebruikmaken van grotere enkelvoudige constructiedelen. Aangezien duurzaamheid bij dit project van groot belang is, hebben wij besloten het staal over het water naar de bouwplaats te vervoeren, waarmee wij de CO2-uitstoot konden beperken."

De directeur van Grontmij in Duitsland, Ina Brandes is trots op het project: "Het is een uitstekend voorbeeld van de manier waarop wij hoogwaardige oplossingen kunnen bieden voor stedelijk vervoer. Deze nieuwe brug past naadloos in ons Europese 'Highways and Roads' groeisegment.



Wij zijn op dit gebied in Duitsland een belangrijke speler en bogen op tientallen jaren ervaring en in de toekomst zullen we onze positie op deze markt verder versterken."

(bron: persbericht en www.neue-mainbruecke-frankfurt.de)

© Photography Gerd Kittel / Grontmij GmbH

gebruik maken van de vaarroute naar het meertje De Koufurd. (bron: persbericht provincie Fryslân)

Helder ontwerp Zwethbrug wint

Kroes aannemingsbedrijf BV heeft met het ontwerp van bruggenspecialist ipv Delft de Design & Construct opdracht binnengehaald voor een nieuwe brug over de Zweth

in Midden-Delfland. Het ontwerp kreeg maximale punten voor zowel vormgeving als onderhoud en liet de andere drie inzendingen ver achter zich. De brug moet komend voorjaar klaar zijn.

De ontwerpers stond een eenvoudige te onderhouden brug voor ogen, die bovendien zo goed mogelijk zou opgaan in de landelijke omgeving.

Een slank en verjongend brugdek in combinatie met een transparant hekwerk en een zo minimaal mogelijk remmingwerk onder de brug zorgen ervoor dat de brug niet meer volume heeft dan strikt noodzakelijk. Het remmingwerk bestaat uit kunststof wrijfgordingen langs de steunpunten en vier stalen stoppalen. Vanwege de ligging in het bij schaatsers geliefde Westland is bij de brug ook een kunststof kluunvlonder ontworpen. De kluunvlonder komt twintig centimeter boven het waterpeil in plaats van de minimaal vereiste tien centimeter, zodat de vlonder minder blootstaat aan golflslag en dus minder onderhoud nodig heeft. In de gehele brug is dit streven naar een onderhoudsarm ontwerp terug te zien. Zo bestaat het hekwerk uit naast elkaar geplaatste hekwerkmodules van 2,5 meter breed. Bij een eventuele beschadiging kan volstaan worden met vervanging van de module. Daarnaast heeft de brug geen voegen en oplegpunten, die anders om regelmatig onderhoud vragen. De Zwethbrug zal worden opgebouwd uit prefab betonnen liggers, steunpunten en landhoofden, die in het werk aan elkaar gestort worden. Vervolgens zal de gehele brugconstructie voorzien worden van een water-, vuil- en graffiti-afstotende laag. Behalve makkelijk te onderhouden is de brug dankzij de gekozen bouwmethode en de modulaire hekwerken ook snel te bouwen. Naar verwachting is de brug komend voorjaar gereed. (bron: www.ipvdelft.nl).

Aanstelling Joris Smits van Royal HaskoningDHV aan de TU Delft

Architect en bruggenexpert ir. Joris Smits van projectmanagement-, advies- en ingenieursbureau Royal HaskoningDHV, gaat vanaf oktober 2012 tevens lesgeven en onderzoek doen bij de Technische Universiteit Delft, faculteit Bouwkunde, afdeling Architectural Engineering + Technology. Smits gaat lesgeven in het ontwerpen van draagconstructies, een vak waar hij als architect en civiel ingenieur veel ervaring in heeft opgedaan. Zijn onderzoeksvraag aan de TU Delft is gericht op het ontwerpen van bruggen en op de architectonische toepassingsmogelijkheden van vezelversterkte kunststof draagconstructies. Naast deze nieuwe parttime betrek-

king blijft Smits voor de helft van zijn tijd aan Royal HaskoningDHV verbonden. Een interessante combinatie waarbij kennis en kunde samenkomen.

ir. Joris Smits (43) is opgeleid aan de Technische Universiteit Delft waar hij de studies Bouwkunde en Civiele Techniek combineerde. Hij studeerde in 1994 af in beide richtingen en is daarmee zowel architect als constructeur. Van 1994 tot 1997 werkte hij bij de Architecten Cie. In 1997 begon Smits bij Royal Haskoning Architecten in Amsterdam.

Smits heeft vanuit zijn dubbele achtergrond als architect-constructeur een grote ervaring opgebouwd met het ontwerpen van een breed scala aan bruggen en bijzondere constructies. Hij won prijzen met zijn ontwerpen in Assen, Leidschenveen, Amsterdam, Sneek, Bedum, Heerhugowaard, Zaanstad en Katwijk. Internationaal won hij prijzen voor zijn ontwerp van brug over de rivier Cam in Cambridge en de Palm Jebel Ali brug in Dubai.

(bron: Persbericht)

Goejanverwellesluis aan restauratie toe

De brug van de Goejanverwellesluis in Hekendorp is vier maanden afgesloten voor autoverkeer. Dat heeft grote gevolgen voor de dorpsbewoners. En 'omgevingsmanager' moet problemen helpen oplossen. De Goejanverwellesluis in de Lange Weidse Boezem zorgt voor de vaarverbinding tussen de Hollandse IJssel en de Oude Rijn. De sluis is een rijksmonument en ligt in de bebouwde kom van Hekendorp, in de gemeente Oudewater. De renovatie van de oude sluis is nodig omdat de sluis ernstig in verval is. Hij is volgens het hoogheemraadschap handmatig zeer slecht te bedienen. Verder wijkt de noordwestelijke sluiswand waardoor de sluisdeuren niet goed sluiten.

De sluis is bekend vanwege prinses Wilhelmina van Pruisen, de vrouw van stadhouder Willem V, die op 28 juni 1787 bij Goejanverwellesluis werd vastgehouden door een patriotisch vrijkorps.

Johan van Alphen van Tauw is de eerder genoemde omgevingsmanager. "Wat we in Hekendorp doen is een forse ingreep in het verkeer in het dorp. Ik ben één of twee keer per week in Hekendorp voor afspraken met bewoners. De bewoners begrij-

pen het nut en de noodzaak, maar dat betekent niet dat het persoonlijk belang niet in het gedrang komt. Aan de keukentafel praat ik met de mensen en probeer gezamenlijk tot oplossingen te komen". Van Alphen van Tauw is aangesteld door het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, verantwoordelijk voor de te restaureren brug en bijbehorende sluis. Wat Hekendorp typeert volgens Van Alphen is dat velen een bijdrage willen leveren. "Ik kreeg zelfs een telefoontje van iemand die wil cateren als de sluis weer open gaat. Die gemeenschapszin is prachtig",



Het waterschap zet extra mankracht in om te zorgen dat bewoners goed geïnformeerd zijn, dat betrokkenen zo min mogelijk hinder hebben en om onvoorspelbare kosten van juridische procedures zo laag mogelijk te houden. Van Alphen: "Als je aan de voorkant de gesprekken aangaat, dan voorkom je heel veel problemen aan het eind, zo is de gedachte. Het dient ook het zorgvuldigheidsprincipe dat je moet toepassen als overheid". Het hoogheemraadschap legt een tijdelijke fiets- en voetgangersbrug aan over het water. Bovendien komen aan drie zijden van het dorp parkeerplaatsen om bereikbaarheid te waarborgen. In 2010 zijn door het waterschap onderzoeken uitgevoerd naar de onderhoudstoestand van de sluis en op basis daarvan is een herstelplan opgesteld. Ook zijn in 2011 en in dit jaar inloopavonden georganiseerd voor omwonenden en belanghebbenden om mee te denken en kritische vragen te stellen over de werkzaamheden. Inmiddels is het werk aanbesteed en zijn de werkzaamheden afgelopen zomer begonnen. Bewoners en belanghebbenden worden door informatiebrieven op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. Meer informatie is ook te vinden op www.destichtse-rijnlanden.nl (bron: AD Woerden 16-06-2012)

Nieuwe brug over het Twentekanaal

De provincie Gelderland werkt aan de nieuwe N348 Zutphen-Eefde. Eén van de onderdelen van de aanleg van deze weg is een nieuwe brug over het Twentekanaal.

Vanaf donderdag 9 augustus is de verplaatsing van de brug naar de definitieve locatie in het tracé van de nieuwe N348 begonnen. De nieuwe brug is dé schakel tussen Eefde en industrieterrein De Mars in Zutphen. De onderdelen van de brug zijn in elkaar gezet bij de haven van Zutphen. De brug is eerst van de haven naar het Twentekanaal gereden en op een drijvend platform in het water geplaatst. Daarna is de brug over het Twentekanaal gevaren. Zo'n 100 meter voor de plaats van bestemming werd de brug aan de wal bevestigd met kabels en een kwartslag gedraaid. Vervolgens werd de brug langzaam met stalen kabels aan lieren naar de exacte locatie getrokken en zakte de brug op zijn steunpunten. Dit alles heeft een hele dag geduurd. Daarna is de hele nacht nog doorgewerkt om onder andere al het ondersteuningsmateriaal dat in de brug staat te verwijderen.

Aannemer Reef Infra is hoofdaannemer van dit project en verantwoordelijk voor de uitvoering. Het ontwerp en de visualisatie zijn van studioSK, Movares (architect Paul van der Ree).

(bron: persbericht)

Gouwe bij de hefbrug in Boskoop te smal?

Er moeten verkeerslichten en aanlegvoorzieningen komen langs de Gouwe bij Boskoop. Die moeten voorkomen dat jachtjes op het smalle gedeelte net ten noorden van de hefbrug in problemen komen als een groot vrachtschip of containerschip passeert. "In een paar weken tijd heb ik al twee jachten met schade gehad" zegt Arie van der Laan, die vanuit Woubrugge motorkruisers verhuurt. "Niet dat de huurders niet met de jachten kunnen omgaan, maar omdat ze worden meegezogen door de beweging van het water". Door de zuiging zakt het waterpeil een halve meter. Een jacht was niet te houden en botste tegen het containerschip. Schade aan de motorkruiser: ontworicht dak en kapotte ruit en blauwe plekken voor de opvarenden. De

Fietsbrug over de Rijn bij Valkenburg

De keuze voor een fietsbrug over de Rijn is gemaakt. Een speciale beoordelingscommissie heeft een voorkeur voor het ontwerp van het ingenieursbureau Royal Haskoning. De brug gaat ter hoogte van de Dorpsweide (Valkenburg) en de nieuwbouwwijk Rhijngest (Oegstgeest) de dorpen met elkaar verbinden.

De werknaam is er al: de Joop van der Reijdenbrug, genoemd naar de overleden oud-burgemeester van het dorp. De brug gaat ongeveer 8 miljoen euro kosten. De provincie heeft het geld gereserveerd in de begroting. Ook het fietspad wordt daarvan betaald. Door de aanleg van de brug wordt de fietsroute onderdeel van het fietsknooppark in de provincie. Voor de voetbalvereniging Valken '68 is de komst van de brug goed nieuws. De club heeft nu al een toestroom van leden uit 't Duyfrak. Als de brug volgend jaar wordt geplaatst, verwacht de club ook leden uit Oegstgeest. In 't Duyfrak komen 700 huizen, in Nieuw Rhijngest 1500.

Het uitverkoren bureau krijgt nu de opdracht een definitief ontwerp te maken, waar de politiek zich over gaat buigen. De bewoners van 't Duyfrak en Nieuw Rhijngest hebben meegedacht over het ontwerp. De drie uitgekozen bureaus hebben een presentatie gemaakt waarbij de (toekomstige) bewoners en belangenverenigingen aanwezig waren. Het streven is de brug medio volgend jaar te plaatsen. De brug zal op afstand worden bediend. Wat er met het pontje van Valkenburg gaat gebeuren is nog niet duidelijk, maar door de komst van de brug zal er minder van het voetveer gebruik worden gemaakt (bron: Leidsch Dagblad, 18 juli 2012)



Gouwe verbreden zou de beste oplossing zijn, maar hij denkt dat een pleidooi voor een verkeerslichteninstallatie sneller tot een bestuit leidt. Er moet hoe dan ook iets gebeuren. "Het is voor de recreatievaart niet leuk meer op de Gouwe". Niet meer over de Gouwe varen is geen optie voor zijn huurders, zegt hij. "Mensen huren bij ons een motorkruiser en willen daarmee naar Gouda varen, of ze maken een rondje Utrecht-Amsterdam". Kort geleden vertelde de schipper van een van de containerschepen, die een paar keer per week over de Gouwe vaart van en naar de containerterminal Alpherium, over zijn ervaringen met zijn 'collega's' op de kleine bootjes. Hij

ziet soms heel gevaarlijke situaties. "Maar omgekeerd houden de grote schepen dikwijls geen rekening met de recreatievaart" zegt Van der Laan. "De jachtjes kunnen geen kant op. Als ze bij de hefbrug komen kunnen ze maar één ding: Naar de kant varen. Maar daar is geen mogelijkheid om af te meren".

De provincie zegt dat aanlegvoorzieningen er niet in zitten. Dat zou leiden tot meer opstoppingen en dus gevaar. Stoplichten komen er ook niet. Onderzoek naar verbreding van de Gouwe is onderdeel van een groter plan voor vaarwegen. Als dat al kan, duurt het zeker nog minstens twintig jaar.

(bron: AD Woerden, 11-06-2012)

Ketelbrug spookbrug?

Op zondag 2 september ging het weer mis, toen de spelersbus van Ajax naar de wedstrijd in Heerenveen reed. Op de A6 voorbij Lelystad rinkelden de bellen en knipperden de waarschuwingslichten voor de in 1970 gebouwde Ketelbrug. Schepen voeren voorbij en na 7 minuten ging de brug keurig dicht. Zo gaat dat elk half uur. Maar toen weigerde de slagboom open te gaan omdat een relais dienst weigerde en een hoekverdraaiingsmeter haperde. Het was de negende storing dit jaar. Storingen zorgen bij de Ketelbrug voor veel ophef omdat er jaarlijks vijftien miljoen voertuigen over de brug rijden. Als de brug dicht is moeten de ambulances omrijden via Kampen of uitwijken naar een ander ziekenhuis.

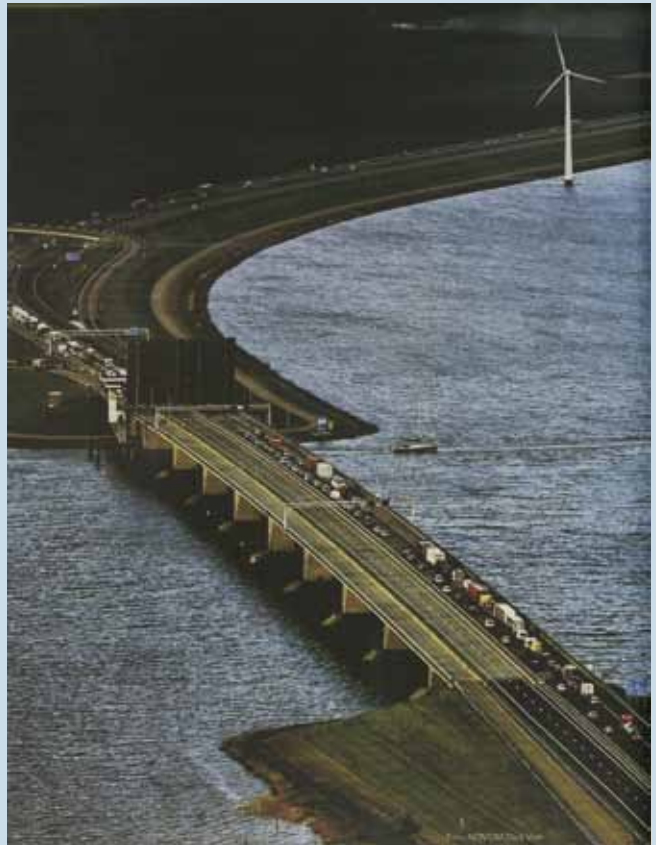
De Ketelbrug is een spookbrug zegt burgemeester Aucke van de Werff van de gemeente Noordoostpolder. Vorig jaar zegde Rijkswaterstaat toe dat er permanent een monteur bij de brug aanwezig zou zijn, maar blijkbaar helpt dat niet. Het besturen van een grote beweegbare brug zoals deze is ingewikkeld. Er is een computermechanisme, die alle kabels, tandwielen en sensoren aanstuurt. Als er iets in dat computersysteem hapert dan staat alles stil. Hoogleraar informatica Jan Friso Groote aan de TU Eindhoven zegt dat Rijkswaterstaat "de software van bruggen niet lekker in de vingers heeft".

Bruggen, sluizen, tunnels en waterkeringen worden sinds de jaren tachtig van vorige eeuw beveiligd met software. Het voordeel daarvan is dat er veel functies in gestopt kunnen worden. Maar dat worden er nu zo veel dat de beveiliging van de brug een soort 'black box' wordt en niemand weet meer wat de software precies doet. De digitalisering van de brugbeveiliging ging volgens Groote gepaard met een verslapping van de controle erop. Bij Rijkswaterstaat maakten technici plaats voor bestuurskundigen. De brugwachter en de onderhoudsmonteur werden uitzendkrachten. Mensen, die de brug niet kenden moesten die besturen met een softwaresysteem.

In de kelder van het bedieningsgebouw van de brug is te zien hoe een bascule met contragewicht over een tandbaan loopt als het brugdek omhoog gaat. De tandwielen worden aangedreven door een elektromotor. Als de brug weer dichtdraait vallen de tandwielen weer netjes in een vergrendeling en raken daarbij twee sensoren. Die geven een sein dat de brug weer netjes dicht is en de slagbomen open mogen. Er zat vuil op de sensoren, vertelt Arnold Kruidhof van Rijkswaterstaat. De monteur werd gebeld en die maakte de sensoren weer schoon. Maar later op de middag bleven de knipperlichten branden als de slagboom wel omhoog was gegaan. Toen moest de monteur weer komen. Rijkswaterstaat heeft een onderhoudscontract met een monteursbedrijf, waarin staat dat een storing binnen een uur moet zijn verholpen. Rijkswaterstaat weet dat de Ketelbrug de spookbrug wordt genoemd. Er zijn twee ernstige incidenten geweest, waarvan één dodelijk. Een vrouw reed in 2007 onder een dalende slagboom door en haar auto belandde in het Ketelmeer toen ze achteruit reed. In 2009 kon de brug niet met de reguliere installatie worden bediend en dus liet Rijkswaterstaat de brug handmatig openen. De slagbomen gingen open toen de brug nog niet geheel dicht was. Een auto botste toen tegen de opstaande klep van de brug, waardoor drie mensen gewond raakten.

Er kwamen toen extra veiligheidsmaatregelen, de brug kan nu alleen nog maar open als de slagbomen dicht zijn. Bovendien kan de klap van de brug alleen maar worden bereden als die geheel vergrendeld is. Eind dit jaar gaat Rijkswaterstaat de brug renoveren voor tien miljoen euro. Er komen nieuwe besturings- en bedieningssystemen. Volgens de burgemeesters van de omliggende gemeenten is dit niet voldoende. Zij willen dat de brug alleen opengaat tussen 19 en 20 uur, omdat het vrijwel uitsluitend recreatievaart is, waar de brug voor open moet. Dat is volgens Driesprong van Rijkswaterstaat niet mogelijk omdat in de omgeving veel jachthavens zijn. De jachten kunnen alleen via deze brug het IJsselmeer op. Bovendien wordt de brug tijdens de spitsuren niet bediend.

(bron: NRC Handelsblad, 6/7 september 2012)



Nieuwe functie brugpijlers?

Inspecteurs van Rijkswaterstaat hebben afgelopen zomer in een pijler van de brug over het Maas-Waalkanaal tussen Malden en Heumen een illegale hennepkwekerij ontdekt. Volgens de politie bevond

de kwekerij zich aan de Heumense kant van de brug. Bij de ontmanteling waren medewerkers van de brandweer, de politie en Liander aanwezig. Alle materiaal en 600 planten zijn meegenomen en vernietigd. Er is niemand aangehouden.

In 2008 werd na een stroomstoring een soortgelijke ontdekking gedaan in de Prins Willem-Alexanderbrug bij Beneden-Leeuwen.

(bron: VOR-bericht, orgaan Vereniging Oud-Medewerkers van Rijkswaterstaat, jaargang 7 nr. 7)



BEGUNSTIGER

De gelegenheid bestaat om begunstiger van de Nederlandse Bruggen Stichting te worden. Dit houdt in dat men in ieder geval viermaal per jaar het tijdschrift "BRUGGEN" zal ontvangen. Voorts zal de stichting bevorderen dat bij evenementen, die de Nederlandse bruggenbouw betreffen, begunstigers voordeel genieten. Dit geldt met name voor publicaties van de NBS. De begunstigersbijdrage is minimaal € 20,00 incl. btw. per jaar voor particulieren en € 90,00 incl. btw. per jaar voor instellingen en bedrijven. Voor aanmelding is het voldoende om een bedrag te storten op de postbankrekening van de stichting (postrekening 58975) ten name van de NBS te Den Haag. U kunt zich ook via de website aanmelden:

www.bruggenstichting.nl

