



↑ 1 Overzicht project.

TWEE BRUGGEN IN HET SAA PROJECT



↑ 2 Uitbouwagens.



De wegbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere, kortweg SAA genoemd, staat voor het grootste wegebouwproject in Nederland van dit moment en de komende jaren. Het is een divers project met wegverbredingen, bruggen, aquaducten, viaducten, tunnels, ecopassages en geluidsschermen. Twee kunstwerken worden in deze uitgave van *BRUGGEN* nader toegelicht, namelijk de vrije uitbouwbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorbrug Muiderberg, Zandhazenbrug genoemd.

DEELPROJECTEN

Het grote SAA-project bestaat uit vijf onderdelen (zie figuur 1): als eerste het geel gekleurde gedeelte tussen A10 en A1, als tweede het groen gekleurde deel A1/A6 Diemen – Almere Havendreef, als derde het paars gekleurde deel A9 Holendrecht – Diemen, als vierde het blauw gekleurde deel A6 Almere Havendreef – Almere Buiten-Oost en als vijfde het bruin gekleurde deel A9 Badhoevedorp – Holendrecht. Alle vijf delen zijn/worden apart aanbesteed. De geplande uitvoeringstermijn loopt van 2014 tot 2026.

Het gehele werk wordt gekenmerkt door tal van deelprojecten. In dit artikel worden twee kunstwerken uit het tweede project behandeld: de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, uitgevoerd als (vrije) uitbouwbrug en de nieuwe spoorbrug (de Zandhazenbrug) over de A1 in de buurt van verkeersknooppunt Muiderberg, een brug met slechts één overspanning.

Bij de uitbouwmethode voor de *verkeersbrug* is gekozen voor een ter plaatse gestorte variant waarbij de kokervormige moten worden gestort met behulp van een verplaatsbare bekisting met werkvlonders die aan trekstangen wordt opgehangen aan een zogenoemde uitbouwwagen. Deze wagen hangt op zijn beurt aan het reeds gebouwde deel van de constructie (zie foto 2). Bij deze methode wordt vanuit een brugpijler naar beide kanten uitgebouwd, het zogenaamde evenwichtsprincipe.

Bij de *spoorbrug* werd geëist dat deze slechts uit één overspanning mocht bestaan, zodat de onderliggende rijstroken in de toekomst zouden kunnen worden aangepast. Verder mocht het alignement van de spoorlijn niet worden aangetast en de hinder voor het wegverkeer en het treinverkeer tijdens de uitvoering moest tot een minimum worden beperkt. Slechts twee korte buitendienststellingen van het treinverkeer, de ene van maximaal 52 uur en de andere van maximaal 120 uur, waren toegestaan. Omdat de nieuwe brug op de plaats moest komen van de oude brug werd de nieuwe in zijn totaliteit naast het werk gebouwd, evenwijdig aan de verkeersweg, daarna over de autosnelweg getild en dicht naast de oude brug gelegd. Vervolgens werd de oude brug weggehaald en vervangen door de nieuwe brug.

Om aan al deze eisen te voldoen lag tijdens het ontwerpproces de grootste aandacht op een slimme assemblage- en montagemethode. Door het vormen van een integraal ontwerpteam vanaf de start van het project, is het gelukt één van de grootste stalen spoorboogbruggen in Europa te realiseren.