

NIEUWE BRUG OVER HET HILVERSOMS KANAAL

ing. Bas Wallert, ipv Delft



Wat doe je als een monumentale verkeersbrug eigenlijk te smal en gevaarlijk is? In het geval van de brug over het Hilversums Kanaal ter hoogte van 's Graveland ontwierp ipv Delft een nieuwe, evenwijdig gelegen fietsbrug. De verkeersbrug, ook wel de Eerste Kanaalbrug genoemd, is een historisch monument uit 1931 ontworpen door de latere NSB-oprichter Anton Mussert toen hij nog hoofdingenieur was van de Provinciale Waterstaat van Utrecht.

Wegens toegenomen verkeersdrukke en doordat de brug veel gebruikt wordt door jonge fietsers op weg van en naar school, besloot de gemeente Wijdemeren dat een aparte fietsbrug naast de bestaande brug gewenst was. Samen met de Dienst Landelijk Gebied gaf de gemeente ipv Delft daarom de opdracht een fiets- en voetgangersbrug te ontwerpen op enkele meters afstand van de bestaande brug. Het scheiden van langzaam en snel verkeer leidt tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse van het kanaal.

Eisen

De monumentale status van de bestaande brug bracht een aantal belangrijke uitgangspunten met zich mee voor het ontwerp van de nieuwe brug. Allereerst moest de oude brug goed zichtbaar blijven. Daarnaast wilden de opdrachtgevers dat de vormgeving van de nieuwe brug die van de bestaande zou versterken en verder moest de vrije doorvaart onder de nieuwe brug hetzelfde zijn als de bestaande doorvaart.

Doosconstructie

Het meest beeldbepalende kenmerk van de historische brug zijn de hoge stalen randliggers met verticale verstevigingsribben. Om hierop zoveel mogelijk aan te sluiten, is voor de nieuwe brug een stalen doosconstructie

gekozen als brugdek. In plaats van verstevigingsribben, zorgen de aan de buitenzijde van de doosconstructie bevestigde balusters voor de verticale geleiding. Hierbij is de maatvoering van de oude brug overgenomen en zijn de traditionele klinknagels vervangen door bouten. De totale hoogte van de nieuwe brug past binnen die van de bestaande: de bovenkant van het hekwerk ligt, vanaf de zijkant gezien, net iets onder de bovenkant van de bestaande brug, terwijl de onderzijden gelijk zijn. Het hekwerk is zo transparant mogelijk ontworpen in verband met het zicht op de historische brug. Naast de gesneden balusters die uit de doosconstructie omhoog komen, bestaat het hekwerk uit horizontale spankabels en een handregel van omgezet staalplaat. Als beëindiging van het hekwerk is gekozen voor een ruim dertig centimeter brede doosvormige baluster. Hierin zijn de spanners van de spankabels weggewerkt.

Steunpunten

De grijsblauwe brug overspant ruim vijftig meter en heeft twee tussensteunpunten, die ieder zijn opgebouwd uit drie stalen buisprofielen die vlak boven het water in een punt samenkomen. De vrije overspanning komt hierdoor op zo'n twintig meter. Bij de plaatsbepaling van deze steunpunten is rekening gehouden met het vrijhouden van de doorgang en het zichtbaar houden van de opleggingen van de monumentale brug. De brug is eerder dit jaar in drie delen geplaatst. Eerst zijn de delen die enerzijds op het landhoofd steunen en anderzijds op een tussensteunpunt op hun plaats gebracht. Doordat deze delen zijn voorzien van een overstek, kon vervolgens het middelste bruggedeelte op deze uitkragende delen worden opgelegd.

Opdrachtgever:	Dienst Landelijk Gebied
Oplevering:	2007
Afmetingen:	50 x 3 meter
Meer info:	ipv Delft, telefoon 015 7502571

