

# AFSCHEID VAN EEN OUDE BEKENDE

ir. F.J. Remery



## Inleiding

Bruggenbouwers zijn gewend aan het ritueel van de ingebruikname van een nieuwe brug. De toespraken, het lint en vooral de borrel zijn gewaardeerde onderdelen van dit ritueel. Dat er voor de nieuwe brug vaak een andere moest wijken, speelt nauwelijks een rol. De nieuwe brug, daar gaat het om; we moeten vooruit, terugkijken heeft weinig zin.

Ook de Nederlandse Bruggen Stichting waardeert bij een nieuwe brug de vooruitgang, het nieuwe uiterlijk, de nieuw toegepaste technieken, de uitbreiding van mogelijkheden. Maar daarnaast besteden we traditioneel ook graag aandacht aan wat moest wijken voor de nieuwe creatie, al is het maar ter ondersteuning van het collectieve geheugen door het vastleggen van een herinnering.

Dat is zeker het geval met een voor velen in de Vlietstreek bekend bruggetje: de oude baileybrug in de Oostvlietweg langs de Vliet tussen Leidschendam en Leiden. De Oostvlietweg, voornamelijk in gebruik als fietspad, is wat rest van een vroeger jaagpad en is vooral bij mooi weer erg in trek bij wandelaars, fietsers en ook ruiters. Het pad is ook toegangsweg tot een uitgestrekt, maar nauwelijks ontgonnen recreatiegebied (300 ha), een van de grootste in de Randstad, dat bekend staat als Vlietland. In het gebied, van oorsprong bestaande uit een viertal polders grenzend aan de Oostvlietweg en parallel aan de Vliet, zijn door zandwinning in de

jaren zestig en tachtig van de vorige eeuw diepe plassen ontstaan. Indertijd is een doorsteek door de Oostvlietweg gemaakt ten behoeve van de bereikbaarheid van de plassen voor de werkschepen van en naar de Vliet. Over deze doorsteek is toen door de aannemer van het baggerwerk een pontondraaibrug gelegd, die tot onlangs (2010) heeft dienstgedaan. De brug bestond hoofdzakelijk uit een oude baileybrug uit de oorlog op een ponton die met lieren kon worden open- en dichtgedraaid. Nadat het baggerwerk was afgelopen, werd de brug nog maar incidenteel geopend en gesloten.

In de jaren die volgden werd duidelijk dat één van de reeds genoemde plassen, de Meeslouwersplas destijds zó is diep uitgebaggerd, dat de oevers niet meer stabiel zijn. Omdat de provincie Zuid-Holland Vlietland wil (laten) ontwikkelen tot een hoogwaardig recreatiegebied, moest er iets aan die diepe plas worden gedaan. Daarvoor is nu door de provincie een contract gesloten met de BAM. Deze gaat in een periode van een tiental jaren grond in de plas brengen ter stabilisering en versterking van de oevers. Het gaat om ca. 8 miljoen ton grond. Dit materiaal, dat zal vrijkomen bij onder andere de verdieping in de A4 bij Leiderdorp, zal met schepen worden aangevoerd over de Vliet, waarbij de baileybrug in de Oostvlietweg herhaaldelijk zal moeten worden geopend en gesloten. Gezien de aard en de onderhoudstoestand van de brug werd dat bezwaarlijk geacht. Als onderdeel van het project is dan ook aan





BAM opgedragen de oude draaibrug te vervangen door een nieuwe beweegbare brug.

De gemeente Leidschendam-Voorburg die bij deze vervanging vergunningverlener is, vroeg vorig jaar aan de NBS of de vrijkomende baileybrug nog monumentale waarde heeft en wat er, bij een positief antwoord, mee gedaan zou kunnen worden. Dit was voor mij aanleiding om de brug eens goed te bekijken en een kort advies voor de gemeente op te stellen. Daarbij heb ik letterlijk geschreven: “De brug is [..... ] best de moeite waard, maar zal moeilijk elders inpasbaar zijn. De brug komt alleen tot zijn recht wanneer hij (af en toe) kan worden bewogen. Het op de kant leggen als ‘museumstuk’ moet, gezien de afmetingen, worden ontraden. Bovendien zit zo’n ding in een mum van tijd onder de graffiti. Heel vaak constateren we dat de goede bedoelingen om een bijzondere brug elders te gebruiken, schipbreuk lijden, omdat geen goede locatie beschikbaar is. Een extra complicatie in dit geval is dat voor het bewegen van de brug personeel ter plaatse nodig is. En alleen in een gebruikssituatie komt zo’n brug tot zijn recht.” En verder: “Als de brug wordt vervangen is het in elk geval zinvol de brug en de werking ervan in woord en beeld vast te leggen voor het nageslacht. Ook de inpassing in de ruimte ter plaatse is daarbij van belang.”

De heer Erik Rinia van de gemeente Leidschendam-Voorburg meldde na verloop van tijd dat toepassing

van de brug binnen of buiten de gemeentegrenzen of in een museum geen haalbare kaart was gebleken en dat de brug via de aannemer van het werk zou worden afgevoerd.

### Beschrijving oude brug Vlietland

De brug die eind vorig jaar is vervangen, was een pontondraaibrug, opgebouwd uit een drijflichaam en baileymateriaal. De brug was 50 voet lang en 12 voet breed. In gesloten toestand rustte de brug via dwarsbalken op een stalen ponton en op de beide oevers. Via oprijdkleppen aan de brug, kwam men gladjes op het brugdek. Om de brug te kunnen draaien moest hij eerst geheven worden. Daartoe waren op de ponton vier hydraulische cilinders opgesteld die de brug een aantal decimeters konden heffen. De brug kwam dan vrij van de opleggingen op de oevers. Ook de oprijdkleppen, waarvan de slag met kettingen was beperkt, kwamen dan vrij van de landhoofden. Met hydraulisch aangedreven lieren en staalkabels kon de brug open of dicht worden gedraaid. De ponton waarop de brug bij het draaien rustte, draaide om een vast draaipunt op de oever, waaraan hij met een stang was verbonden.

De brug kon alleen ter plaatse worden bediend. Daartoe was een bedieningspaneel aanwezig dat in een eenvoudige houten cabine enigszins tegen weer en wind werd beschermd. De hydraulische installatie





voor de hefcilinders en de lieren was in een aparte kast ondergebracht.

Bij continuering van het gebruik zou een grondige opknappbeurt van het geheel dringend nodig zijn geweest. Bij de beoordeling ten behoeve van de gemeente Leidschendam-Voorburg is duidelijk gesteld dat het ging om een praktische werkbrug, aangelegd uit efficiencyoverwegingen en samengesteld uit beschikbaar materiaal. De aannemer heeft destijds (jaren zestig van de vorige eeuw) de brug opgebouwd uit een baileybrug uit de oorlog, een ponton en hulpvoorzieningen als hydraulische lieren, staalkabels, omloopschijven, hefcilinders en er een hydraulische en elektrische installatie aan toegevoegd. Zulke bruggen, zuinig en slim gemaakt, kom je niet elke dag tegen.

### De nieuwe brug

De nieuw geplaatste brug is een rechthoekige ophaalbrug, misschien wat stijf voor het oog, maar een ranke, frisse verschijning die goed past bij de locatie tussen Vliet en Vlietland. De brug is bestemd voor voetgangers en fietsers, maar er is in het ontwerp rekening mee gehouden dat er incidenteel een hulpdienst of lichte vrachtwagen moet kunnen passeren. De brug is dan ook uitgelegd op de passage van een enkel voertuig met driemaal 100 kN aslast. De brug heeft een overspanning van 10 meter, een breedte van 4 meter en de doorvaartwijdte bedraagt 8,70 meter. De aandrijving van de ophaalbrug geschiedt hydraulisch. In een kleine kelder is daartoe een hydraulische cilinder ondergebracht die de brug in ongeveer één minuut kan openen en sluiten via een uithouder onder het val van de brug. De maximum cilinderkracht bedraagt 160 kN. De brug wordt in gesloten stand elektrisch vergrendeld. Doordat de brug hoger boven het water





ligt dan de vroegere baileybrug, is de toegang van de Vliet naar het plassengebied, en omgekeerd, voor kleine pleziervaartuigen al aanmerkelijk verbeterd.

Uit het voorgaande is duidelijk dat de nieuwe ophaalbrug niet meer bedoeld is voor tijdelijk gebruik; het wordt een blijvertje. In eerste instantie bedoeld voor de passage van de te verwachten baggerschepen, zal verder de pleziervaart met staande mast er graag gebruik van gaan maken.

De brug kan worden bediend vanuit de bij de brug geplaatste werkkeet van de BAM en zo nodig vanuit de apparatenkast die bij de brug staat opgesteld. Verder wordt in de toekomst bediening mogelijk door passanten die over een 'keycard' beschikken.

De brug is ontworpen en gebouwd door Haasnoot Bruggen B.V. te Rijnsburg. In een gesprek meldde de heer Bakker van dat bedrijf dat er slechts een krappe levertijd beschikbaar was en dat daarom is teruggегrepen op standaardoplossingen.

De betonnen onderbouw van de brug werd verzorgd door Gebr. Schouls BV te Leiden. Van hun werk is een tweetal momenten vastgelegd. De directeur van het bedrijf, de heer Tuin, meldde daarbij dat Schouls de oude baileybrug blijft gebruiken als tijdelijke hulpbrug op projecten. In het advies van de NBS aan de gemeente was zo'n oplossing als een van de mogelijkheden voorgesteld. De levensduur van de brug wordt daarmee verder opgerekt.

Onder barre weersomstandigheden met mist en sneeuw werd de brug op 4 december 2010 geopend door de gedeputeerde Erik van Heijningen van de provincie Zuid-Holland. De foto's van die gebeurtenis, waarbij een schip met gasten door de geopende brug voer, zijn door de zware sneeuwval zó slecht, dat we die maar niet hebben afgedrukt.

