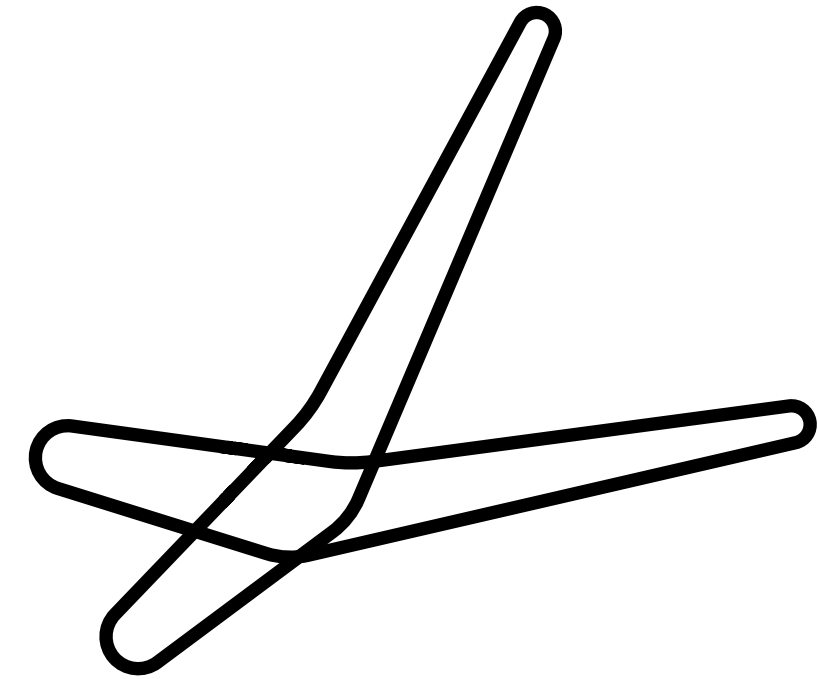


BOUWEN AAN DE
KONINGIN
MÁXIMABRUG

UITGAVE TER GELEGENHEID VAN DE OPENING
VAN DE NIEUWE BRUG OVER DE OUDE RIJN



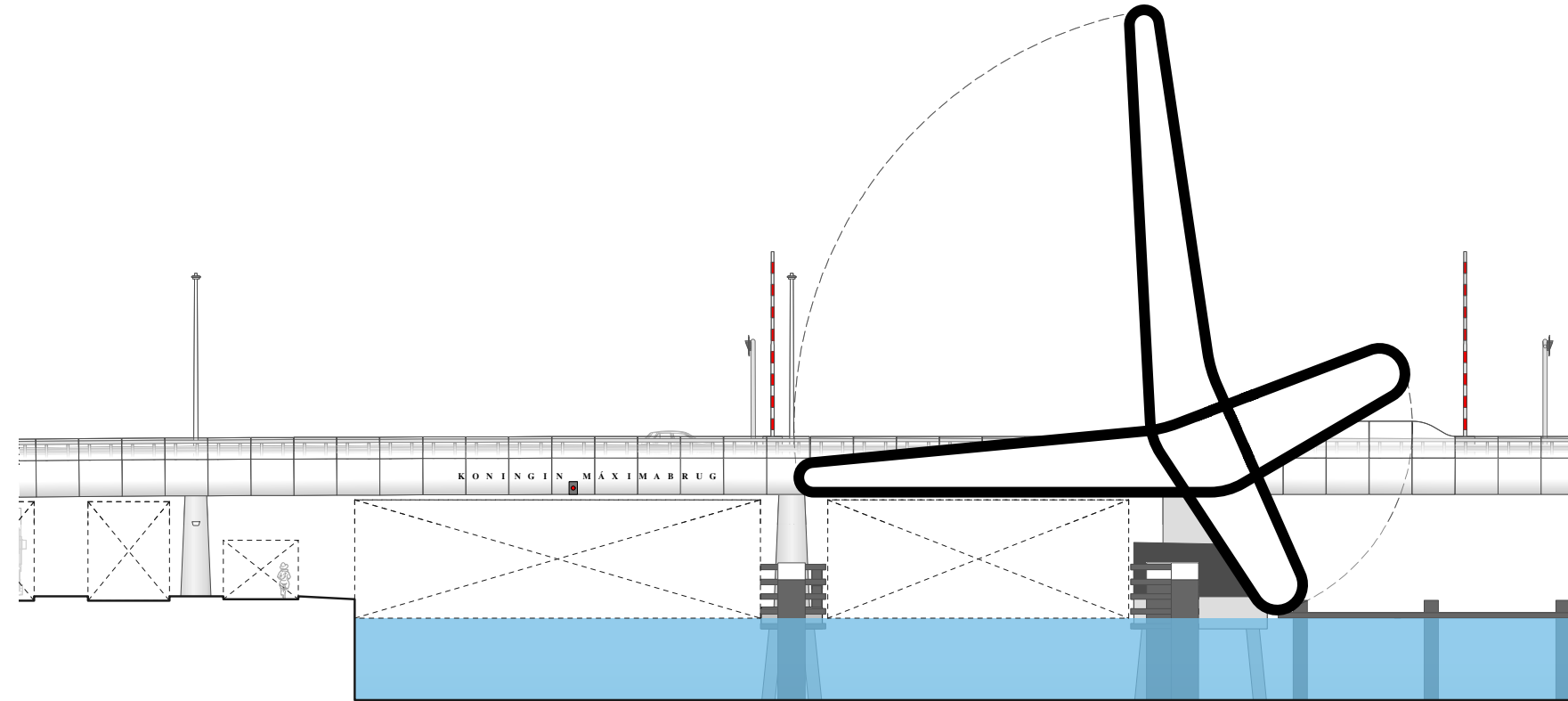


BOUWEN AAN DE

KONINGIN

MÁXIMABRUG

UITGAVE TER GELEGENHEID VAN DE OPENING
VAN DE NIEUWE BRUG OVER DE OUDE RIJN



VOORWOORD

Het idee om de Koningin Máximabrug te bouwen, ontstond al begin jaren '70. Het industriegebied in Koudekerk aan den Rijn ontwikkelde zich en er reed steeds zwaarder verkeer door de smalle wegen van het dorp. En nu, meer dan veertig jaar later, is er daadwerkelijk een mooie en duurzame brug gebouwd die dit probleem verhelpt. De brug biedt ook mogelijkheden voor de toekomst: ooit zal er een rondweg op aangesloten worden die voor een betere leefbaarheid en bereikbaarheid van Alphen aan den Rijn zorgt.

Maar hoe bouw je zo'n enorme brug? Hoe is de naam Koningin Máximabrug tot stand gekomen? En hoe verliep de samenwerking tussen alle betrokken partijen? In dit projectboek vind je een tijdlijn met alle plannen omtrent de Koningin Máximabrug en lees je interviews met diverse betrokkenen: van de wethouder en omwonenden tot de architecten en bouwers. Iedereen heeft keihard gewerkt om een zo mooi en duurzaam mogelijke Koningin Máximabrug te realiseren. En dat is wat ons betreft uitstekend gelukt!

Veel leesplezier!

BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS: “WERKEN AAN EEN MOOI PROJECT MET VEEL CONTACTEN EN EEN PRIMA ONDERLINGE TEAMSPIRIT”

TON MASSARO, OMGEVINGSMANAGER GEMEENTE ALPHEN AAN DEN RIJN

Ton is vanaf 2010 betrokken bij de bouw van de Koningin Máximabrug. “In het begin was ik vooral bezig met waar de brug moest komen. Toen dat eenmaal duidelijk was, heb ik me met de voorbereidingen voor de brug bezig gehouden en veel contact gehad met nutsbedrijven om uit te zoeken waar leidingen lagen en in hoeverre die konden blijven liggen of verplaatst moesten worden.” Ook omwonenden die “getroffen” zouden worden door de brug, heeft Ton allemaal

opgezocht. “We hebben goed geluisterd naar hun wensen en deze ook zo goed mogelijk geprobeerd door te voeren. Zo was er één bewoner die echt pal naast de nieuwe weg zou komen te wonen. Na het bespreken van veel mogelijkheden heeft hij besloten zijn huis aan de gemeente te verkopen en te verhuizen. Ik ben heel blij dat we er samen uit zijn gekomen. En dat er daardoor nu een mooi uitzichtpunt op de brug is zonder iemands privacy te schenden.”



Bouwers hijsen de twee vallen (brugdekken) in de brug.

BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS: “EEN GEWELDIG PROJECT MET EEN GOEDE DYNAMIEK TUSSEN ALLE PROFESSIONALS EN BEDRIJVEN EN OMWONENDEN IN DE OMGEVING”

YASMINA PARODI, OMGEVINGSMANAGER MOBILIS

“In de directe omgeving was niet iedereen even gelukkig met de komst van de brug. Dat we zo’n goed contact hebben opgebouwd en het vertrouwen kregen van bewoners en bedrijven geeft mij voldoening.” Yasmina onderhield contacten met bewoners, omliggende bedrijven en belangorganisaties zoals de Fietzersbond en Archeologische Vereniging Nederland. “De Fietzersbond hield ons bijvoorbeeld scherp als het ging om fietsveiligheid.” Samen met landschapsarchitect Paul Kersten

en de gemeente belegde Yasmina ontwerpbijeenkomsten voor bewoners. “Voor bewoners was er ook ruimte om zaken aan te passen. Zo wilden bewoners geen wandelpad achter hun huis, maar wel een grotere waterpartij. Dat hebben wij naar hun wens aangepast.” Inmiddels is er ook een schare fans van de Koningin Máximabrug. “Onze uitkijktoren werd tijdens de bouw dagelijks door fans bezocht. Ook ontvingen we spontaan foto’s en filmpjes. Er is nu zelfs een fanpage op de website Máximabrug.nl!”

BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS: “EEN UITDAGENDE, MAAR VOORAL HEEL LEUKE KLUS”

PATRICK DE BOK, HOOFDUITVOERDER MOBILIS



Het team is druk bezig met de groenblauwe watertuin met bamboe vlonders en het plaatsen van een bank onder de brug.

Twee jaar lang ging Patrick's wekker elke dag om 5 uur. “Zodat ik om kwart over 6 mijn werkdag op de bouwplaats in Alphen aan den Rijn kon beginnen. Tekeningen erbij, het team instrueren en aan de slag! Aan het eind van de dag controleerde ik de werkzaamheden en maakten we een planning voor de volgende dag.” Patrick is vanaf dag 1 aanwezig op de fysieke bouwplaats en betrokken bij de bouw: van het samenstellen van het bouwteam tot het ontwerp en de complete

uitvoering hiervan. “Het meest trots ben ik op het toch wel ingewikkelde product dat we met een beperkt budget en binnen de afgesproken tijd hebben geleverd. Dat was door het slanke ontwerp, de moeilijke verbinding tussen de betonnen prefab elementen en het krachtenspel namelijk best een uitdaging. Van onderwaterbuizen lassen tot het inhijzen van de twee brugdekken: ons team heeft keihard gewerkt en het maar mooi voor elkaar gekregen!”



Patrick bekijkt met zijn team wat iedereen die dag gaat doen.

Het begin van de bouw van de Koningin Máximabrug.





BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“VANAF 2010 VERANTWOORDELIJK ZIJN
VOOR DE LOCATIEKEUZE EN UITVOERING
EN NU IN 2017 OOK DAADWERKELIJK DE
KONINGIN MÁXIMABRUG MOGEN OPENEN”

TSEARD HOEKSTRA, WETHOUDER ALPHEN AAN DEN RIJN

Tseard Hoekstra was als wethouder verantwoordelijk voor het bestemmingsplan en de uitvoering van de brug. “Toen ik in 2010 wethouder werd, lag er een voorstel voor een locatie waar veel weerstand tegen was. Na veel bijeenkomsten en overleg met omwonenden en omliggende bedrijven zijn we bij de huidige locatie uitgekomen.” Een goede locatie, vindt Tseard. “Op de korte termijn zullen vooral bedrijven uit Koudekerk aan den Rijn van de Koningin Máximabrug

profiteren. Die hoeven niet meer met hun vrachtwagens door de smalle Dorpsstraat te rijden. En daar profiteren natuurlijk vooral de inwoners van Koudekerk van: de veiligheid en leefbaarheid in het dorp verbeteren aanzienlijk. Op de lange termijn willen we een rondweg op de Koningin Máximabrug aansluiten en zo de leefbaarheid en bereikbaarheid van Alphen aan den Rijn vergroten. Er gaan nu ruim 40.000 voertuigen per dag over de Eisenhowerlaan in Alphen aan

den Rijn. Met een rondweg kunnen we een groot deel daarvan om de stad leiden.” Tijdens de bouw is Tseard regelmatig langs geweest op locatie. “Bijvoorbeeld toen de eerste paal erin ging, maar ook bij het inhijzen van de brugdekken. Ik ben blij dat we het besluit hebben kunnen nemen om deze brug te laten bouwen, een mooie locatie hebben gevonden en de financiering helemaal rond hebben gekregen. Ik ben trots dat ik hieraan mee mocht werken!”



DE KONINGIN
MÁXIMABRUG
IS DUURZAAM
DOOR SLIM
MATERIAAL-
GEBRUIK ÉN
DUURZAAM
IN ENERGIE-
GEBRUIK

COR SLAGT EN TINEKE BROUWER, BEWONERS AAN DE GNEPHOEK

“ALS BUREN VAN DE BOUWERS WETEN WE NU PRECIES HOE JE EEN BRUG MOET BOUWEN”

Cor en Tineke wonen sinds 2008 in dit Rijksmonument en hebben naast hun huis een landwinkel waar ze onder andere heerlijke biologische WildeWeide kaas verkopen. Tineke: “Als we uit ons raam kijken is het eerste wat we zien de Koningin Máximabrug. Jammer, want we hadden zo’n mooi uitzicht voorheen.” Cor: “Wij denken dat de brug is gebouwd om in de toekomst een weg van Schiphol naar Zestienhoven aan te kunnen leggen. Natuurlijk profiteren Koudekerkse en Alphenense bedrijven er nu van, maar

om daar zo veel geld aan uit te geven?” Cor en Tineke waren tijdens de bouw goede burens van de bouwers. “Wat een toppers waren dat,” vertelt Cor. “We hadden goed contact en mochten alles aan ze vragen. Ik weet nu theoretisch hoe je een brug moet bouwen, omdat ik alles van dichtbij heb gezien en de bouwers het hele proces van bouwen aan me hebben uitgelegd. Zo gaaf!” Het inhijzen van de twee brugdekken was ook een ware attractie voor de deur. Tineke: “Veel mensen uit Koudekerk en

andere geïnteresseerden kwamen bij ons kijken. Dat waren twee supergezellige dagen.” Wat Cor en Tineke van het uiteindelijke resultaat vinden? “De Gnephoek is voorgoed veranderd. Er is niets ongerepts meer aan het uitzicht, want alle boeren hebben hun land verkocht. Maar wij gaan zeker gebruik maken van de brug en wie weet hoeveel klandizie die oplevert voor onze landwinkel!”

Cor en Tineke naast hun monumentale huis met uitzicht op de bouw van de Koningin Máximabrug.



BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:
 “HET TOT STAND ZIEN KOMEN
 VAN EEN AMBITIEUS ONTWERP
 VAN DE ARCHITECT. EEN
 UITDAGEND EN MOOI PROJECT!”

MARK BOUMAN, PROJECTLEIDER HOLLANDIA INFRA

Hollandia Infra is verantwoordelijk voor het ontwerp en de realisatie van de vallen (beweegbare staartbruggen), inclusief de hydraulische aandrijving, de e-installatie en de besturingsinstallatie van de vallen. “Wij hebben in de afgelopen twee jaar tijd van ontwerpen en voorbereiden tot fabriceren en monteren zo’n 30.000 uur werk gehad aan de staalconstructie van de vallen. Het was een enorme uitdaging tijdens het ontwerp om de vallen een juiste balans te

geven door de eis dat de brug in alle denkbare standen op overgewicht zelfsluitend moest zijn. Deze eis in combinatie met de vorm van de staart (ballastkist) heeft tot heel wat hoofdbrekens geleid. Tijdens het ontwerptraject was er een goede samenwerking met de opdrachtgever en tussen de partners onderling. We hebben regelmatig bij elkaar gezeten om raakvlakken te bespreken, de opdrachtgever erbij te betrekken, tekeningen van partners via een



3D-model op elkaar te leggen en die op raakvlakken te controleren om zo tot een integraal ontwerp te komen. Van de gemeente en de provincie tot de partners Mobilis en Van Gelder: iedereen had zo’n proactieve houding, dat was heel fijn samenwerken!” Maar waar Mark het meeste trots op is? “Op hoe de vallen zijn gefabriceerd en gemonteerd. De wens van de architect was dat er maar 5 cm tussen de twee vallen zou komen. Er komt veel bij kijken om dat te realiseren, omdat verschillende onderdelen uiteindelijk één geheel moesten vormen, maar het is op de millimeter perfect gerealiseerd!”

BOUWEN AAN DE
 KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“EEN DOORBRAAK VOOR ONS
 JONGE ARCHITECTENBUREAU!”

SYB VAN BREDa, SYB VAN BREDa & CO ARCHITECTS, ONTWERPERS VAN DE BRUG



Syb van Breda & Co maakte in opdracht van Mobilis en Hollandia Infra het ontwerp voor de brug. Syb vertelt: “De opdracht was om

Een tekening van hoe de brug en het landschap er uit moesten komen te zien.



een transparante brug te ontwerpen waarbij je onder het dek door kunt kijken. Het globale ontwerp ontstond in een split second: we wilden een brug waarbij de contragewichten zich boven het brugdek bevinden, in plaats van eronder zoals bij de meeste bruggen. Ons team schetste de hoofdvorm, we maakten op de computer een 3D-model en werkten alle details uit. In plaats van één heel groot dek wordt ons ontwerp gekenmerkt door twee brugdekken. Hierdoor gaat de

brug makkelijker open en dicht en valt er licht tussen de dekken door. De opdrachtgever was razend enthousiast. Ik ben blij dat alles wat wij hebben ontworpen ook echt is gebouwd. En ik vind het top dat de brug duurzaam is en wij daar ook inbreng in hebben gehad. Zo ontwierpen we holle brugdekken zodat er maar weinig kracht en energie nodig is om de brug open en dicht te doen. Fijn, want de Koningin Máxima-brug gaat straks zo’n 5.000 keer per jaar open en dicht.”

BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“WERKEN AAN EEN MOOI EN DUURZAAM PROJECT”

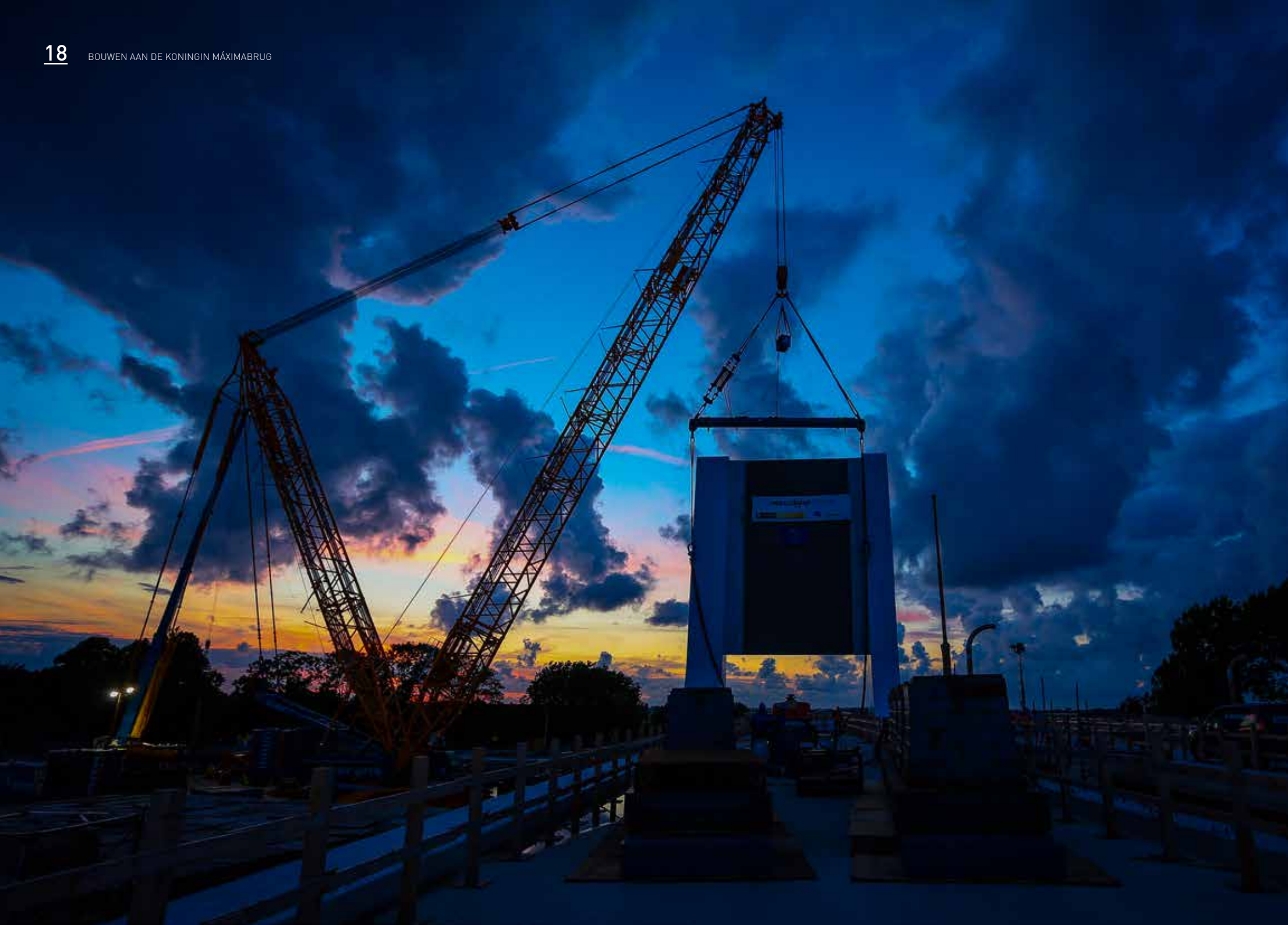
PAUL KERSTEN, LANDSCHAPSARCHITECT WURCK
ARCHITECTUUR STEDENBOUW LANDSCHAP BV

Naast het ontwerp van de brug zelf, is er ook met veel aandacht naar het ontwerp van de omgeving gekeken. Paul maakte onderdeel uit van het ontwerp-team: “Wij hebben nagedacht over de watertuin onder de brug, de nieuwe weg en het energielandschap eromheen, het groenplan, de waterzuivering en hoe we de ecologie konden versterken. Bij alles hebben we rekening gehouden met de historie van het landschap en ons nieuwe plan daarop afgestemd. Wat heel leuk is om te weten: alle energie

die de Koningin Máximabrug gebruikt, wordt opgewekt door het allereerste, drijvende, grote zonnepanelenveld in Nederland dat in de sloten in de lus van de weg ligt. We hebben voor zonne-energie gekozen omdat dit de meest efficiënte en duurzame manier is om de Koningin Máximabrug energieneutraal te maken. Vanuit het omliggende open landschap zijn die panelen overigens bijna niet te zien, maar vanaf de weg en het uitkijkpunt op de brug juist wel. De sloten, noodzakelijk voor de water-

berging, liggen in de richting van de eeuwenoude verkaveling. Op deze manier doen we iets met de historie, de duurzaamheid, het beeld en de beleving. Die brengen we samen en zijn allemaal zichtbaar vanaf het uitzichtpunt. Maar het meest trots ben ik op de wereld onder de brug. Dat is een prettige verblijfsruimte. Niet donker, stoffig en vol met graffiti zoals je bij veel bruggen ziet, maar een mooie, groenblauwe watertuin met bamboe vlonders en een prachtige bank.”





MET DE KONINGIN
MÁXIMABRUG HEEFT
DE GEMEENTE ALPHEN
AAN DEN RIJN DE
LEEFKWALITEIT VAN
HAAR INWONERS
VERBETERD

Diederik dacht als lobbyist van Ondernemingsvereniging Industrierrein Hoogwaard al jaren mee over de plannen van de Koningin Máximabrug. Als directeur van Spanbeton was hij ook betrokken bij de uitvoering ervan. “Wij hebben de tientallen brugliggers geproduceerd. Dat zijn betonnen liggers voor de zogenaamde aanbruggen van de brug. Per dag produceerden we twee liggers, dus de productie duurde wel een aantal maanden. Van ontwerp tot montage: de hele organisatie van Spanbeton

heeft er hard en met plezier aan gewerkt. Onze huisleverancier Van der Meijden verzorgde het transport naar de bruglocatie.” Diederik vindt de Koningin Máximabrug goed voor de Alphenese infrastructuur. “Op de korte termijn heeft vooral Koudekerk belang bij de brug, omdat dat nu beter aansluit op de omliggende wereld. Op de lange termijn kan de ring van Alphen aan de Rijn aan de noordkant gesloten worden en dat geeft weer meer mogelijkheden voor de afvoer van het verkeer.”



Diederik Oosting en
Fred van der Meijden



**BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:
“MEEWERKEN AAN EEN BETERE
INFRASTRUCTUUR EN EEN BRUG MET
MOGELIJKHEDEN VOOR DE TOEKOMST”**

DIEDERIK OOSTING, DIRECTEUR SPANBETON

**BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:
“EEN VEILIGE VERKEERSSITUATIE CREËREN
ZODAT ER GEEN VRACHTWAGENS MEER
DOOR KOUDEKERK AAN DEN RIJN HEEN
HOEVEN TE RIJDEN”**

FRED VAN DER MEIJDEN, DIRECTEUR VAN DER MEIJDEN

Materialen van 30 meter lang vervoeren? Geen probleem voor transportbedrijf Van der Meijden! Fred: “Spanbeton heeft alle brugliggers geproduceerd, maar vier van onze chauffeurs hebben de soms wel 27 meter lange liggers met uitschuifbare voertuigen naar de Koningin Máximabrug gereden. Niet in een keer, maar in zes verschillende fases. Dit gebeurde ‘s nachts omdat de wegen aan de Hoornzijde en Gnephoekzijde anders afgesloten

moesten worden om het transport en de montage mogelijk te maken.” Van der Meijden is blij met de Koningin Máximabrug. “Vooral de Koudekerkse bedrijven aan de westkant van de brug zijn nu veel beter bereikbaar: onder meer Latexfalt, Cleanlease, Spanbeton, RECO en uiteraard wijzelf. Vrachtwagens hoeven nu niet meer door het dorp Koudekerk heen te rijden, maar kunnen over de Koningin Máximabrug hun bestemming bereiken. Dat is top!”

Ferdinand Ketel bij de Koudekerkse brug waar voorheen veel zwaar verkeer reed.

Met een hoogwerker wordt de naam Koningin Máximabrug op de brug gezet.



BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“ERG OPWINDEND, OMDAT IK AL VANAF DE EERSTE SCHETSEN IN 1974 BETROKKEN BEN EN NU OOK DE REALISATIE VAN DE BRUG MEE HEB MOGEN MAKEN”

FERDINAND KETEL, OUD-WETHOUDER RIJNWOUDE

Ferdinand is van 2010 t/m 2013 wethouder geweest van de gemeente Rijnwoude. “In dat laatste jaar was ik verantwoordelijk voor het project Koningin Máximabrug. Maar eigenlijk ben ik al vanaf 1974 – toen nog als journalist – bij het project betrokken. In de jaren '70 ontstond het idee voor de brug, die toen nog Beatrixbrug werd genoemd. Het industriegebied in Koudekerk ontwikkelde zich en er reed steeds zwaarder verkeer door de smalle wegen van

het dorp. Jammer genoeg was er jarenlang geen geld beschikbaar voor zo'n groot project. Pas in 2007 kwam de doorbraak. Toen werd de Gemeenschappelijke Regeling Oude Rijnzone opgericht: de krachten van Leiden tot aan Bodegraven werden gebundeld en er was voor het eerst genoeg budget beschikbaar voor het daadwerkelijk realiseren van een brug. Ook de provincie ging akkoord en wilde meebetalen. Zo konden we na bijna 40 jaar

eindelijk beginnen. De naam Beatrixbrug is overigens spontaan Koningin Máximabrug geworden toen Máxima in 2013 koningin van Nederland werd. Ik ben blij dat ik in mijn ambtsperiode als wethouder deze brug mede van de grond heb gekregen, dat hij nu af is en zo mooi is geworden. De Koningin Máximabrug is echt een opluchting voor bedrijven en inwoners. En dat is maar goed ook, want een brug bouw je niet voor 10 jaar, maar voor 100 jaar.”

BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“VANUIT EEN MOOI ONTWERP
EEN DUURZAME INFRA-
STRUCTUUR AANLEGGEN”

LEENDERT RIPPING, DIRECTIELID VAN VAN GELDER



“De grootste uitdaging voor Van Gelder was het ontwerpen en bouwen van de geïntegreerde zettingsvrije constructies van de weg, met daarop een grondkerende constructie en het landhoofd van de brug. Het is uiteindelijk gelukt door in de

ontwerpfase goed na te denken over de risico's en steeds te overleggen met andere betrokkenen. Tijdens de bouwperiode waren er nauwelijks klachten vanuit de omgeving en weggebruikers. We kregen juist veel complimenten over de bouwlogistiek en het totale ontwerp van de infrastructuur. Ik ben dan ook trots dat wij als bouwers, samen met de gemeente, deze duurzame infrastructuur hebben aangelegd. Met een uitdagend ontwerp dat als nieuw beeldmerk zichtbaar is in de skyline van Alphen aan den Rijn.”



BOUWEN AAN
DE KONINGIN
MÁXIMABRUG WAS:

“ONZE KENNIS
EN KUNDE
INZETTEN
VOOR HET
ONTWERP EN
DE UITVOERING
VAN DE BRUG”

NARDO HOOGENDIJK, ALGEMEEN
DIRECTEUR HOLLANDIA INFRA

“Het verwerken van alle wensen en eisen in het uiteindelijke ontwerp van de brug was voor Hollandia een grote uitdaging. We zijn dan ook erg blij dat we zo'n mooie brug met unieke details hebben gerealiseerd: opleggingen en draaipunten die niet zichtbaar zijn en de open ruimte onder de brug. Daar was veel inspanning voor nodig van onze ingenieurs, deskundigen en ons projectteam, waarbij iedereen geweldige kwaliteit heeft geleverd. Naast de bouw en montage van de stalen vallen en de bewegingswerken was Hollandia ook verantwoordelijk voor de gehele elektrische installatie en besturing van de Koningin Máximabrug, die door de collega's van Hollandia Services ontwikkeld en gebouwd zijn. Het is uniek dat een staalbouwer de kennis en kunde van de elektrische installatie én de besturing in eigen huis heeft.”

BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“MEEWERKEN AAN EEN
VERBINDENDE VERBINDING!”

JAN DE JONG, DIRECTEUR VAN MOBILIS

“De grootste uitdaging voor Mobilis was het vinden van de optimale samenwerking tussen alle disciplines en betrokken partijen. Uiteindelijk is dat uitstekend gelukt. We hebben een

prachtig project gerealiseerd met een hoogwaardige, architectonische en duurzame uitstraling. En dat is vooral te danken aan de goede samenwerking met alle betrokkenen.”



40 JAAR KONINGIN MÁXIMABRUG

1974

De eerste ideeën om een brug te bouwen ontstaan al begin jaren '70. Het industriegebied in Koudekerk aan den Rijn ontwikkelt zich en er rijdt steeds zwaarder verkeer door de smalle wegen van het dorp heen. Koudekerk aan den Rijn stelt een structuurplan op waarin de locatie voor een brug wordt bepaald, toen nog iets westelijker dan waar de brug uiteindelijk is gebouwd. Ook de naam Beatrixbrug wordt bedacht.

2007

De gemeenschappelijke regeling oude Rijnzone wordt opgericht. Dat betekent dat de gemeentes van Leiden tot Bodegraven hun krachten bundelen en er voor het eerst genoeg budget beschikbaar is voor het daadwerkelijk realiseren van een brug.

Maart 2011

Twee van de vijf optionele locaties werkt de gemeente nader uit en legt zij voor aan de raden van Alphen aan den Rijn en Rijnwoude.

Maart 2013

De raden van Alphen aan den Rijn en Rijnwoude leggen de locatie officieel vast in het bestemmingsplan.

Juni 2013

Het aanbestedingstraject van de brug gaat van start op basis van een Design & Construct-samenwerking en met een concurrentiegericht dialogoog: verschillende geschikte bouwpartijen maken een plan voor de bouw van de brug.

September 2014

Het contract tussen Mobilis en de gemeente Alphen aan den Rijn wordt ondertekend. Mobilis maakt een voorlopig ontwerp dat zich vooral richt op duurzaamheid en leefbaarheid. Tijdens de informatieavond voor geïnteresseerden op 10 september wordt dit ontwerp goed ontvangen.



1991-2006

De dorpen Benthuisen, Hazerswoude-Dorp, Hazerswoude-Rijndijk en Koudekerk aan den Rijn gaan samen als gemeente Rijnveld. In 1993 wordt dit de gemeente Rijnwoude. Er wordt veel gediscussieerd over een eventuele brug, maar wegens het gebrek aan budget kunnen er nog geen concrete plannen gemaakt worden.

2009-2010

In deze jaren brengt de gemeente Alphen aan den Rijn verschillende mogelijke locaties in kaart en vergelijkt ze vijf locaties op verschillende aspecten met elkaar.

April 2012

De raden van Alphen aan den Rijn en Rijnwoude kiezen de definitieve locatie voor de brug: op de zuidoever in het verlengde van de Vennootsweg en op de noordoever met een lus richting de oeverweg.

Mei 2013

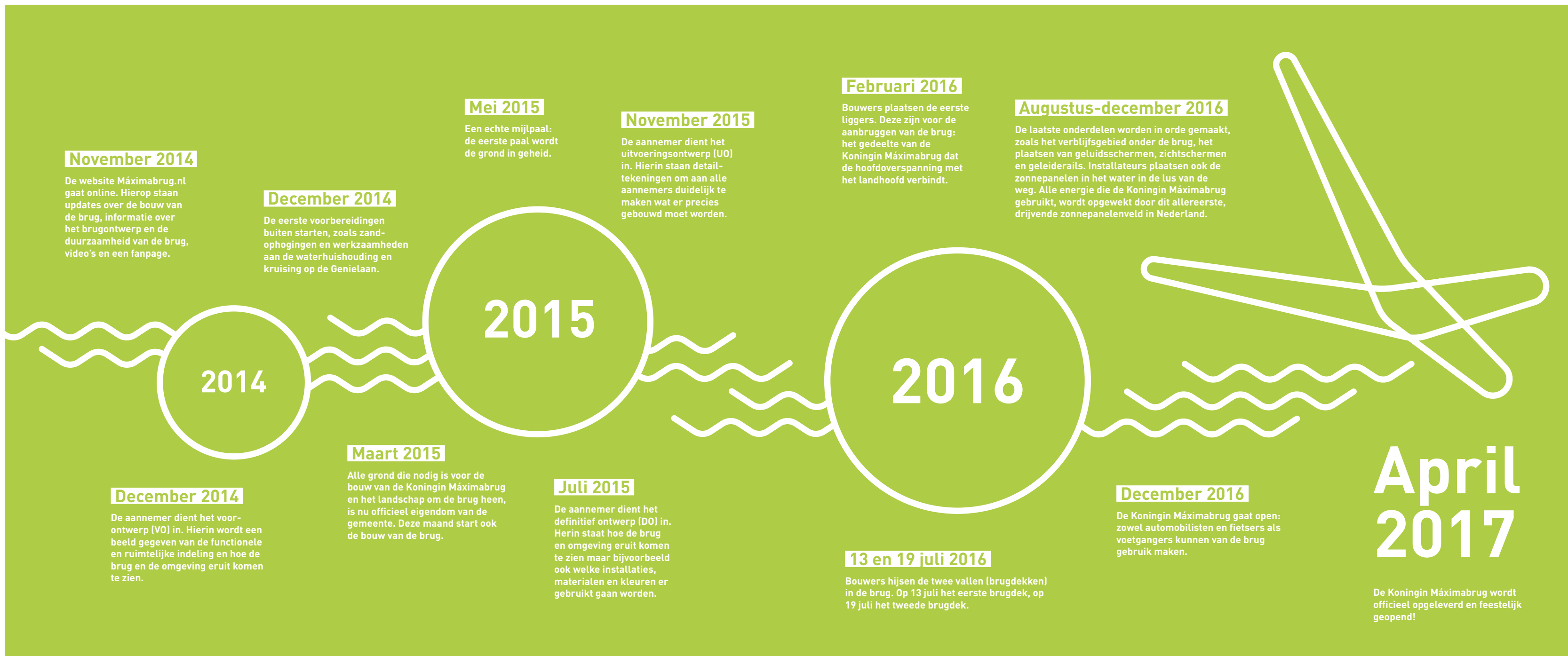
Naar aanleiding van de troonwisseling in Nederland verandert de naam voor de brug van Beatrixbrug naar Koningin Máximabrug.

Februari 2014

Uit een uitspraak van de Raad van State blijkt dat het bestemmingsplan voor de Koningin Máxima-brug onherroepelijk is en de brug definitief mag worden aangelegd.

Juli 2014

De gemeente besluit dat aannemer Mobilis de Koningin Máxima-brug mag aanleggen.



INGE DE KONING, BEWOONSTER AAN DE HOORN

“NOODZAKELIJK VIND IK 'M NIET,
MAAR ALPHEN IS WEER EEN
MOOIE BRUG RIJKE”

Inge, haar man en twee kinderen wonen al elf jaar aan de Hoorn. “Toen we hier kwamen wonen, wisten we dat er al meer dan 25 jaar plannen waren om een brug te bouwen, maar die zou

ergens verderop komen. In 2010 kregen we te horen dat de brug letterlijk op ons huis gebouwd zou worden. Dat was wel even schrikken. Na veel bezwaren, gezamenlijke acties en protest van bewoners is besloten dat de brug op de huidige locatie gebouwd moest worden.” Vanaf dat moment heeft Inge veel contact met omgevingsmanagers Ton Massaro en Yasmina Parodi. “Het was fijn dat zij goed naar ons en andere omwonenden luisterden en onze wensen aanhoorden. Zo konden we voorkomen dat sommige bomen gekapt werden en zijn

er hogere wallen voor onze huizen gemaakt. Maar of ik de Koningin Máximabrug echt noodzakelijk vind? Absoluut niet. Het heeft veel te veel geld gekost en uiteindelijk komt de brug op een kleine weg uit. Waarschijnlijk zullen wij de brug niet vaak gebruiken – hooguit tijdens een rondje hardlopen – want aan de andere kant van het water komen we eigenlijk nooit. Ik vind de brug er overigens wel mooi uitzien en ik vind het goed dat deze duurzaam is. De bouwers hebben keihard gewerkt, complimenten dat ze alles voor de deadline hebben afgekregen.”





BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“EEN UITDAGEND PROJECT WAARIN
WE GRENZEN OPZOCHTEN EN
DAARDOOR EEN TECHNISCH HOOG-
STANDJE HEBBEN GEREALISEERD”

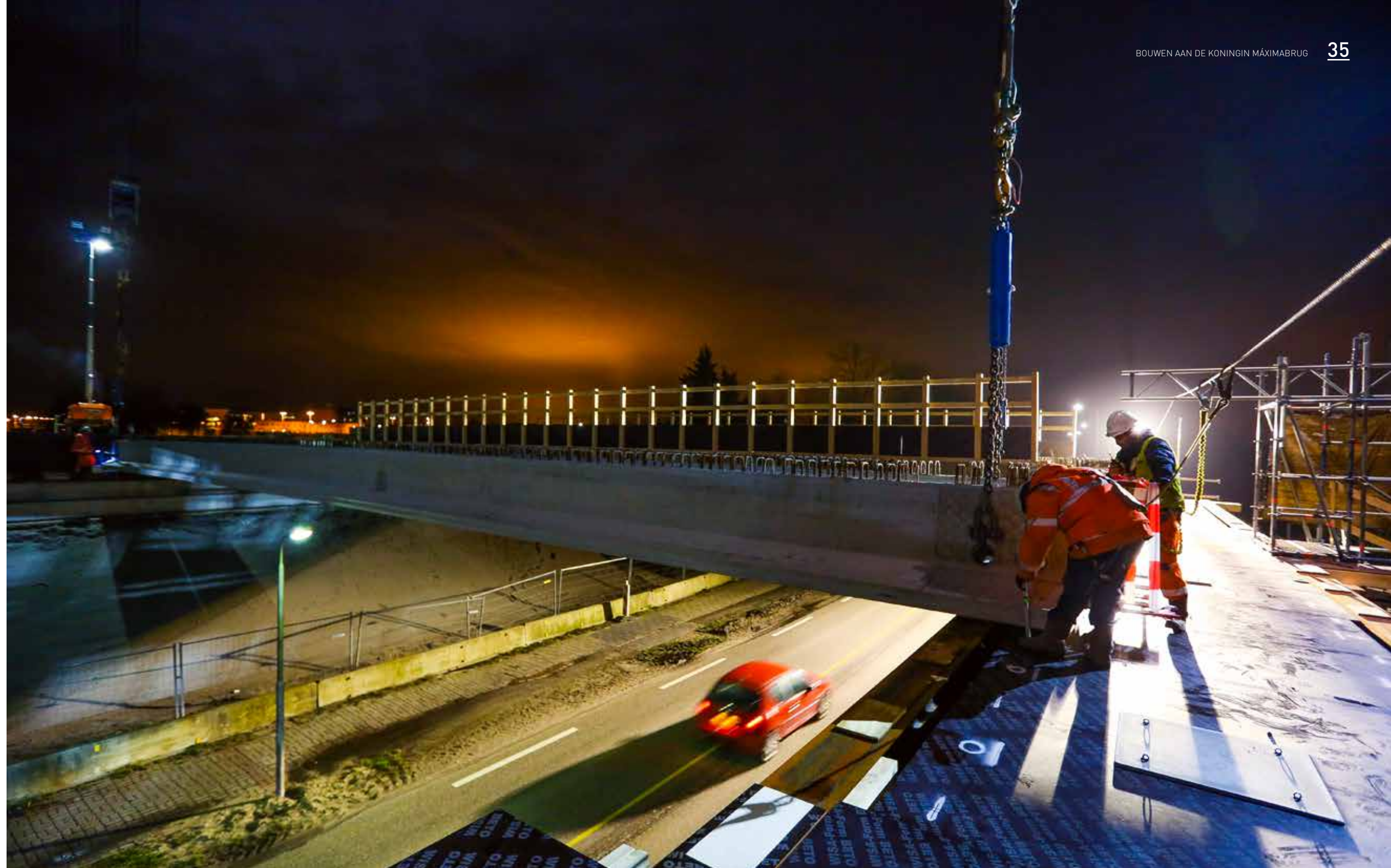
RENS OLIJ, PROJECTLEIDER MOBILIS

Rens was als projectleider van Mobilis verantwoordelijk voor het ontwerp en de realisatie van de Koningin Máximabrug. “Na het zien van de eisen van de gemeente Alphen aan den Rijn hebben we een ontwerp gemaakt, alle omgevingsvergunningen aangevraagd en materialen ingekocht. De gemeente gaf bij ons aan, aan welke functionele en realisatie-eisen de brug moest voldoen

– bijvoorbeeld dat de brug binnen 60 seconden open moet gaan – maar wij waren vrij in onze aanpak. Voor het ontwerp van de brug en omgeving hebben we hulp ingeschakeld: voor het landschap is wUrk Landschaps-architecten aan de slag gegaan, voor het ontwerp van de brug Syb van Breda en Hollandia heeft de bruginstallatie ontworpen. Wij hebben de tekeningen met

constructies bekeken en bedacht wat er allemaal nodig was om de brug daadwerkelijk te bouwen. Ik ben trots op de samenwerking met iedereen die heeft meegewerkt. Die verliep heel open, maar we waren ook kritisch naar elkaar toe. Het is fijn dat we precies het werk hebben gerealiseerd wat de opdrachtgever voor ogen had.”

DE BRUG- MATERIALEN ZIJN ONDER MEER METAAL, BETON, GLAS EN COMPOSITET



STIJN MAATHUIS, PROJECTLEIDER VAN GELDER

“DE KONINGIN MÁXIMABRUG IS EEN INTEGRAAL PROJECT WAARIN DUURZAAMHEID EN ESTHETIEK HAND IN HAND GAAN”

Ook Van Gelder speelde een grote rol bij de realisatie van de brug. “Wij waren verantwoordelijk voor de aansluitende wegen op de brug, de groenvoorzieningen, het rioolwerk, het watersysteem, de openbare verlichting, de verkeersregelinstallatie en de afwerking onder de brug met vlonders en looppaden. Een groot deel van het zand dat nodig was voor dit project is aangevoerd per schip. Op deze manier is de omgeving ontzien van veel transportbewegingen en hebben

we de CO₂-uitstoot in de bouw-fase beperkt.” Ook de paaltrassen voor de fundering van de landhoofden heeft Van Gelder verzorgd. “Dit zijn 500 betonnen palen van 10 tot 18 meter lang die allemaal in de grond zijn geheid en nu als wegligging van de brug fungeren.” Stijn vindt het goed dat de brug energieneutraal is. “Ik denk dat iedereen bij alles wat hij of zij doet, zoveel mogelijk moet streven naar duurzaamheid. Met de zonnepanelen wordt minimaal de stroom opgewekt

die de brug verbruikt. Denk hierbij aan de openbare verlichting, de bediening van de brug, de verkeersregelininstallaties en de slagbomen. De Koningin Máximabrug is niet alleen duurzaam, maar ziet er ook duurzaam uit. Zo kunnen weggebruikers van twee displays aflezen hoeveel energie er wordt opgewekt. En in het water hebben we in plaats van een elektrisch gemaal een windmolen geplaatst die het water rondpompt, filtert en zuivert. Ik ben trots op het eindproduct.”



Stijn Maathuis tijdens de bouw van de Koningin Máximabrug. Hij is trots op het resultaat.

Het grote, drijvende zonnepanelenveld wordt geplaatst in de sloten in de lus van de weg.





BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

“DE AMBITIE VAN DE GEMEENTE - OM EEN GOED,
ARCHITECTONISCH PRODUCT NEER TE ZETTEN -
OOK DAADWERKELIJK REALISEREN”

JAN BROUWER, ARCHITECT EN LID VAN HET KWALITEITSTEAM KONINGIN MÁXIMABRUG

Jan is sinds 2013 betrokken bij het ontwerp van de Koningin Máximabrug. “Het begon met de aanbesteding en de daarbij behorende concurrentiegerichte dialoog waarbij een drietal marktpartijen een aanbidding inclusief het ontwerp van de brug en het landschap mocht maken. Bij de uiteindelijke keuze van de aannemerscombinatie ging het onder meer over het ontwerp van de brug en de omgeving, de techniek van de bewegende brug en de civieltechnische aspecten in

het ontwerp. In de dialoogrondes werd op een integrale manier met ontwerpers en uitvoerders gediscussieerd om vast te stellen wie voldeed aan de ambities van Alphen aan den Rijn. Uiteindelijk is er een consortium uitgekomen waarin uitstekende ontwerpers, zowel voor de architectuur als voor het landschap, zijn opgenomen. De samenwerking verliep in een open en positieve sfeer. Ik ben trots op het resultaat van een integrale manier van werken van het gehele team. Het ontwerp

van de brug, het landschap en de overige technische aspecten zijn tot een goed einde gebracht. Er is met veel enthousiasme en vakmanschap gewerkt.”



BOUWEN AAN DE KONINGIN MÁXIMABRUG WAS:

**“MET EEN DESKUNDIG EN ENTHOUSIAST
PROJECTTEAM EEN INNOVATIEF EN
UITDAGEND PROJECT REALISEREN!”**

AB VAN DER SCHANS, PROJECTMANAGER GEMEENTE ALPHEN AAN DEN RIJN



Ook onder de brug kun je de naam Máxima spotten.

Ab is als projectmanager verantwoordelijk voor de planologische procedures, bestuurlijke besluitvorming en de bouw van de Koningin Máximabrug.

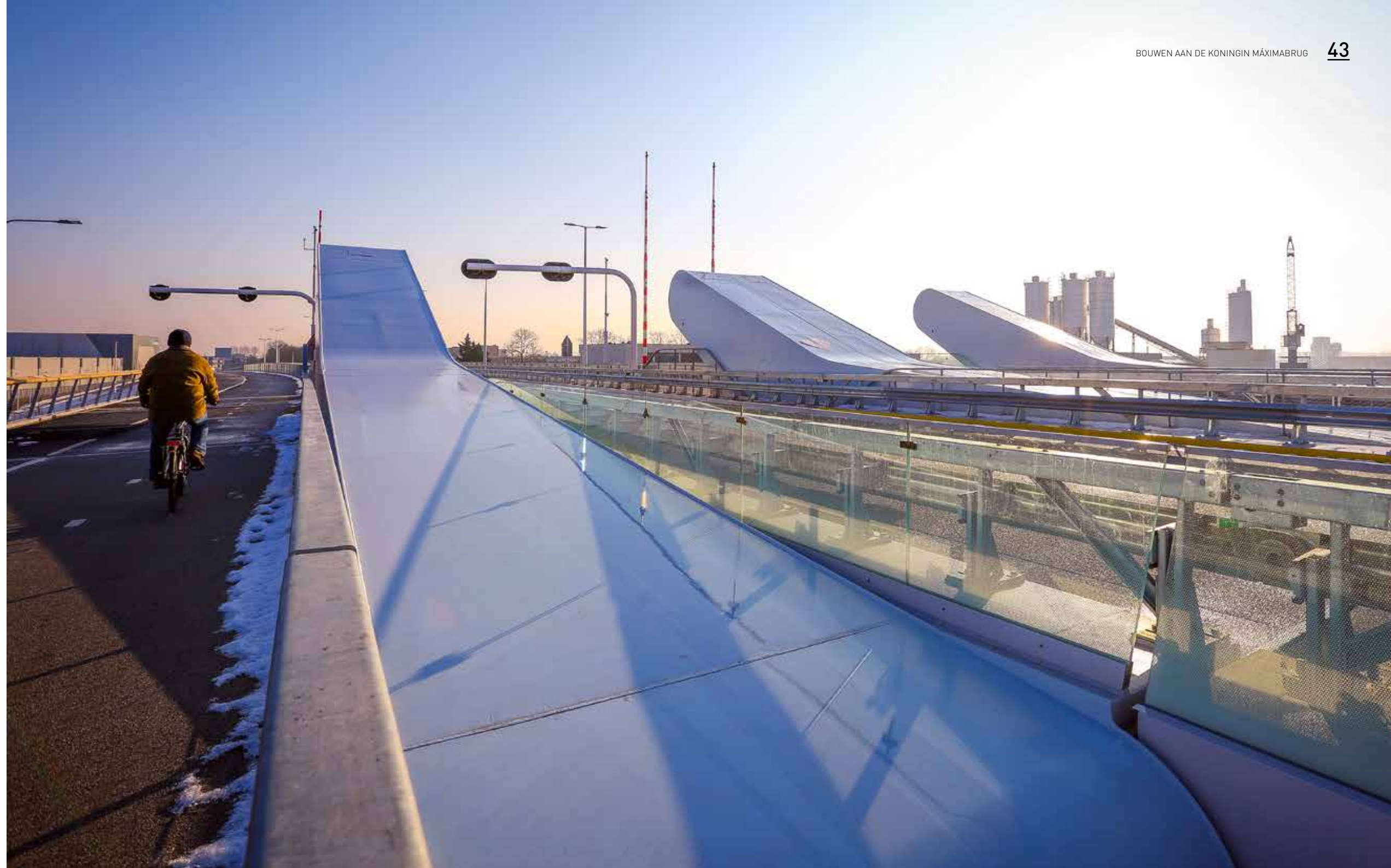
“Gemeente Alphen aan den Rijn heeft een grote ambitie voor dit project. De nieuwe brug is een duurzame en energieneutrale, goed functionerende, onderhoudsarme oeververbinding voor snel- en langzaam verkeer die uitgaat van hedendaagse techniek, zorg-

vuldige landschappelijke inpassing en vormgeving en is berekend op toekomstige ontwikkelingen. Deze ambitie is functioneel vertaald in een design and constructcontract.

Mobilis en haar bouwpartners boden de beste oplossing voor onze projectdoelstellingen. Door een goede samenwerking met bewoners, bedrijven, Mobilis en haar bouwpartners Van Gelder en Hollandia was het mogelijk tegenstellingen te overbruggen.”



WIST JE DAT
DE BRUG ZO'N
5.000 KEER
PER JAAR
OPEN- EN
DICHTGAAT?



EEN KIJKJE ACHTER DE SCHERMEN



DANKWOORD

Vanuit de gemeente hebben aan de brug gewerkt:

Ab van der Schans	Ton Massaro
Adrie Verheul	Tseard Hoekstra
Anthony Nieland	Ulbo Faber
Arjan van Timmeren	Wim Kaandorp
Arthur Peeman	Yttje Feddes
Ed Wesenaar	
Ferdinand Ketel	Bewoners en bedrijven van Koudekerk aan den Rijn, Hazerswoude Rijndijk en Alphen aan den Rijn
Frans van Gestel	
Gürnur Balki	
Inge Logtmeijer	Medewerkers van de gemeentelijke organisatie van Alphen aan den Rijn
Jaco Reusink	
Jan Brouwer	
Job Dresden	
John van der Laarse	Medewerkers provincie Zuid-Holland
Jona Geers	
Koos van der Heijden	Medewerkers Hoogheem-raadschap van Rijnland
Laurent de Jong	
Marcel van der Veen	
Marja Haring	Medewerkers Omgevings-dienst West-Holland
Michel Hagoort	
Onno Luijpen	
Paul van der Wijk	Medewerkers Omgevings-dienst Midden-Holland
Peter Klompen	
Tobias de Graaff	Betrokken adviseurs

Aannemingsmaatschappij Van Gelder

Bert Bloodshoofd
Carlo van Bemmelen
Daan Emmerik
Edwin Lommers
Fabian Schellingerhout
Frans de Lange
Jan Mooiweer
Jan van Andel
Jan van Loon
Jeroen Spaans
John van Maren
Leendert Ripping
Marcel Dekker
Mark Venus
Paul Kuster
Pim Schenk
Robert Zaal en asfaltploeg
Roman Helms
Stefan van Bemmelen
Stijn Maathuis

Hollandia Infra

Ad van Leest
Ad van Nieuwehuizen

Adrian Cook
Adrie Bouter
Andy Riley
Ard van Hoof
Arie Bol
Arie Heuvelman
Barend Labee
Bop Westerduin
Cees van de Rest
Cor Pols
Dick Ansink
Dick de Lijster
Dick van Maasbommel
Dirk Bras
Ely van Haperen
Glenn Burger
Guus Olierook
Hans Peter de Jong
Hans van Woerkum
Jan Kodde
Jan Zwanenburg
John Broeren
Manual Silva
Mark Bouman
Martijn van Dijk
Nardo Hoogendijk

Nico Zondervan
Pascal van Ommeren
Peter Pijnenburg
Piet de Vries
Pieter van Beusekom
Quido Vlot
Rene van Haaren
Richard Nijnatten
Robin Uittenbogaard
Ron de Korte
Ruud van Zanten
Stefan Schreuders
Ton Erkelens
Ton van den Berg
Willem Hoogenboezem
Wim van 't Hof
Medewerkers fabriek Hollan-dia te Krimpen aan den IJssel

Overige onderaannemers Hollandia Infra

Medewerkers van Stendess, Engineering
Medewerkers van Sarens

Hollandia Services
Galil Mouhout
Leen Weerheim
Overige medewerkers van Hollandia Services
Medewerkers van Pilz

Mobilis

Alex Swan
André Bouman
Anja Hessels
Anton Kaars
Antonio Almeida
Bart Koerts
Bert van Soest
Carolien Visschers
Daan van der Graaf
Dick Sijsma
Edward Koolmees
Erik van Rijswijk
Frank Walhout
Franz Grobecker
Harm-Jan Klein
Harmen Hoekstra
Henk Verweij
Herman van den Noort

Jan de Gunst
Jan de Jong
Jan Luijten
Jan van Goorsel
Kees-Jan Baan
Lucas de Rade
Mariëtte Zijderveld
Marjolein van Beek
Nick Nass
Patrick de Bok
Patrick Schipper
Paul tromp
Ralph Tomassen
Rens Olij
Richard den Boer
Sandra Schrauwen
Tom van Zwet
Ton Hollaar
Wesley Hol
Wim Bosschaart
Wim Guis
Yasmina Parodi
Onderaannemers Mobilis:
Biersteker Dak- en Gevelbekleding

Cornet Nautica
CRUX Engineering
Holterman Wapeningsstaal
Iv infra
Jos van den Bersselaar Constructie
MTM Moree
Reco Steigermaterieel
Spanbeton
TES Tilburg
Van der Zalm Metaalindustrie
Voorbij Funderingstechniek Wagemaker

ARCHITECT:

Syb van Breda & CO

Nicolai Waterdrinker
Syb van Breda
wUrk
Paul Kersten

Bosch Rexroth

Geert-Jan Latour
Marcel van den Hurk
Ron Lagendijk
Overige medewerkers van Bosch Rexroth

COLOFON

Het projectboek Koningin Máximabrug is een uitgave van de gemeente Alphen aan den Rijn.

Coördinatie

Stijn Maathuis (projectleider Van Gelder)

Ton Massaro (omgevingsmanager Koningin Máximabrug namens gemeente Alphen aan den Rijn)

Tobias de Graaff (gemeente Alphen aan den Rijn)

Yasmina Parodi (omgevingsmanager Koningin Máximabrug namens Mobilis)

Fotografie

Chantal van den Berg

www.bouwfotografe.nl

Redactie, ontwerp, vormgeving

VRHL Content en Creatie

www.vrhl.nl

Druk

Okay Color Graphics

