

De 30 beste ideeën boven water

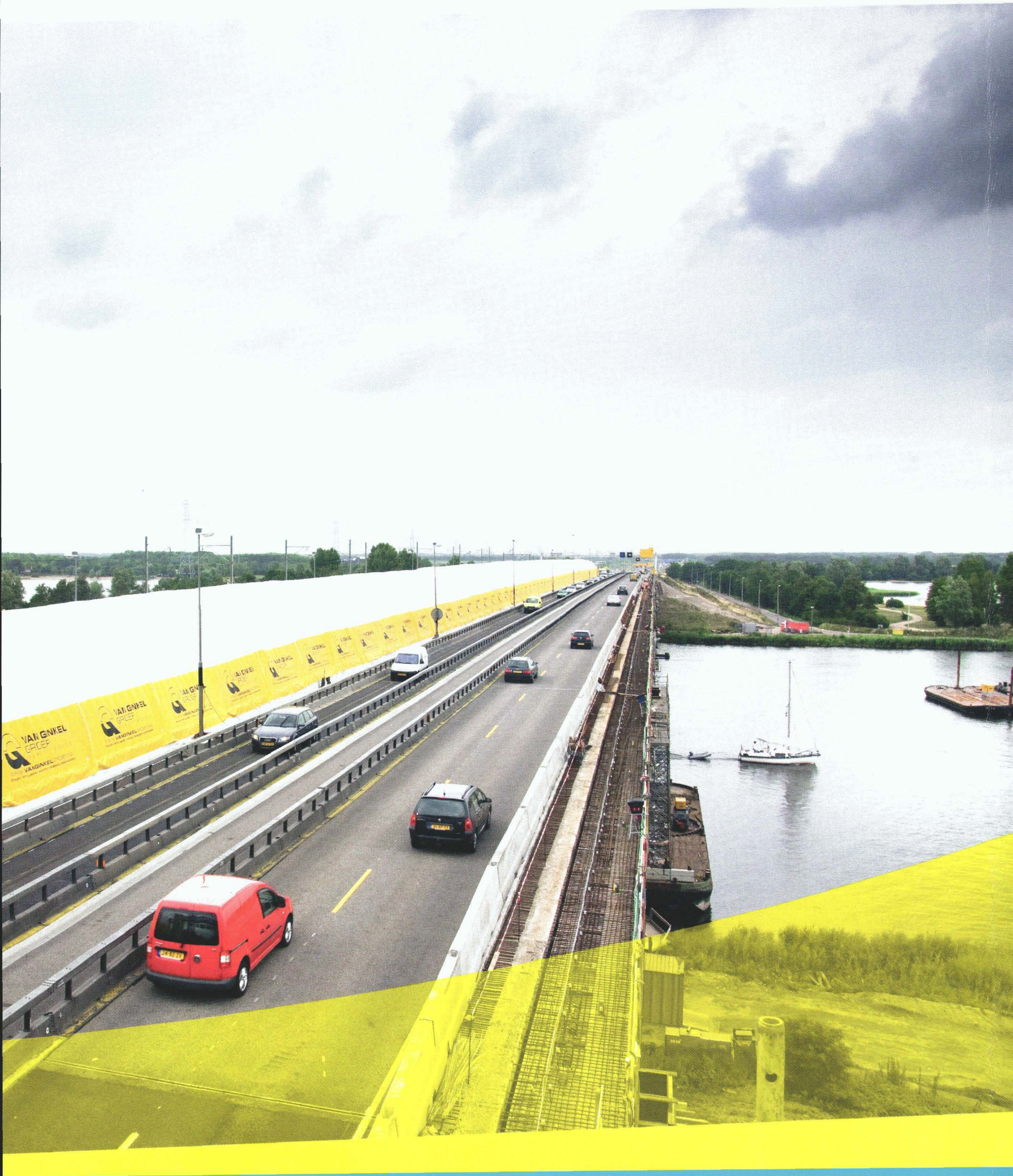
Prijsvraag Uitbreiding Hollandse Brug



(O) LITE • BOVEN OVER,
EY T • A2A • DAAR BIJ
E DUTCH • CAKE RIDE
OLVER • NEW WAVE •
R HOLLAND • 263S7B
10 • TROMP-L'-OEIL •
E NIEUWE (1) • SUR LE
ONDES • FUNICULAIRE
E • THE GREAT WAVE
AGE • DE HOLLANDSE
LANDSLICHT • YYYYYY
E (2) • AAAA • CCMTT

Prijsvraag Uitbreiding Hollandse Brug



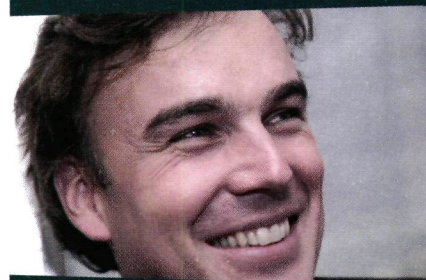


Inhoud

Voorwoord minister Eurlings	4	Boven over, onder langs!	56
Juryrapport	6	Brel	60
Prijswinnaars		Cake-Ride	64
AAAA	12	CCMTT	68
Caterpillar	16	Cosmo(po)lite	72
Dubbel NL	20	Daar bij die molen	76
Eervolle vermeldingen		Double Dutch	80
de Hollandse luchtstrook	26	Epifyt	84
Hollandse Nieuwe (1)	30	Funiculaire	88
Koolzaad	34	De Glooiende Passage	90
Overige geselecteerde inzendingen		the Great Wave	94
263S7B	40	Hollandse Hoogte	98
A2A	44	Hollandse Nieuwe (2)	102
de Aalscholver	48	Hollands Licht	106
BKE10	52	New Wave	110
		Retour Holland	114
		Sur le pont de treize secondes	118
		Tromp-l'-oeil	122
		UHB155	126
		YYYYYY	130
		Niet geselecteerde inzendingen	134



'Ik hoopte zoveel mogelijk ideeën uit de markt te halen. En dat is gelukt!'



Camiel Eurlings
minister Verkeer en Waterstaat

Speerpunt Hollandse Brug

De automobilist die vanuit Amsterdam naar Almere rijdt, passeert op een gegeven moment onvermijdelijk de Hollandse Brug. Die brug markeert een bijzonder punt in het Nederlandse snelwegennet. Het is de overgang van het 'oude land' naar het 'nieuwe land'. Het is de voordeur van Flevoland en Almere. Hier steekt onze automobilist de Randmeren over. Maar hij ervaart nauwelijks het unieke van die plek. Er ontbreekt een duidelijk accent.

Maak een speerpunt van de Hollandse Brug. Dat is de aanbeveling die de Routevisie A6 aan Verkeer en Waterstaat en de regionale overheden meegeeft. De ambitie is, de schakelfunctie van de Hollandse Brug beter zichtbaar te maken. Met een ontwerp van blijvende esthetische waarde, een ontwerp dat innovatief en duurzaam is.

Nu we de A6 ter plaatse gaan verbreden en ook de Hollandse Brug daadwerkelijk verbreed moet worden, ligt er een kans om aan die ambitie invulling te geven. Dat kan op heel veel manieren. Met deze prijsvraag hoopte ik zoveel mogelijk ideeën uit de markt halen. En dat is gelukt! Maar liefst 72 inzendingen kwamen binnen. De 30 beste zijn in dit boek opgenomen.

In Nederland gaat er steeds meer aandacht uit naar het landschap, zoals we dat zien vanaf de snelweg. Op te veel plekken is dat beeld verstoord en versnipperd, bijvoorbeeld door slecht ingepaste bedrijventerreinen. We proberen het uitzicht ook daar de moeite waard te laten zijn.

Op dat gebied is er de afgelopen jaren gelukkig al veel bereikt. De voorbeeldrouteontwerpen voor de A2, de A4, de A12 en de A27 hebben er toe bijgedragen dat er al anders wordt nagedacht over de snelweg in zijn omgeving. Het werpt vruchten af. Dat blijkt wel uit het feit dat vele wegbeheerders voor hun eigen wegen routeontwerpen en routevisies opstellen.

Dit boek helpt ons verder om esthetica deel uit te laten maken van het ontwerp van infrastructuur in zijn omgeving. De ideeën zijn wellicht ook te gebruiken op andere plekken in het land. Dus, beheerders en opdrachtgevers, laat u inspireren om over de vangrail heen te blijven kijken.

Camiel Eurlings,
minister van Verkeer en Waterstaat

Spanning met de randvoorwaarden trad in het bijzonder op bij de inzendingen die een 'dubbeldeksoplossing' voorstellen waarbij rijstroken boven elkaar komen te liggen. Deze voorstellen blijken lastig te realiseren binnen het plangebied. Vaak moet de aansluiting op de rest van de A6 buiten het plangebied worden gezocht, terwijl de mogelijkheden daar zeer beperkt zijn.

Op grond van zijn bevindingen droeg de toetsingscommissie 23 inzendingen voor uitsluiting voor. Deze inzendingen voldeden naar het oordeel van de toetsingscommissie niet aan de randvoorwaarden en zouden daaraan naar verwachting ook na kleine aanpassingen niet voldoen. Ook wees de commissie er op, dat met deze oplossingen meestal hoge kosten gemoeid zouden zijn.

Het toetsingsrapport is voorgelegd aan de jury. De jury stelde voor om toch alle ingezonden ideeën toe te laten tot de beoordeling. De adviezen van de toetsingscommissie en de eventuele mogelijkheden tot aanpassingen zouden bij het juryberaad worden betrokken. De uitschrijver stemde in met het voorstel van de jury en liet alle inzendingen toe tot de beoordeling, uitgezonderd drie inzendingen die zich niet aan de opgave hebben gehouden.

Algemene indrukken

De inzendingen werden onder motto, en voorzien van een volgnummer – gebaseerd op de volgorde van binnenkomst - aan de jury voorgelegd.

Voorafgaand aan de beoordeling van de individuele inzendingen besprak de jury haar algemene indrukken over de ingezonden ideeën. De jury gaf blijk van gemengde gevoelens. Hoewel zij verheugd was over de grote belangstelling voor de opgave, sprak zij ook teleurstelling uit. Veel inzendingen bleven naar haar eerste indruk onder de maat. Hiernaast kreeg de jury, afgaande op de conclusies uit het toetsingsrapport, de indruk dat de inzenders de wedstrijdregels niet altijd zorgvuldig hadden bestudeerd. Daarbij was zij van mening dat de toetsingscommissie nog soepel is geweest bij het interpreteren van de uitsluitingsgronden. De jury zag het ingewikkelde karakter van de opgave als een mogelijke verklaring voor de moeite die de inzenders klaarblijkelijk hebben gehad met de randvoorwaarden. Tenslotte had de jury de indruk dat inzenders vooral binnen hun eigen discipline zijn gebleven, terwijl de verwachting was dat juist uit samenwerking van verschillende vakgebieden nieuwe ideeën konden ontstaan.

Verloop van de beoordeling

In de eerste ronde selecteerde ieder jurylid de inzendingen die naar zijn of haar oordeel het beste voldeden aan de

beoordelingscriteria. Dit resulteerde in een aantal van 33 inzendingen, die door geen van de juryleden werden geselecteerd. De bespreking van dit resultaat leidde ertoe dat deze inzendingen niet bij de verdere beoordeling werden betrokken.

Van de 39 resterende inzendingen waren er 9 die elk door één van de juryleden werden voorgedragen voor de volgende ronde. Vervolgens werd van elk van deze 9 inzendingen besproken of deze in het licht van de totale selectie kansrijk zou kunnen zijn en op welke argumenten het positieve oordeel van het betreffende jurylid berustte. In alle gevallen besloot het jurylid de steun aan dit project in te trekken. Hiermee resteerden 30 inzendingen voor de volgende beoordelingsronde.

Daarbij werd afgesproken dat het ieder van de juryleden vrij stond, elk van de eerder afgevalen inzendingen in een volgende ronde alsnog bij de beoordeling te betrekken. In de volgende beoordelingsrondes perkte de jury de selectie eerst in tot 10 en vervolgens tot 5 inzendingen. Bij de slotdiscussie over het aanwijzen van gegadigden voor de tweede fase werd één van de eerder afgevalen inzendingen alsnog betrokken. Uiteindelijk kwam de jury unaniem tot een selectie van drie inzendingen die zij wil voordragen voor uitwerking in de tweede fase (de meer-voudige opdracht). Daarnaast wil zij aan drie inzendingen een eervolle vermelding geven. Ook hierover is de jury eensgezind.

De beoordeling

De toetsingscommissie onderscheidde de inzendingen globaal in vier categorieën: toevoegingen, dubbeldekkers, nieuwe brug naast bestaande brug en anders. De jury onderschreef deze typering.

Bij de voorstellen in de categorie **toevoegingen** ligt het accent op elementen buiten de eigenlijke brug zoals windturbines of andere objecten.

De categorie **dubbeldekkers** bevat voorstellen om rijstroken boven elkaar te plaatsen. Enerzijds zijn deze voorstellen lastig te realiseren binnen de beschikbare ruimte (de helling mag niet te steil zijn, waardoor al buiten het plangebied moet worden begonnen met stijgen, terwijl daar de benodigde ruimte ontbreekt). Anderzijds vermindert het ruimtebeslag binnen het plangebied en dat kan ten goede komen aan recreatieve functies. Verder ontstaat uitzicht voor de weggebruiker en kan door de hoogte die wordt bereikt de brug zelf een interessante toevoeging aan het landschap vormen.

Een deel van de inzenders pleit voor een **nieuwe brug naast de bestaande**. Soms worden ook daarbij rijstroken opgetild, maar dan zonder een volledige dubbeldekker te vormen.

Het valt de jury op dat weinig inzendingen voorstellen bevatten voor landschappelijke ingrepen in het plangebied. De meeste inzenders beperkten zich tot de brug zelf. Bovendien weerspiegelen lang niet alle ideeën voor bruggen het specifieke karakter van de locatie. Dat inzenders weinig oog hadden voor de landschappelijke aspecten van de opgave blijkt ook uit presentaties waarin de omgeving van de brug slechts een abstractie is. Tenslotte stelde de jury vast dat er in een aantal gevallen weinig aandacht was voor de functionele consequenties van het idee (zoals verkeersveiligheid en onderhoud).

Alles overziend constateert de jury, dat er wel degelijk *interessante ideeën zijn ingezonden*. De selectie van 30 inzendingen die worden opgenomen in de publicatie en de tentoonstelling, geeft een goed beeld van het scala van ingezonden ideeën. Voor zover er vragen zijn over realiseerbaarheid, functionaliteit en prijsvorming, stelt de jury voor deze vragen te betrekken in de opgave voor de tweede fase.

De groep van drie winnaars die de jury aanwijst, bestaat uit twee voorstellen om een nieuwe brug boven de bestaande te realiseren en een voorstel waarbij de nieuwe brug naast de oude komt te liggen. Naast de drie winnaars wil de jury nog drie inzendingen een eervolle vermelding geven om aandacht te vragen voor waardevolle elementen uit hun inzendingen. Het gaat om een dubbeldekker die opvalt door elegantie, een plan dat vooral is gericht op landschappelijke ingrepen en een idee om rijbanen op te tillen zonder te komen tot een volledige dubbeldekker.

Met deze selectie geeft de jury unaniem aan, dat zij grote waarde hecht aan uitwerking van ideeën om de Hollandse Brug zelf tot een markante constructie te maken. In het bijzonder bepleit de jury studie van oplossingen waarbij rijstroken boven elkaar komen te liggen. Er moet worden nagedacht over alternatieven voor de nu gangbare uitbreiding van de wegcapaciteit met steeds meer rijstroken naast elkaar. Het is de jury duidelijk dat er praktische problemen zijn bij het inpassen van een dubbeldeksoplossing in het plangebied. Hier staan grote potentiële voordelen tegenover in termen van belevingswaarde, ruimtebeslag en innovatie. De haalbaarheid van een *dubbeldeksoplossing staat niet bij voorbaat vast*. De jury wil daarom ook een oplossing tot de tweede fase toelaten waarbij een nieuwe brug naast de bestaande wordt gelegd. Het onderzoek naar deze variant is verder van belang, omdat de jury in het licht van de Almere Principles graag onderzocht ziet hoe een moderne houten brug op deze plek kan worden gerealiseerd.

Besluit van de uitschrijver

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de uitspraak van de jury overgenomen.

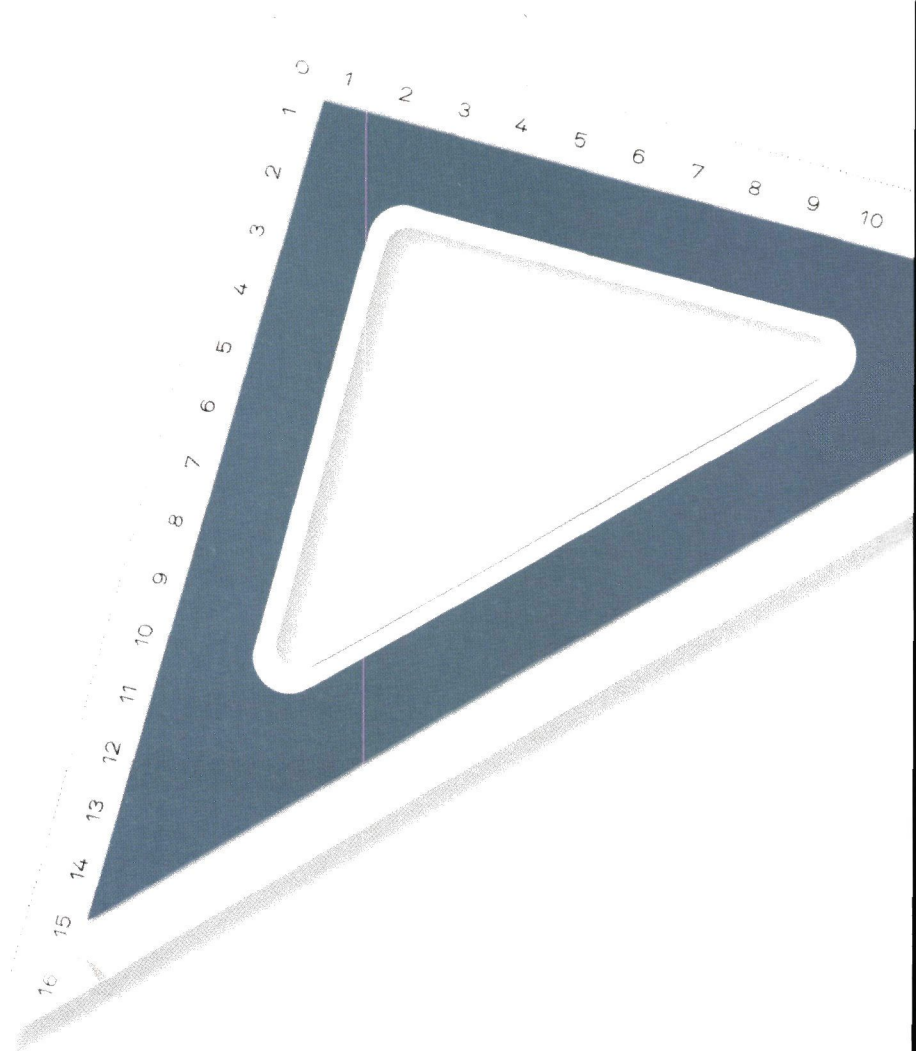
Hij verstrekt onder nader overeen te komen voorwaarden een meervoudige opdracht voor uitwerking van hun plannen aan:

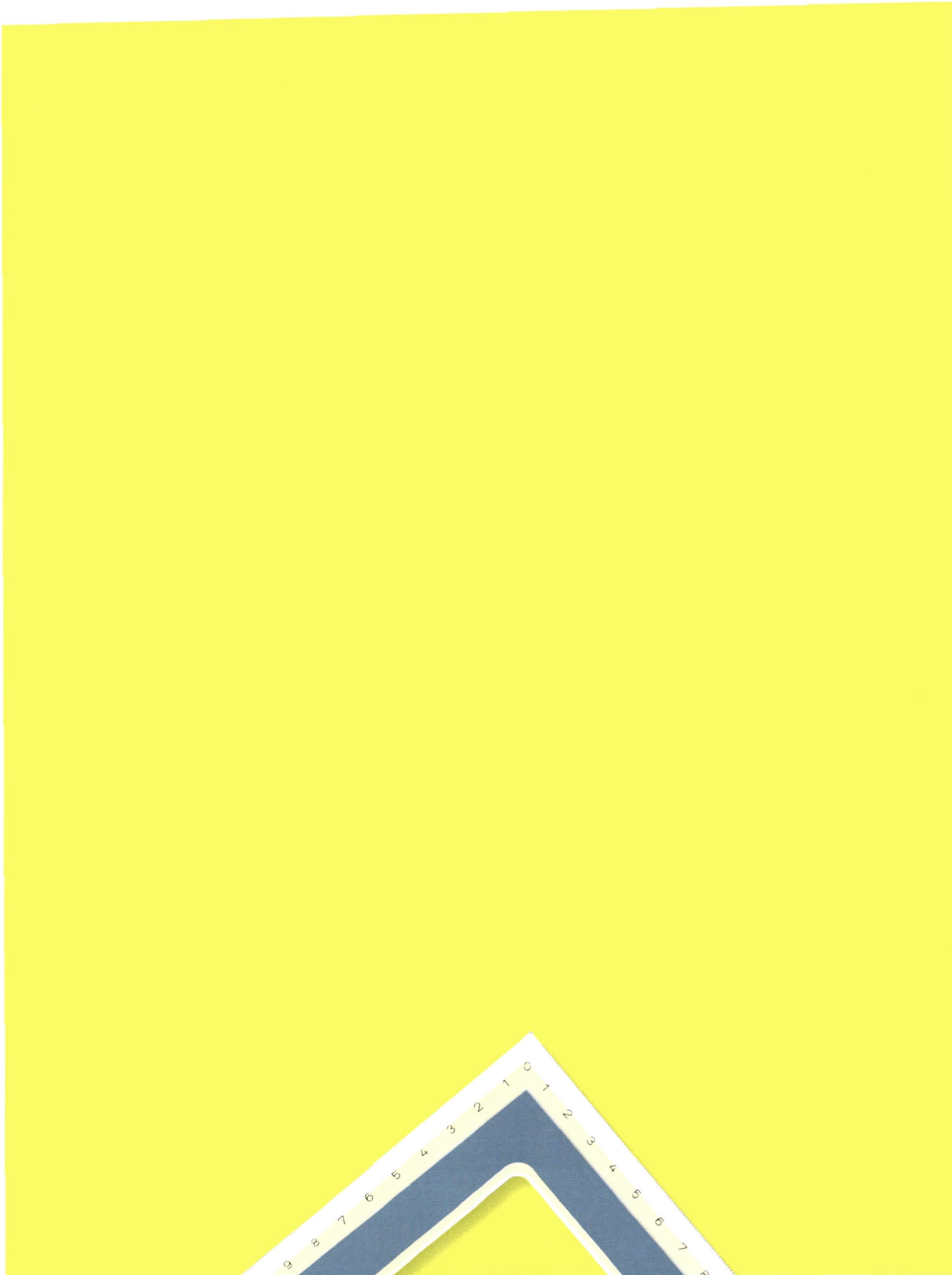
- Motto: AAAA: J.A.H. Achterbosch (Achterbosch Architectuur, Leeuwarden).
- Motto: Caterpillar: Hans van Heeswijk (Hans van Heeswijk architecten, Amsterdam)
- Motto: Dubbel NL: W.J.A. de Bruijn (Bureau voor Stedebouw en Architectuur Wim de Bruijn, Rotterdam)

De minister onderscheidt de volgende inzendingen met een eervolle vermelding:

- Motto: De Hollandse Luchtstrook: Joris Smits (architect, Amsterdam).
- Motto: Hollandse Nieuwe: A. Hoogeveen en J.G.C. Vegter (architectenburo irs. VEGTER b.i., Leeuwarden)
- Motto: Koolzaad: Jurgen van Staaden (Santman van Staaden Architecten, Almere)

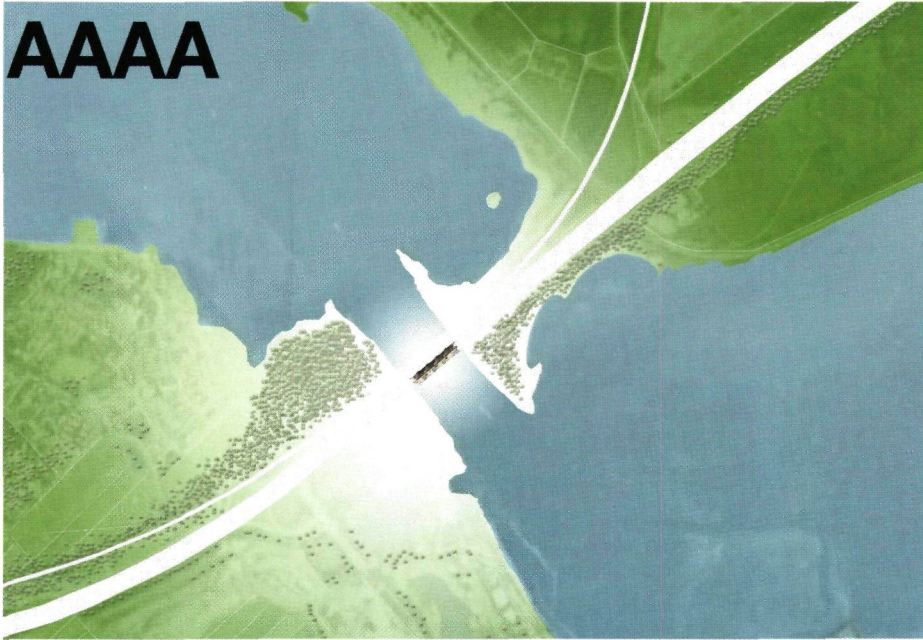
De beoordeling per geselecteerde inzending wordt op de volgende pagina's weergegeven.





Prijswinnaars

- AAAA
- Caterpillar
- Dubbel NL

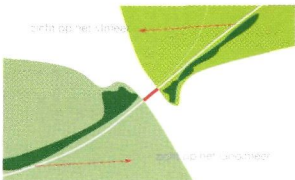


Inleiding

In de vlakke Nederlandse skyline tekenen zich geen verhogingen af. Het gemaakte land verheft zich in kerken en bruggen die boven de horizon uitsteken. Zowel het water als het silhouet van een landschap tegen de lucht zijn zorgvuldig vormgegeven. Bij de IJsselmeerpolders is dit heel duidelijk zichtbaar in de verkavelingstructuur, in het oudere land zijn de veenvlakte en het droogmakerijlandschap nauw met elkaar verbonden in een landschapsarchitectonische compositie.

De ruimtelijke kenmerken van de veenpolder en de droogmakerij zijn op verschillende schalen verwerkt in het patroon van de stad, ook van Amsterdam. In die zin bestaat verwantschap tussen Almere en Amsterdam. Natuur en stad gaan als twee fenomenen op allerlei niveaus als vanzelfsprekend samen.

Opgave



Een zorgvuldig ontworpen beplantingsplan, met transparantie naar het landschap erachter, maakt het rijden over de A6 een afwisselende ervaring. De A6 kenmerkt zich door bijzondere markeringspunten bij de overgangen tussen de verschillende landschappen. De Hollandse Brug vormt zo'n overgang, tussen oud en nieuw



Hollands landschap. De plannen om deze brug te verbreden vormen aanleiding ook hier een landschappelijke kwaliteit na te streven.

Voorstel

Ons voorstel is een nieuwe houten brug die voorziet in de vraag naar extra rijbanen, als symbool van maakbaarheid. Een civieltechnisch kunstwerk met een landschappelijk karakter: een nieuwe ruimte, een nieuwe landmark.

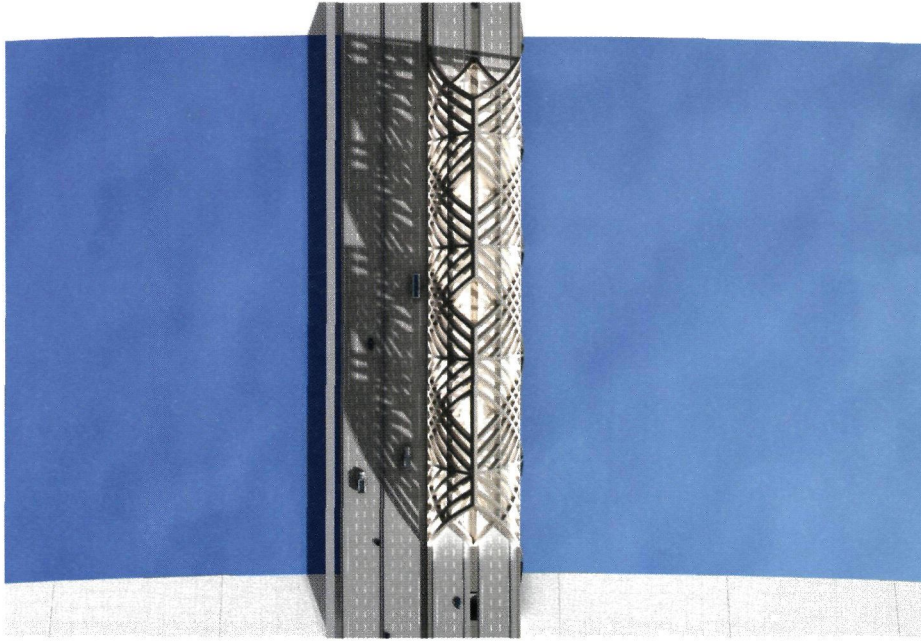
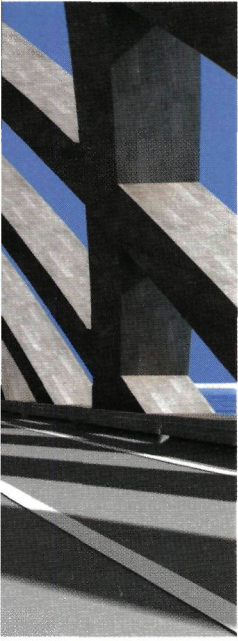
Natuurlijk en technologisch landschap lopen hier in elkaar over, met de houten brug als schakel. Hout wordt als hoofdconstructie in dit ontwerp ingezet op een sterk CO2-reducerende manier: qua vervaardiging, onderhoud en beheer.

De brug wordt opgebouwd uit populierenhout uit de polder. Het zal voor het eerst zijn dat een inlandse houtsoort gebruikt wordt voor deze acetylatische behandeling die het hout op natuurlijke wijze tot klasse I hout maakt.



Door deze toepassing kan de overheid het verantwoord gebruik van (inlands) hout zichtbaar op de agenda zetten. De hoge spanten die de brug dragen, vormen letterlijk een nieuw hoogtepunt in het landschap. Een nieuwe beleving van ruimte die naar kathedralen refereert en de bossen van de polders.



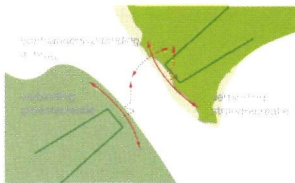


Ontwerp

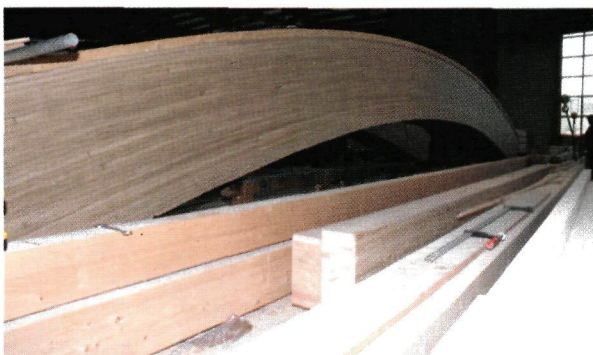
De oorspronkelijkheid van de omgevallen boom over het water en de beschouwing van de opgave zijn bij elkaar gebracht in dit ontwerp. Gefocust werd op het slim verbinden van de oevers, een uitdagende zoektocht naar vorm, afmetingen en duurzaamheid binnen een intelligente vakwerkconstructie van hout voor grote overspanningen.

Twee identieke vakwerken dragen het wegdek tussen de pilasters. Door de hoofdspanten door te laten schieten kan de overspanning van het wegdek gehalveerd worden.

Een opening tussen wegdelen maakt ruimte voor halve bogen die de spatkrachten opnemen, en wordt benut voor een ecologische route door de brug. Het resultaat is een aantal van deze vakwerken achter elkaar, die deels in elkaar geschoven één geheel vormen.



De vorm van de spitsboog, die grote overspanningen mogelijk maakt, komt in dit ontwerp ook voort uit het gebruik: er zullen vrachtwagens onder door moeten kunnen rijden, waardoor extra hoogte nodig is. Dit geeft de brug zijn karakteristieke gewelfde vorm, een kathedraal in de polder...



Motto

AAAA

Ontwerpers

J.A.H. Achterbosch, E.J. Tabak, B.J. Zantman (Achterbosch Architectuur, Leeuwarden) i.s.m. H. Meijer, A.B. van de Beld, A.W. Vogelzang, X. Chiu (Onix, Groningen), P. de Kan (visievorming, Groningen), D. Darasz (presentatie, Helsingborg Zweden)

Omschrijving

Een nieuwe brug naast de bestaande. Door de hoge houten spanten die de brug dragen zal de constructie van ver te herkennen zijn. Wie op de nieuwe brug rijdt, ervaart vooral de monumentale binnenruimte, die voor de inzender associaties oproept met een kathedraal.

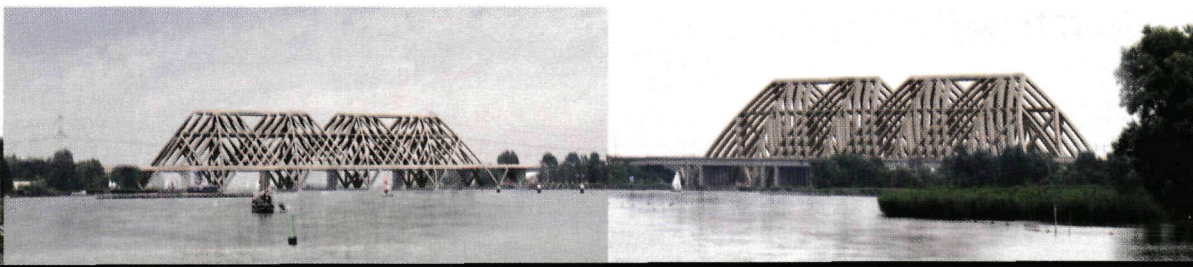
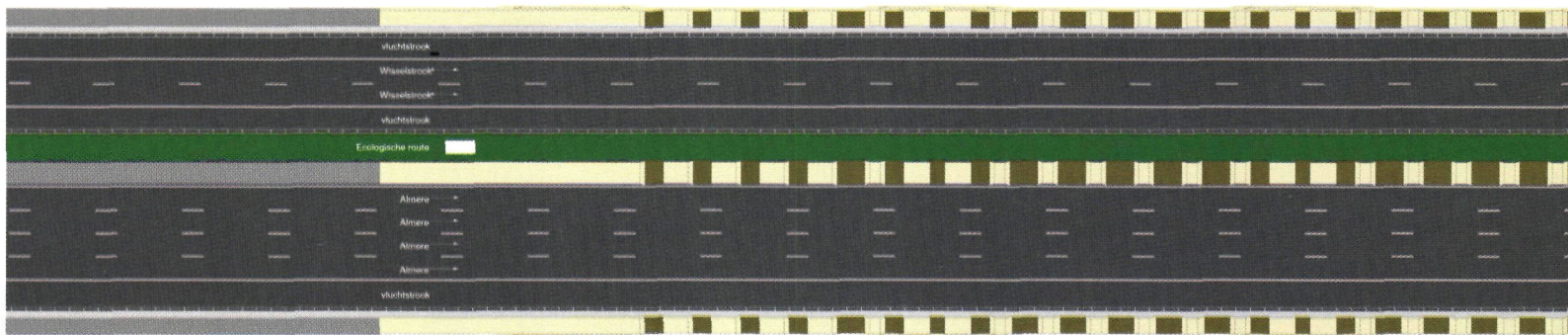
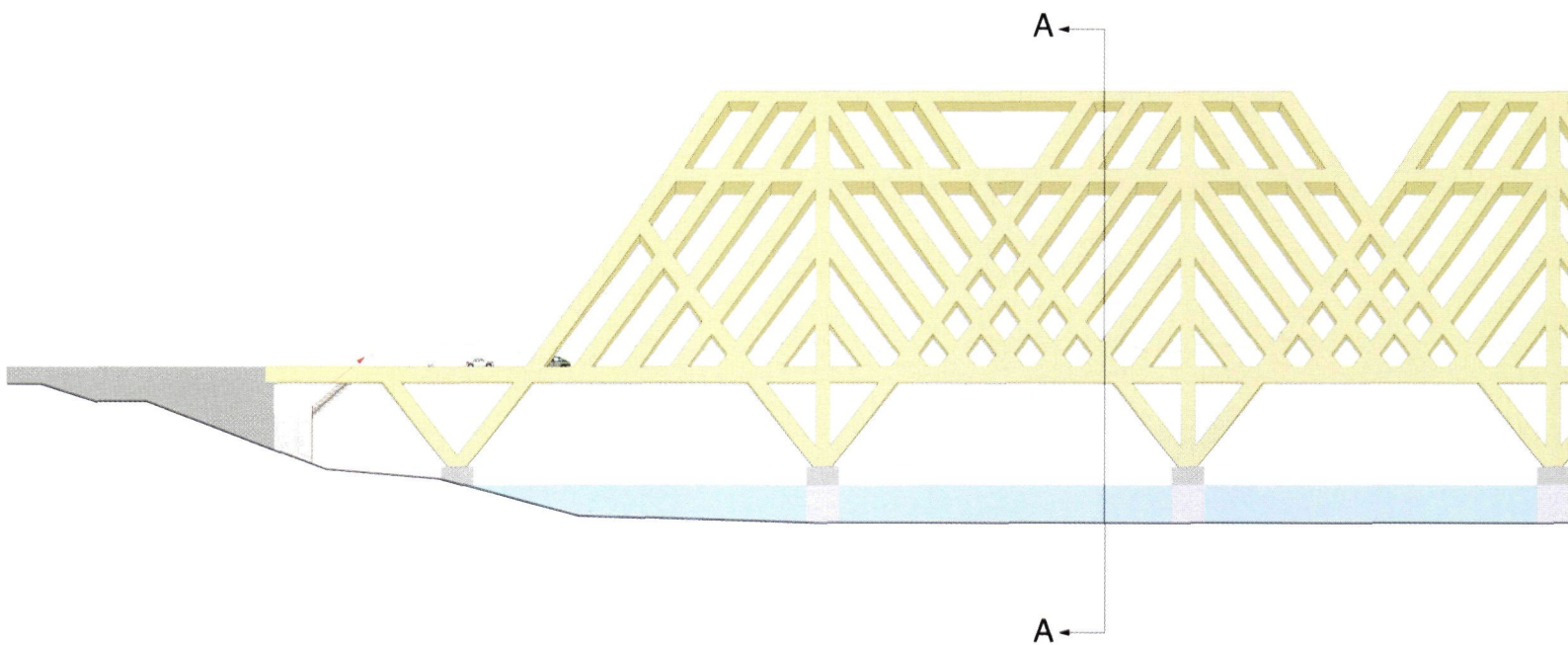
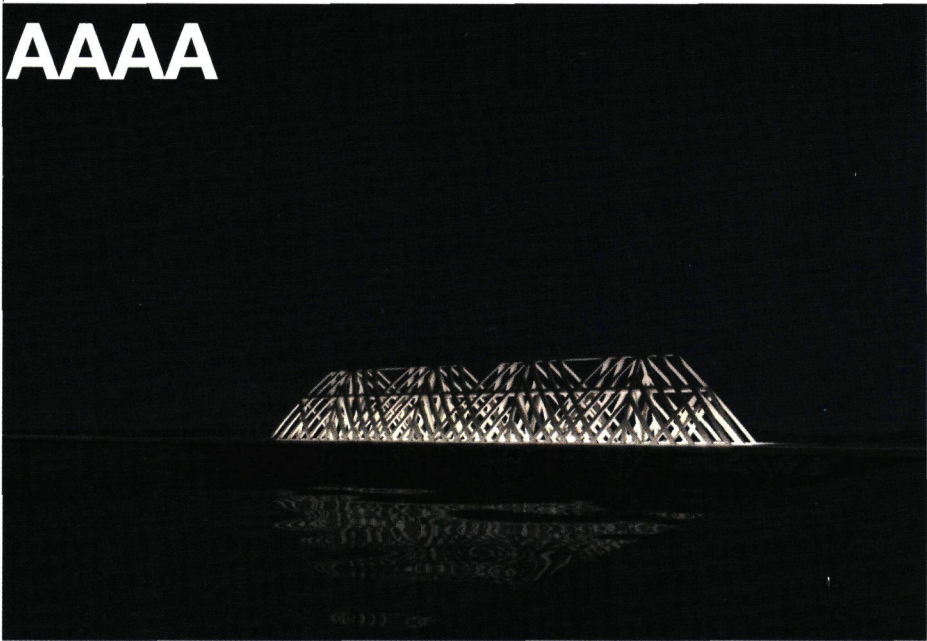
Oordeel

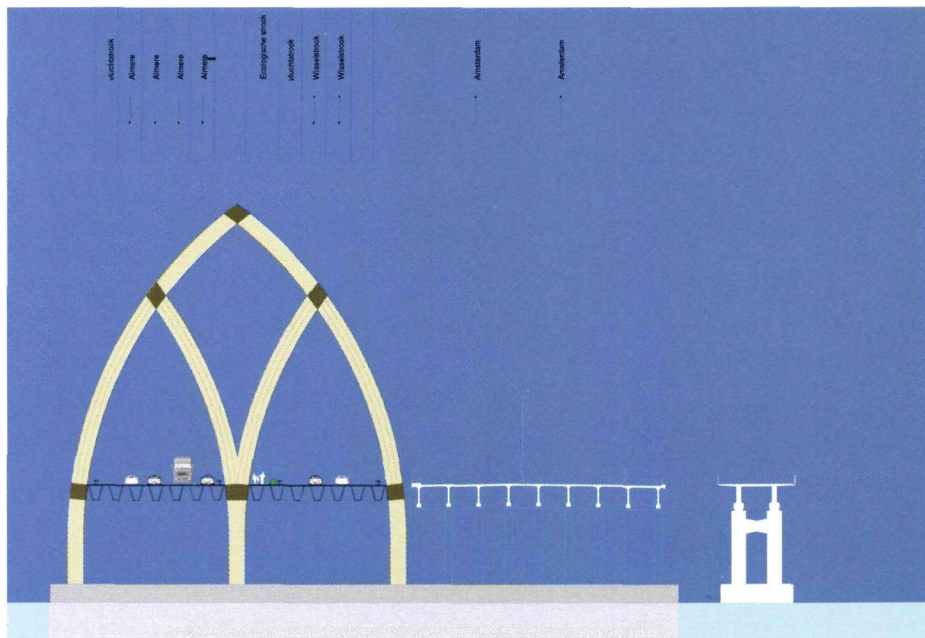
Volgens de jury kan de voorgestelde houten brug inderdaad een echt beeldmerk worden. Bovendien kan een moderne houten brug goed passen bij de Almere Principles. Het enthousiasme overheerst, al is het jammer dat deze inzender weinig aandacht heeft gehad voor het thema 'oud en nieuw'.

In de tweede fase moeten volgens de jury in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde komen:

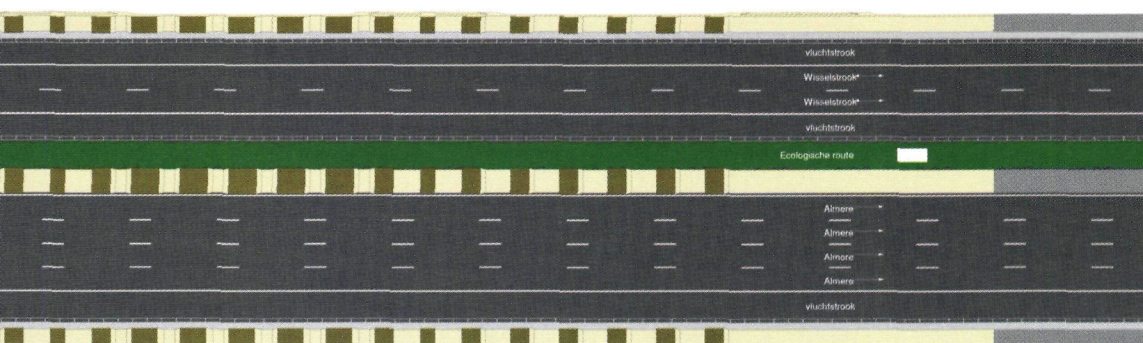
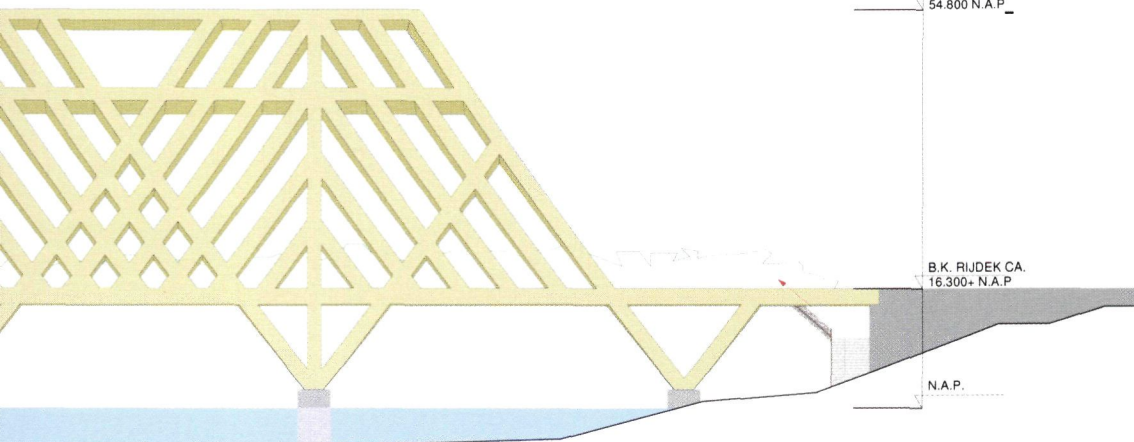
- Mogelijkheden om een verband te leggen tussen de nieuwe brug en de bestaande.
- De mogelijkheid van een vormgeving waarbij het verschil tussen het oude en het nieuwe land tot uitdrukking komt.
- Voor de materiaalkeus is een afweging nodig tussen het voorgestelde verduurzaamde hout en hoogwaardig tropisch hardhout met Fsc-keurmerk.
- Duidelijk moet worden welk onderhoud deze brug vraagt.

AAAA





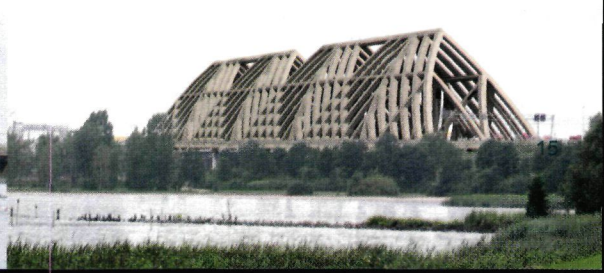
doorsnede AA



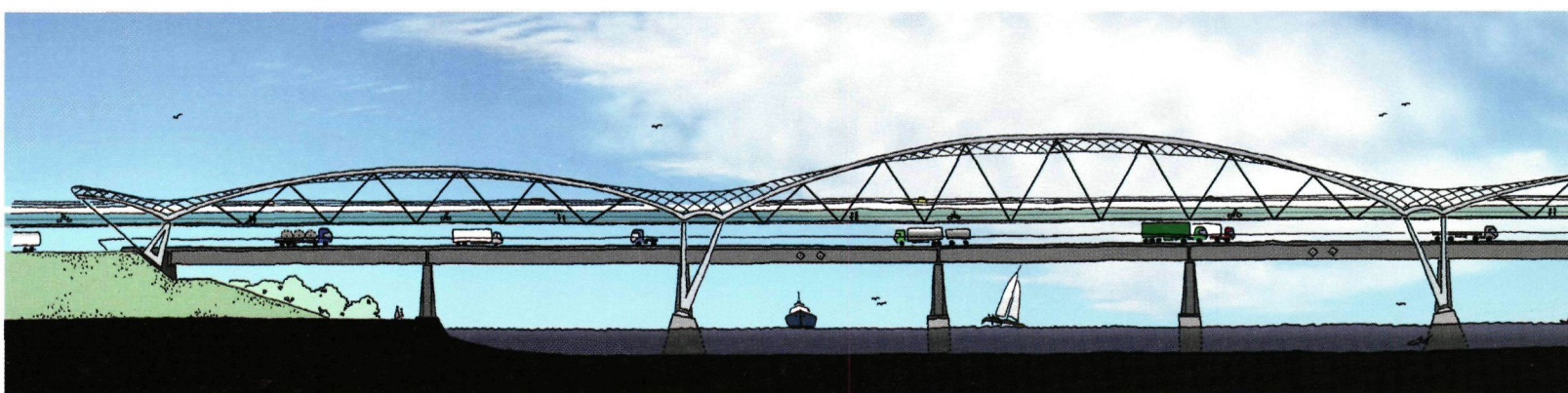
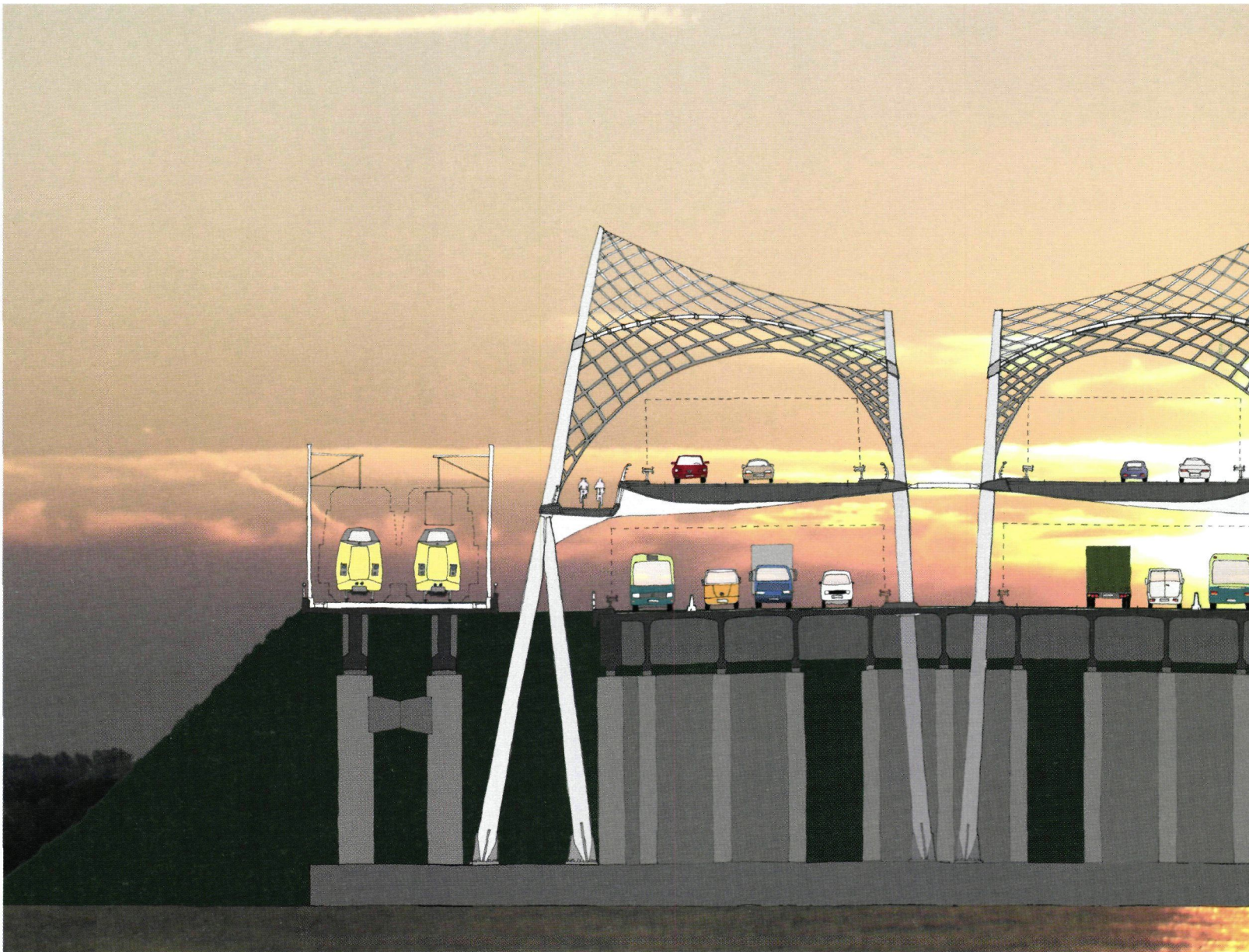
schaal 1:500

Motto

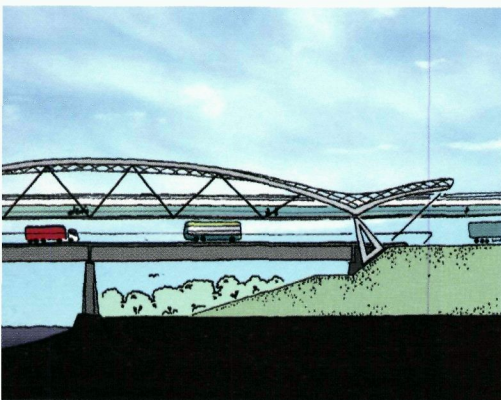
AAAA



motto CATE



R P I L L A R



Een brug met een unieke verschijningsvorm die een optimale beleving biedt voor weggebruikers, scheepvaart en omgeving.



Het hoog opgetilde brugdek van de bovenbrug maakt een weids uitzicht over de omgeving mogelijk.

Een uitbreiding van de brug waarin een logische samenhang tussen oud en nieuw wordt bereikt, niet twee (verschillende) bruggen naast elkaar, maar één nieuw geheel.

Zwaar vrachtverkeer en bussen op de bestaande, reeds versterkte onderbrug, lichter personenverkeer over de nieuw te construeren bovenbrug.

Op het bovenniveau:
fietsstrook, 2 x 3 rijstroken personenverkeer, fietsstrook.

Op het benedenniveau:
busbaan, 2 x 3 rijstroken vrachtverkeer, busbaan.

Een wisselstrook is als maatregel een compromis die mede is ingegeven door ruimtegebrek. Bij deze opzet van de nieuwe brug is voorzien in twee volwaardige extra rijstroken in plaats van een wisselstrook.

Boven elkaar geeft voor weggebruikers van personenverkeer, fietsers en eventuele voetgangers panoramisch uitzicht over water en land tijdens de passage van oud naar nieuw land.

's Avonds kan de brug worden aangelicht, waardoor het steeds een landmark in de route en de omgeving is.

Motto

Caterpillar

Ontwerpers

Hans van Heeswijk (Hans van Heeswijk architecten, Amsterdam)
i.s.m. Walter Spangenberg
(ingenieursbureau ABT, Delft)

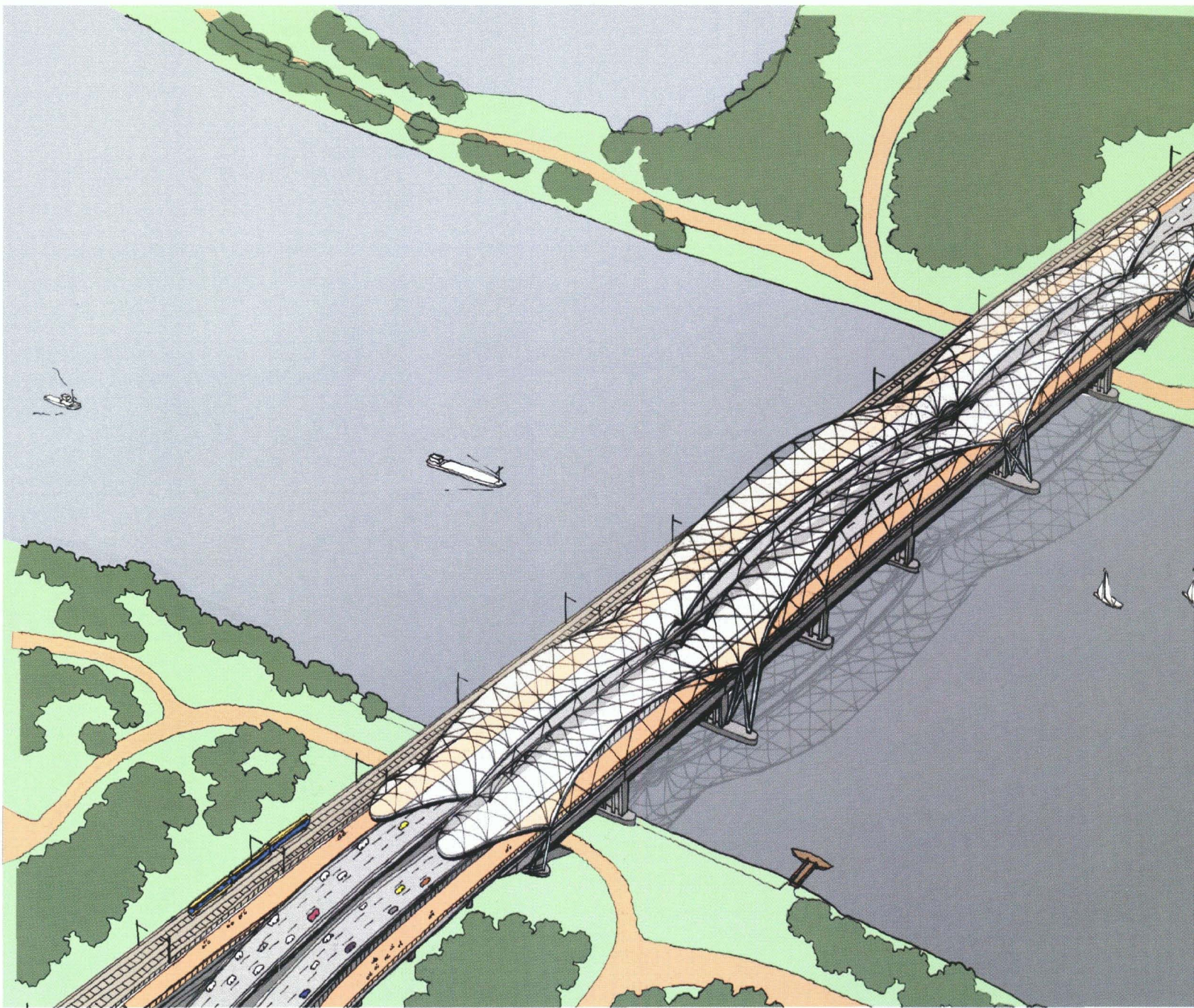
Omschrijving

Dubbeldekker met een net-constructie boven het bovendek. Zwaar verkeer rijdt onder, personenverkeer en fietsers worden over de bovenbrug geleid waar een nieuw uitzicht de belevingswaarde vergroot. De stapeling heeft ook voordelen voor de scheepvaart. Bovendien hoeven het Zilverstrand en de golfbaan minder terrein in te leveren.

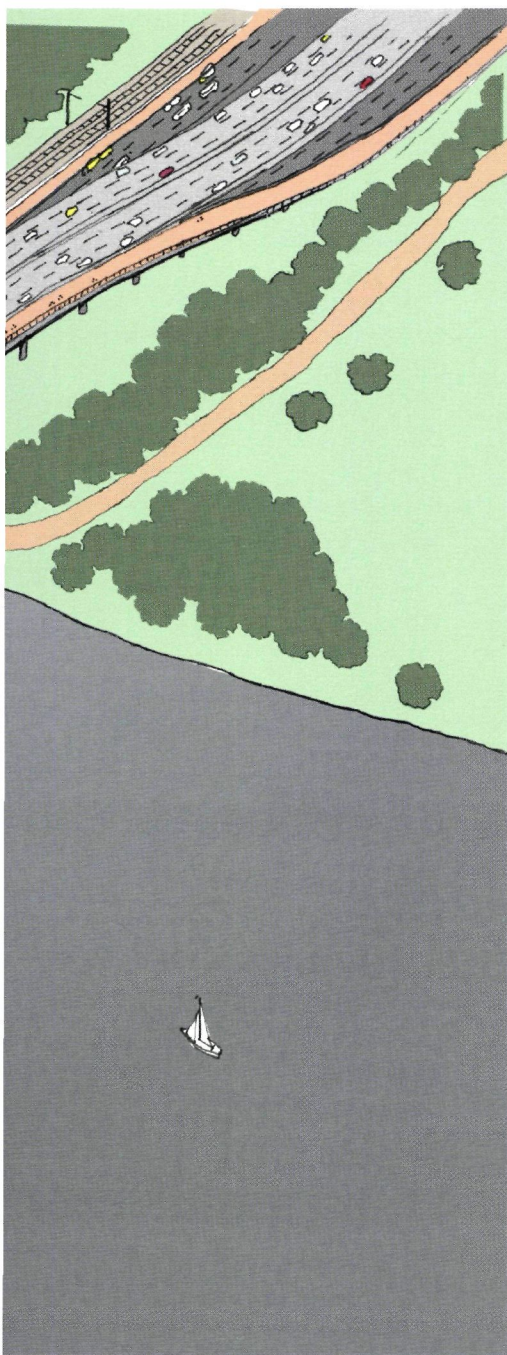
Oordeel

Inzendingen als deze sterken de jury in de overtuiging dat een dubbeldeks oplossing serieus moet worden overwogen en dat het idee van de dubbeldekker nadere studie verdient. Deze inzending biedt hiervoor een uitstekend uitgangspunt. De jury plaatst wel vraagtekens bij vrachtverkeer uitsluitend op het onderdek. In de tweede fase moeten volgens de jury in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde komen:

- De mogelijkheid van een vormgeving waarbij het verschil tussen het oude en het nieuwe land tot uitdrukking komt.
- Een nader onderzoek naar de logica van de constructie van de bogen en de tui.
- De voorgestelde rijstroken-configuratie sluit niet aan op de bestaande wegvakken. Dit moet in de tweede fase worden opgelost.
- Vrachtverkeer moet op alle stroken, behalve de wisselstroken, kunnen rijden.
- Het lengteprofiel van de weg (de toe- en afritten van het bovenniveau van de brug) moet beter aansluiten op dat van de rest van de A6.
- Tijdens de realisatiefase: de gevolgen van de werkzaamheden voor het verkeer op de A6. Mogelijkheden om deze gevolgen te minimaliseren.



Motto

Caterpillar

Een brug om doorheen te gaan maakt een duidelijk onderscheid tussen de beleving van de gewone snelweg en de brugpassage.

Scheepvaart en zeilvaart worden niet door een reeks van naast elkaar liggende brugdelen gehinderd. Het beslag op het waterprofiel wordt niet verzaamd.

Ook het ruimtelijk beslag op de omgeving naast de brug wordt niet vergroot. Het Zilverstrand en de golfbaan hoeven minder terrein in te leveren.

Fietsverkeer heeft een eigen niveau in de bovenbrug met een optimaal panoramisch uitzicht over de omgeving. Fietsen over de nieuwe Hollandse brug wordt een belevenis.

De hoofdvorm is een combinatie van een boogbrug en een tonconstructie. Deze constructie geeft de brug een eigen identiteit en maakt de brug van afstand herkenbaar en zichtbaar.

De nieuwe constructie is ook een gekoppelde boogconstructie. De kolommen worden op strategische plaatsen naast de bestaande brug geplaatst. De kruisconstructie tussen de bogen zorgt voor de noodzakelijke koppeling van de bogen. Tevens zorgen deze in de beleving van de passage dat je door de constructie rijdt en hier de ruimtelijkheid van ervaart. De constructie heeft een eigen structuur en uitstraling die bijdraagt aan de herkenbaarheid van deze specifieke locatie.

