



Stichting Boogbrug Vianen

Walkade 15
3401 DR IJsselstein
tel/fax 030 6872934
kvk 30150201
ING bank 67.54.19.484

.....
datum:
22 september 2010

onderwerp:
BEZWAARSCHRIFT
op het besluit van B&W gemeente Nieuwegein
van 23 juli 2010, kenmerk 48748/21444
met betrekking tot de aanvraag tot aanwijzing Gemeentelijk Monument
van de boogbrug over de Lek bij Vianen-Nieuwegein

**College van Burgemeester en Wethouders
gemeente Nieuwegein
Martinbaan 2
3439 NN Nieuwegein**

Geacht College,

Hierbij maakt Stichting Boogbrug Vianen gevestigd aan de Walkade 15 te IJsselstein ten huize van haar voorzitter
BEZWAAR op het besluit van 23 juli 2010, kenmerk 2010/618
met betrekking tot de aanvraag tot aanwijzing Gemeentelijk Monument van de stalen boogbrug over de Lek bij Vianen-Nieuwegein.

In het betoog met betrekking tot de waarderingscriteria worden onjuistheden vermeld en verkeerde conclusies getrokken.

1.

Onder punt 1 wordt gesteld dat de monumentencommissie reeds in 2003 de boogbrug 'op zichzelf' niet belangrijk genoeg vond voor aanwijzing als rijksmonument. Alleen als de brug opgenomen wordt in een groter verband als onderdeel van het Rijkswegenplan 1927 staat de commissie positief tegenover een aanwijzing als rijksmonument. Dit kan doorgetrokken worden naar het niveau van gemeentelijk monument.

Belangrijk feit is dat het College van Nieuwegein en de monumentencommissie het belang van de brug in het grote verband reeds in 2003 erkennen. (bijlage 1 en 2)

Zij baseren hun waardering op basis van waardenstellingen die Stichting Boogbrug Vianen heeft ingebracht en die als volgt zijn geformuleerd:

WAARDENSTELLING

van het ensemble van de 12 bruggen over de grote rivieren gebouwd in het kader van het Rijkswegenplan 1927.

De 12 bruggen vormen tezamen een uniek ensemble hetgeen door de volgende redenen en feitelijkheden wordt bekrachtigd:

1 De 12 bruggen markeren in zeer belangrijke mate de geschiedkundig-geografische identiteit van de Hollandse rivierendelta en is uniek in de wereld

Nederland is een waterland. Met haar talloze openbare en private bruggen, geconcentreerd op een relatief klein gebied, is ze uniek in de wereld. De bruggen over de grote rivieren wekken door hun formaat en de uitgestrekte aanzichten en uitzichten de meeste indruk en zijn bij uitstek historische Hollandse oriëntatiepunten die het deltalandschap markeren. Het zijn de 'monumentale kanjers' van het rivierenlandschap.

De grote rivierbruggen kennen een eigen historie. De Sint Servaasbrug te Maasticht (13e eeuw) is de oudste stenen rivierbrug van Nederland. In de 15e eeuw volgde er houten bruggen over de IJssel bij Kampen, Deventer en Zutphen. In de 19e eeuw werden de grote rivieren vervolgens overspannen door 21 stalen spoorbruggen en 5 stalen verkeersbruggen. Van de spoorbruggen liggen er thans nog enkele in oorspronkelijke vorm, de verkeersbruggen zijn allen gesloopt.

In de eerste helft van de 20e eeuw werden er vervolgens 15 stalen verkeersbruggen bij gebouwd waarvan twaalf in het kader van het Rijkswegenplan 1927. Deze 12 bruggen verkeren nagenoeg allen in oorspronkelijke staat met een daarop betrekking hebbende 'eigen geschiedenis'.

Als ensemble zijn de 12 bruggen uniek in de wereld en zijn in zeer hoge mate van belang als tastbare markeringspunten van de geschiedkundig-geografische identiteit van de Hollandse delta.

2 De 12 bruggen zijn onlosmakelijk verbonden met het Rijkswegenplan 1927

Het Rijkswegenplan 1927 was een zeer vooruitstrevend, visionair en ambitieus nationaal plan: tot dan uniek in de wereld. Het plan was het eerste moderne integrale wegenplan in de wereld en vormde een voorbeeld en blauwdruk voor andere landen.

De wegen die vernieuwd of aangelegd moesten worden besloegen geheel Nederland en vormen thans de basis van ons huidige wegennet.

Nederland bezit een leidende positie als distributieland. Deze is mede te danken aan de grootse opzet en het slagen van het plan. Het plan vormt daardoor een van de belangrijkste pijlers voor de nieuwe economische moderne ontwikkelingen van de 20e eeuw van het land.

Het Rijkswegenplan is uniek door de integrale aanpak, de vele symposia en onderzoeken die er aan vooraf gingen en de wegenbelastingwet uit 1926 die het plan financieel haalbaar maakte.

De impact van het plan is door de vele ontwikkelingen die er op volgden verloren gegaan. De laatste jaren zijn er diverse studierapporten en artikelen verschenen die de waarde van het Rijkswegenplan 1927 in historisch perspectief zetten. Onderbelicht blijft tot op heden de rol van de 12 bruggen over de grote rivieren. De Nederlandse Bruggen Stichting heeft in haar boek "Bruggen in Nederland 1800-1940" uitvoerig verslag gedaan van de historische feiten van de bouw van de 12 bruggen maar mist een uitgewerkt historisch

perspectief.

De kracht van het Rijkswegenplan 1927 lag in de overbruggingen van de grote rivieren. De bouw van 12 nieuwe stalen bruggen was daarmee de grootste uitdagingen van het plan. Zij kunnen om deze redenen worden bestempeld als 'de kroon van het plan'.

De onlosmakelijke samenhang van 12 bruggen met een uiterst belangrijk en uniek plan bewijst dat de 12 bruggen in zeer hoge mate van belang zijn vanwege de ensemblewaarde en cultuurhistorische waarden.

3 Het ensemble van de 12 bruggen is nagenoeg gaaf

De situering van de 12 bruggen is niet gewijzigd. De 12 overbruggingen liggen op de oorspronkelijke lokaties. Bij 3 bruggen hebben wijzigingen in de bovenbouw plaatsgevonden.

1. De bovenbouw van de brug bij Moerdijk is vervangen door een nieuwe terwijl de onderbouw oorspronkelijk gebleven is.

2. De bovenbouw van de brug bij Keizersveer is vervangen door delen van de oude Moerdijk brug terwijl de onderbouw oorspronkelijk is. Door de uitbreiding van deze brug zijn de pijlers echter wel verbreed.

3. De oorspronkelijke stenen brug van de Wilhelminabrug bij Maastricht is na vernieling in de WO II vervangen door een stalen bovenbouw. De stalen portaalbrug van Wilhelminabrug en Sint Servaasbrug over het doorvaarkanaal zijn oorspronkelijk gebleven.

Het ensemble van de 12 bruggen is nagenoeg gaaf en versterkt daarmee de ensemblewaarde in zeer hoge mate.

Het feit dat er bij drie bruggen in de laatste decennia van de 20e eeuw wijzigingen hebben plaatsgevonden versterkt het bestaansrecht van de bruggen. Het heeft er voor gezorgd dat het ensemble van de 12 bruggen in essentie niet is aangetast en daarmee gaaf is.

4 De 12 bruggen vertegenwoordigen een nieuw Nederlands fabrikaat

Nederland deed in de 19e eeuw op het gebied van spoorbruggenbouw over de grote rivieren de nodige ervaring op. De meeste bruggen (17 van de 21) werden echter in het buitenland gefabriceerd.

De 12 bruggen uit het Rijkswegenplan 1927 zijn alle door Nederlandse bedrijven gefabriceerd zodat er gesproken kan worden van een nieuw Nederlands fabrikaat. De nieuwe ontwikkelingen in de Nederlandse staalindustrie die door de 12 bruggen zijn ontstaan zijn van zeer grote nationale en internationale betekenis en versterken de ensemblewaarde van de 12 bruggen in zeer hoge mate.

5 Voor de bouw van de 12 bruggen werd een speciaal bureau opgericht.

Voor de ontwikkeling van de 12 bruggen werd in 1928 een speciaal bruggenbureau opgericht. Deze heeft de bruggen ontworpen op basis van esthetica en inpasbaarheid binnen het landschap.

Het bureau was zo succesvol dat ze thans nog steeds bestaat onder de naam Bouwdienst Rijkswaterstaat.

De oprichting van een speciaal bruggenbureau is onlosmakelijk verbonden met de 12 bruggen, bewijst een buitengewone nationale organisatiekwaliteit en versterkt daarmee de ensemblewaarde en cultuurhistorische waarde in zeer hoge mate.

6 De 12 bruggen werden gebouwd onder leiding van hoofdingenieur Harmsen.

Harmsen geldt als een van de meest vooraanstaande hoofdingenieurs van Nederland die

architectuur en esthetiek invoerde binnen het ingenieurswerk. Zijn leidinggevende en architectonische bemoeienis met de 12 bruggen is in zeer hoge mate van belang voor zijn oeuvre. Harmsen heeft van 1928 tot 1942 leiding gegeven aan het grote verkeersbruggenprogramma.

Het feit dat de 12 bruggen werden gebouwd onder leiding van één hoofdingenieur versterkt de ensemblewaarde en cultuurhistorische waarde in zeer hoge mate.

7 De 12 bruggen zijn om esthetische en bouwtechnische redenen niet uniform

De 26 spoor- en verkeersbruggen over de grote rivieren gebouwd in de 19e eeuw waren allen van de typenordening 'vakwerkliggers'.

De typenordening van het ensemble van de 12 bruggen daarentegen is voor elke brug verschillend. De verscheidenheid is ontstaan om esthetische redenen en inpasbaarheid in het landschap en om bouwtechnische redenen. De zorgvuldig afgewogen keuzes en beslissingen betreffende de typenordening maken het ensemble tot een uiterst sophisticated geheel. De vormgevingswaarden zijn voor het gehele ensemble van zeer groot belang wegens de kwaliteit van de architectonische en constructieve vormgeving en inpassing in stad en landschap.

8 De 12 bruggen markeren als ensemble het bouwtechnische keerpunt in de bruggenbouw op landelijk- en wereld niveau.

De verschillende vakwerkliggers van het ensemble zijn een verdere ontwikkeling van de Nederlandse bouwhistorie uit de 19e eeuw. Zij tonen de Nederlandse bruggengeschiedenis m.b.t. de grote overspanningen uit deze eeuw. Een vakwerk-lijger was een betrouwbaar bewezen constructie.

De verschillende typen boogbruggen van het ensemble, introduceren een nieuwe periode van bruggenbouw en constructietechnologieën. De brug over de Waal bij Nijmegen was bij gereed komen de grootste overspanning van Europa en kon zich meten met in die tijd in aanbouw zijnde grote boogbruggen in New York en Sydney.

Opvallend is dat er voor het gehele ensemble gekozen is voor de techniek van het klinken. Men beheerste de lastechniek maar deze was nog niet getest op grote brugconstucties. De hangers van de brug over de Noord bij Hendrik Ido-Ambacht werden gelast en waren daarmee een eerste toegepaste lasconstructie.

Het feit dat er met de boogbruggen nieuwe brugvormen in Nederland werden geïntroduceerd maar dat er voor het gehele ensemble de oude betrouwbare klinknagel-verbindingstechniek werd toegepast markeert een zeer belangrijk bouwtechnische keerpunt.

Het ensemble van de 12 bruggen is vanwege de vernieuwende nieuwe brugvormen en de betrouwbare verbindingstechnieken in zeer hoge mate van belang als uitdrukking van bouwtechnische en typologische ontwikkelingen.

De wijzigingen in de bovenbouw van de bruggen bij Moerdijk en Maastricht in de 60er en 70er jaren van de 20e eeuw tonen de functionele no-nonsens bouwontwikkeling van deze periode. Ze vormen met deze bouwwijze de levendige ontwikkelingen in de Nederlandse bruggenbouwhistorie.

9 De 12 bruggen maken deel uit van zelfstandige lokale ensembles.

Naast bijna elke van de 12 bruggen ligt één of meerdere andere bruggen, vaak spoor- of snelwegbruggen. Er is dan sprake van een zelfstandig lokaal ensemble. Deze ensembles vertegenwoordigen tastbare geschiedschrijvingen van bruggenbouw over de grote rivieren. Plaatsen die aan dit criterium voldoen zijn Zwolle, Maastricht, Zaltbommel, Arnhem, Vianen, Nijmegen, Moerdijk, Hedel, Dordrecht, Deventer.

Vanwege de ligging in het landschap zijn 10 van de 12 bruggen van zeer hoge mate van belang voor de lokale ensemble waarde en de tastbare geschiedschrijving van de bruggenbouw.

10 De 12 bruggen zijn geschiedkundig uiterst belangrijke monumenten.

Het ensemble is, op de brug over de Oude Maas bij Dordrecht na, tijdens de WO II geheel vernield geweest. De bruggen, net nieuw en met veel ceremonie opengesteld, werden door oorlogshandelingen onbruikbaar gemaakt. Nadat ze in oorspronkelijke vorm waren hersteld werden 4 bruggen (Zwolle, Maastricht, Zaltbommel, Arnhem) in dezelfde oorlogsperiode voor de 2e maal vernield. Na de bevrijding werden deze 4 bruggen opnieuw in oorspronkelijke vorm hersteld. Vanwege de strategische liggingen en de oorlogshandelingen, op en om de bruggen, zijn de 12 bruggen in zeer hoge mate van belang voor de geschiedenis van stad, regio en land.

De monumentencommissie heeft op 24 juni 2003 met haar beoordelingssystematiek de boogbrug als volgt gewaardeerd:

- 'op zichzelf' scoort de boogbrug **8 punten**
- als onderdeel van het ensemble scoort de boogbrug **13 punten**

Nu het College van Nieuwegein en de monumentencommissie de bovengenoemde ensemblewaarden van de boogbrug erkennen dient deze erkenning te worden uitgedrukt in een totale waardering. Het kan niet zo zijn dat de twee waarderingen naast elkaar blijven bestaan. De 'op zichzelf' staande waarden en ensemblewaarden zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Het gemiddelde van de twee scores wordt derhalve $(8+13) : 2 = 10,5$

De monumentencommissie heeft echter in 2010 een nieuwe waardering geformuleerd waaruit een score vloeide van **7,8 punten**.

Het gemiddelde van de twee scores wordt in de nieuwe situatie $(7,8+13) : 2 = 10,4$

Nu het College van Nieuwegein een score van 10 punten als een 'positief advies' accepteert is de conclusie gerechtvaardigd dat dit argument meegewogen wordt in de totale afweging.

2.

Onder punt 2 wordt gesuggereerd dat de brug niet meer in de oorspronkelijke toestand aanwezig zou zijn. Dit is onjuist getuige ook nagenoemd citaat van E. Delgorge:

(Bakker, M.M. en H.P. Klooster: Bruggen. Visie op Architectuur en constructie, een uitgave in samenwerking met de Nederlandse Bruggen Stichting, Matrijs, Utrecht 2004: hoofdstuk "Verkeersbruggen over de grote rivieren", pag. 67 e.v.; (citaat:)

"Door de ligging van het rivierbed was een volmaakt symmetrische opzet van hoofdoverspanning en aanbruggen mogelijk. (...) De vlakke dichte boogbalken lijken het middengedeelte enigszins op te tillen, terwijl de robuust uitgevoerde rivierpijlers de boog mooi afsluiten. De brug bij Vianen werd algemeen bejubeld. In de oorlog is de brug meerdere keren verwoest en na de oorlog is hij herbouwd in de oorspronkelijke constructie. Sinds 2001 zorgt de ernaast gelegen nieuwe brug voor een prachtig zijaanzicht."

Dat een brug is herbouwd vormt overigens geen enkele belemmering om een brug aan te wijzen als gemeentemonument of rijksmonument.

Van de 12 bruggen uit het Rijkswegenplan 1927 zijn de bruggen bij Nijmegen, Hendrik-Ido-Ambacht, Arnhem en Zwolle allen in WO II beschadigd en heropgebouwd. Deze vier bruggen zijn ondanks dat ze zijn heropgebouwd aangewezen als rijksmonument.

De boogbrug bij Vianen is heropgebouwd in haar oorspronkelijke vorm en heeft met de geschiedenis van de WO II meer cultuurhistorische waarde gekregen, derhalve staat dit punt de monumentwaardigheid geenszins in de weg.

Het betoog faalt.

3.

Bij punt 3 wordt gesuggereerd dat de brug geen specifiek historisch belang gehad zou hebben voor de geschiedenis van Vianen en Nieuwegein.

Dit betoog staat haaks op de canon van Nieuwegein, gepubliceerd op de website van de gemeente Nieuwegein (bijlage 3), waarin uitgebreid aandacht wordt besteed aan de geschiedenis van de brug. In deze canon wordt bevestigd dat de boogbrug voor Vreeswijk, dat deel uitmaakt van de gemeente Nieuwegein, van groot belang is geweest.

Deze voormalige zelfstandige gemeente heeft eeuwenlang een pontveer en vervolgens een schipbrug binnen haar grenzen gehad waar al het verkeer van Midden Nederland overheen geleid werd. Op deze specifieke oversteek zijn meerdere nationale plannen geprojecteerd waaronder een plan voor een hangbrug. Uiteindelijk werd met het Rijkswegenplan 1927 een definitieve brug geslagen die het Noorden met het Zuiden verbond. Vreeswijk en Vianen zijn gemeenten die door de geschiedenis en de herinnering aan van de pontveer en schipbrug een directe en een specifieke historische verbinding met de boogbrug kregen.

In de steunbuiging van de Historische Kring Nieuwegein (bijlage 4) wordt dan ook gepleit ook voor behoud van de boogbrug.

Op 7 april 2010 heeft de Monumentencommissie van Vianen positief geoordeeld over de aanwijzing van de Lekbrug als gemeentelijk monument: De commissie acht de brug behoudenswaardig vanwege het belang van de brug voor de beleving van de omgeving, het beeldbepalend karakter, de herkenbaarheid ervan in het landschap en de unieke vorm, maat en tijdstypering.

Dat de beleving van de brug ook in Vianen nu nog actueel is blijkt bovendien uit feit dat de gemeente Vianen de boogbrug in het logo ter ere van haar 750 jarig bestaan heeft verwerkt.

Ergo: Ook dit betoog is derhalve in strijd met de feiten.

4.

Dat de brug (nog) niet is opgenomen in de projecten met betrekking tot bescherming van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is in het kader van de beoordeling van de aanwijzing van de Lekbrug als gemeentelijk monument niet relevant.

Daarmee staat echter nog geenszins vast dat de kazematten in het kader van de bescherming van de Nieuwe Hollandse Waterlinie niet van nationaal belang zouden zijn.

Uit de publicatie "Nieuwe Hollandse Waterlinie, Aanwijzingsprogramma, aanvullende wijzigingen en verfijning" d.d. 23 september 2009 van de RCE (pag. 25), bij de totstandkoming waarvan de Stichting Menno van Coehoorn een grote rol heeft gespeeld, blijkt dat bij de aanwijzing van de onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als beschermd rijksmonument rekening wordt

gehouden met aanvulling en vervolmaking van de centraal geïnitieerde aanwijzingsprogramma's.

Volgens de Stichting Menno van Coehoorn zijn de mitrailleurkazematten in de pijlers van de Lekbrug uniek vanwege het feit dat deze kazematten reeds bij de bouw van de Lekbrug in de door Rijkswaterstaat voorziene ruimten zijn ingepast. Reden waarom de Stichting Menno heeft geoordeeld dat het verloren gaan van deze kazematten een groot verlies zou zijn voor ons nationale erfgoed (zie de brief van de voorzitter d.d. 17 juli 2007, aanvraag pag. 12) en bepleit deze kazematten weer zichtbaar en toegankelijk te maken.

5.

De stelling van B&W onder punt 5 dat de kazematten in 1948 niet meer teruggeplaatst zouden zijn en verloren zouden zijn gegaan is inmiddels achterhaald. Door deze stelling tegen beter weten in te handhaven miskent B&W de deskundigheid en de expertise van de Stichting Menno van Coehoorn.

Zoals gemeld in de reactie 4 hierboven is de kwestie rond de kazematten nog in volle gang. Met de brief van Stichting Menno van Coehoorn uit 2007 kregen de vergeten kazematten voor het eerst sinds decennia de nodige aandacht.

In onze aanvraag van 5 januari 2010 schreven wij dat de kazematten bij het herstel niet zouden zijn teruggebracht. Deze informatie is onjuist. Ook uit de laatste berichten van een forum op internet blijkt dat de ruimten van de kazematten nog steeds aanwezig en eenvoudig toegankelijk zijn. De schietgaten zijn echter wel dichtgemetseld en zijn er geen mitrailleurs te vinden. Voor de rest is het verdedigingswerk bestaande uit pijlers, kazematten en brug geheel intact.

-zie voor details: <http://www.fortificatieforum.nl> onderwerp: "Fortificaties van 1922 tot 1940"

Hoe de verantwoordelijke instanties over de toekomstige waarde van de kazematten beslissen, daarover is nog geen duidelijkheid. De conclusie in het besluit is derhalve prematuur.

Ook hier geldt dat voor een verantwoorde afweging de gemeente Nieuwegein informatie dient in te winnen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

6.

Onder punt 6 wordt gesteld dat door de aanleg van de extra rijstroken voor het langzaamverkeer de esthetiek van het oorspronkelijke ontwerp is aangetast.

Deze informatie is juist maar heeft geen blijvende waarde. De extra rijstroken zijn eenvoudig te amoveren. De dwarsverbindingen waar de rijstroken op rusten liggen op de trekbanden van de hoofdoverspanning en kunnen zonder grote technische ingrepen worden verwijderd. De extra rijstroken boven de uiterwaarden bestaande uit betonnen liggers gelegen op pijlers kunnen ook zonder grote technische ingrepen worden verwijderd.

Wanneer de boogbrug als derde brug over de Lek voor het langzaamverkeer wordt opengesteld dan kan uit esthetische overwegingen gekozen worden om de extra rijstroken te verwijderen waarmee het betoog faalt.

7.

Onder punt 7 wordt gesteld dat de brug geen hoge esthetische waarde heeft omdat er een hoogteverschil bestaat tussen de onderkant van de hoofdoverspanning en de onderkant van de aanbruggen.

Deze stelling is overgenomen uit het rapport van de Nederlandse Bruggen Stichting (1999) waarin onder criteria II. gesteld wordt:

“Het hoogteverschil tussen de onderkant van de trekband van de boog en de onderkant van de hoofdliggers van de aanbruggen doet afbreuk aan het fraaie uiterlijk van de overbrugging als geheel”.

In deze formulering spreekt de Nederlandse Bruggen Stichting over een detail binnen het fraaie uiterlijk en niet over hoge esthetische waarde van de gehele brug. Het fraaie uiterlijk wordt in het rapport onderbouwd met 7 zeer positieve waarderingen.

Over de ethische waarde van de brug zegt de Nederlandse Bruggen Stichting uiteindelijk onder het hoofdstuk conclusies:

*“Bij de waardering komen vooral de aspecten: constructieve vormgeving en inpassing in het landschap tezamen met de gaafheid en zeldzaamheid naar voren. Deze worden gewaardeerd als **in hoge mate belangrijk**”.*

(Ter informatie: De Nederlandse Bruggen Stichting is een voorname Nederlandse autoriteit op gebied van bruggenkunde en werkt sinds haar oprichting in 1992 nauw samen met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

Door een van de 9 punten, onder de kop Vormgevingswaarden uit het waarderingsrapport van de Nederlandse Bruggen Stichting te isoleren en uit te vergroten, trekt B&W in de eerste plaats de waardering van de NBS volledig uit zijn verband, om daaraan de (onjuiste) suggestie te kunnen verbinden dat de NBS zelf van mening zou zijn dat de oorspronkelijke brug geen esthetische waarde zou hebben, terwijl uit de totale waardering van de vormgeving door de NBS juist het tegendeel blijkt, namelijk “waardering in hoge mate”.

Door de waardering van de NBS op bovengenoemde wijze te manipuleren, treedt B&W – als niet deskundige - zelf in de beoordeling van de vormgeving en doet B&W een regelrechte (arrogante) aanval op het werk van Ir. Harmsen en alle loftuitingen die de deskundigen in de loop der jaren over de brug hebben geuit.

(ik citeer:) *“De brug te Vianen noem ik met opzet het laatst. Zij spant onherroepelijk de kroon. (...) Alle goede eigenschappen uit de voorgaande drie bruggen zijn hier vereenigd. (...)*

Wanneer men de brug van verre over den verkeersweg nadert, doet haar rijzige en slanke constructie denken aan de Parijsche Triomfpoort.” (aldus: Th. Haakma Wagenaar, 1937 in het vakblad Architectura, zie ook aanvraag pag. 10).

8.

Onder punt 8 wordt gesteld dat de brug niet uniek is, omdat de fietsbruggen de gaafheid van de brug beperken.

Deze stelling kan niet gevolgd worden omdat uniciteit geen direct verband heeft met het criterium ‘gaafheid’. Het is wel zo dat de gaafheid van de brug aangetast is door de fietsbruggen. Deze stelling is reeds in punt 6 behandeld.

Wat betreft de uniciteit kan er gerefereerd worden aan het rapport van de Nederlandse Bruggen Stichting die de zeldzaamheid van de brug waardeert als **in hoge mate belangrijk**.

Het betoog heeft derhalve geen zinnigheid.

9.

Onder punt 9 wordt gesteld dat er al vier bruggen van het Rijkswegenplan 1927 aangewezen zijn als rijksmonument en dat het erfgoed van het Rijkswegenplan 1927 niet verloren zal gaan als de boogbrug bij Nieuwegein/Vianen vernietigd wordt.

In deze stelling wordt het argument van de Staatssecretaris van OCW gevolgd die tot op heden onvoldoende juridische middelen had om landelijke uitgestrekte ensembles aan te kunnen wijzen.

De kennis over de 12 burgen van het Rijkswegenplan is sinds de publicatie "Bruggen in Nederland 1800- 1940" (uitgegeven in 1997 door de Nederlandse Bruggen Stichting) voor het eerst in de geschiedenis een nationale zaak.

Voor de gemeente Nieuwegein geldt dat de gemeentelijke monumentencommissie de waarde van het ensemble met een score van 13 punten hoog waardeert.

Ook het College van Nieuwegein gaf in 2004 in haar advies aan de minister te kennen dat de een groot deel van de Nieuwegeinse Raad de boogbrug erkent als waardevol voor het ensemble.

Erkenning van het nationale ensemble kost veel tijd en moeite. Voortschrijdend inzicht over jonge industriële monumenten gaat onverminderd voort. Stichting Boogbrug Vianen streeft ernaar dat het ensemble over enkele jaren een nationaal monument zal zijn. Het argument van Staatssecretaris van OCW anno 2007 dat vier beschermde bruggen voldoende is voor het behoud van het ensemble kan geen stand houden. In de discussie over de bescherming van de Hollandse Waterlinie is thans komen vast te staan dat de verbindende factor tussen de zelfstandige objecten een buitengewone meerwaarde is. Vroegtijdige vernietiging van onderdelen dient derhalve voorkomen te worden.

Als de gemeente Nieuwegein enerzijds pleit voor behoud van het ensemble en anderzijds mogelijkheden creëert om waardevolle onderdelen van dit ensemble te kunnen laten slopen dan is haar gedrag tegenstrijdig.

10.

Onder punt 10 wordt gesteld dat de boogbrug visueel storend is in relatie tot de nieuw gebouwde bruggen. De omgevingswaarden en de karakteristieke waarde zouden met betrekking tot dit punt niet vast staan.

Deze - niet door deskundigen ondersteunde - mening van B&W getuigt van grote arrogantie. B&W meent immers achteraf te kunnen en mogen oordelen dat het ontwerp van Zwarts & Jansma Architecten en de Bouwdienst Rijkswaterstaat mislukt zou zijn. Aan deze mening kan echter geen enkele waarde worden toegekend. Vast staat immers dat Zwarts & Jansma Architecten en de Bouwdienst Rijkswaterstaat bij het ontwerp van de tweede en derde Lekbrug uitdrukkelijk rekening hebben gehouden met de bestaande brug, omdat toen nog het plan was om de bestaande brug blijvend te laten functioneren (zie: Zwarts & Jansma Architecten: "Tweede en derde Lekbrug rijksweg A2, Vianen" aanvraag pag. 14).

Overigens wordt de mening van B&W niet gedeeld door de inwoners van Nieuwegein en Vianen, de vele passanten en de deskundigen, die het werk van Zwarts & Jansma Architecten kennelijk wel geslaagd vinden, zie het hierboven bij punt 2 aangehaalde citaat van E. Delgorge (ik citeer:)

"Sinds 2001 zorgt de ernaast gelegen nieuwe brug voor een prachtig zijaanzicht."

11.

Onder punt 11 wordt gesteld dat de boogbrug niet in goede staat bewaard is. Het wegwerken van achterstallig onderhoud, hetgeen noodzakelijk zal zijn indien de brug een gemeentelijk monument wordt, is erg kostbaar. De kosten van een dergelijk onderhoud wegen niet op tegen de cultuurhistorische waarde van de brug.

Betreffende dit punt is het volgende van belang:

De boogbrug is eigendom van Rijkswaterstaat die plannen heeft om de A2 tussen Ouderij-
Everdingen uiteindelijk te verbreden naar 2 x 5 rijstroken waardoor de rijstroken voor het
langzaamverkeer op de twee nieuwe bruggen verdwijnen. Voor het langzaamverkeer is dan een
3^e brug over de Lek nodig.

**Rijkswaterstaat heeft de verplichting deze 3^e brug met rijksmiddelen te financieren zonder
dat de gemeenten Nieuwegein en Vianen hieraan hoeven bij te dragen.**

Rijkswaterstaat wil hiervoor een nieuwe betonnen brug bouwen om redenen dat het onderhoud
van een betonnen brug goedkoper is dan het onderhoud van de oude stalen boogbrug.

In het Hoger Beroep van 22 augustus 2007 waarin Stichting Boogbrug Vianen het besluit met
betrekking tot de aanwijzing van de boogbrug als rijksmonument van de Staatsecretaris van
OCW aanvocht bracht Rijkswaterstaat haar financiële berekeningen over hergebruik van de
boogbrug naar buiten (bijlage 5).

Hieruit blijkt het volgende:

De bouw van een nieuwe brug kost FL 51 miljoen.

Herstel van de oude boogbrug kost FL 26 miljoen.

Het hergebruiken van de boogbrug is dus aanzienlijk goedkoper dan het bouwen van een derde
nieuwe brug.

Wanneer de onderhoudskosten over 100 jaar berekend worden dan blijkt dat een betonnen brug
voordeliger is. De onderhoudskosten van een betonnen brug bedragen totaal FL 55 miljoen en
de onderhoudskosten van de oude boogbrug bedragen totaal FL 90 miljoen.

In de bovengenoemde berekeningen is bovendien geen rente doorberekend die de totale
onderhoudskosten structureel beïnvloeden.

Voorts zijn de onderhoudskosten gebaseerd op technologische inzichten anno 1997 die
achterhaald worden wanneer nieuwe en betere conserveringsmiddelen in de handel komen.
Ten slotte is de berekening van het onderhoud van de boogbrug berekend op een intensief
gebruik, namelijk dat de brug als snelwegbrug in de A2 hergebruikt zou worden.

De financiële gegevens die Rijkswaterstaat in 2007 bij de Raad van State werden ingebracht
zijn niet bruikbaar voor een goede afweging.

Het advies van Rijkswaterstaat aan het College van Nieuwegein is derhalve ondoorzichtig en
berust op onvolledige doorberekeningen.

Onder punt 11 is gesteld dat de kosten voor het onderhoud niet opwegen tegen de
cultuurhistorische waarden.

Het College van Nieuwegein dient een goed onderbouwde berekening te krijgen van de
werkelijke financiële kosten om hier een goede afweging in te kunnen maken.

Naast de financiële gevolgen is in het besluit geen aandacht besteed aan de belasting op het
milieu. Wanneer de boogbrug gesloopt wordt en er een derde nieuwe brug gebouwd moet

worden kost de sloop van de boogbrug energie door versnippering van de stalen bovenbouw en
de stenen onderbouw, het transporteren van de materialen en het omsmelten van het staal in de
hoogovens. Tevens kost de bouw van een nieuwe brug onevenredig veel energie en
grondstoffen.

De gemeente Nieuwegein dient over deze aspecten een uitspraak te doen als zij een
weloverwogen besluit wilt nemen.

Samenvattend bezwaar.

- Het besluit is gebaseerd op onvolledige informatie en twijfelachtige conclusies.
- De gemeente Nieuwegein heeft geen relevante informatie ingewonnen over de status van de brug als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- De boogbrug wordt onvoldoende meegewogen in het kader van het grote geheel van het Rijkswegenplan 1927 en het ensemble van de 12 bruggen.
- Het advies van de monumentencommissie dient te worden herzien in het kader van het grote geheel waardoor de score uitkomt op 10.3 punten.
- Omdat 10.3 punten een positief advies sorteert dient dit in het besluit te worden meegewogen.
- De gemeente Nieuwegein heeft met het advies van Rijkswaterstaat onvoldoende inzicht over de relevante financiële onkosten van het hergebruik van de boogbrug en de bouw van een nieuwe brug.

Voorts dient te worden vermeld dat het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Vianen d.d. 31 augustus 2010 in een besluit antwoord geven heeft met betrekking tot de gemeentelijke monumenten-aanvraag voor de boogbrug. Dit besluit bevat nieuwe feiten die het onderhavig bezwaarschrift verder zullen onderbouwen maar die momenteel nog niet kunnen worden verwoord. Stichting Boogbrug Vianen behoudt zich daarom daarom het recht om deze nieuwe gegevens in te brengen tijdens de hoorzitting.

Conclusie:

Het besluit van het College van Nieuwegein dient te worden heroverwogen.

namens Stichting Boogbrug Vianen



W.J. van Sijl
voorzitter

met dank aan:
Mw. Mr. E.D.M. Verboom
Advocaat & Procureur
Veldmaarschalk Montgomerylaan 629
Postbus 2018, 5600 CA Eindhoven

bijlagen:

1.
brief van het College van Nieuwegein aan de Rijksdienst voor de Monumentenzorg d.d. 19 november 2004
2.
verslag van de vergadering van de Gemeentelijke Monumentencommissie d.d. 24 juni 2003
3.
webtekst van de canon van Nieuwegein
4.
brief van de Historische Kring Nieuwegein d.d. 20 september 1998
5.
nadere stukken door Rijkswaterstaat toegekomen inzake het Hoger Beroep d.d. 19 juli 2007