

STICHTING BOOGBRUG VIANEN



VERZOEK

TOT VOORDRACHT UNESCO WERELDERFGOED

van

de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927

DAAR AAN DE DIJKEN
LIGGEN OVERSTEKEN VERGETEN DRAGERS
VADEREN MOEDEREN GEFEESTE PIJNEN
RONT GEKLONKEN SEIZOENEN TE WAGTEN OP EERBEToon

STAAL
DRAAIT
IN GEVAL DE KLEINKINDEREN INTERPLANETAIR WILLEN
DE AANZIGTEN DER RIVIEREN
/
TOT DE ONWETENDEN
ZONDER GEZANG ZONDER WEERWIL VAN HERHALING
KLAAR ZIJN MET HUN DESTRUCTIEVE PRAATJES

LAAT ONS DAN THANS POETSEN DE MAGISTRALE PLEKKEN DER AARDE
WAAR BOVEN WATER GESGIED GESCHREVEN WERD

LAAT ONS POEIEREN HET HOLLANDS STOF
HET ONGEORLOOFD GELOOF LUCHTIG
EN
BREKEN SPEKTRAAAL DE REFLEKTIE ZELF
SPREKEN MET DEZE WOORDEN DEES
DE ONEINDIGE SPREUK

Yk Amei, 2004

Dit verzoekschrift is verstuurd aan:

- belanghebbende provincies en gemeenten
- belanghebbende organisaties en deskundigen
- media
- donateurs

oplage 300

ISBN 90-800528-8-4

*Stichting Boogbrug Vianen
Walkade 15
3401 DR IJsselstein
t/f 030 6872934*

foto omslag: brug over de IJssel bij Zwolle, *B. Rietveld*

Reden tot verzoek

Sinds de oprichting van de Nederlandse Bruggen Stichting in 1992 wordt er vanuit deze centrale organisatie gewerkt aan het in kaart brengen van de cultuurhistorische en bouwtechnische waarden van de Nederlandse bruggen. Diverse waardevolle bruggen zijn in het verleden zonder voldoende besef van cultuurhistorische waarde geamoveerd. Dankzij onder andere de Nederlandse Bruggen Stichting is het collectieve bewustzijn inzake het industrieel erfgoed de laatste jaren gegroeid en zijn Verschillende bruggen als beschermd monument aangewezen.

Omdat het industrieel erfgoed hedendaagse geschiedenis schrijft is het vaak uiterst complex en soms ondoorzichtig hierin hoofdzaken te onderscheiden. Stichting Boogbrug Vianen zoekt sinds 1998 de exacte waardenstelling van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927. Als onafhankelijke stichting flankiert zij het beleid van de Nederlandse Bruggen Stichting en neemt zij de vrijheid verdergaande uitspraken te doen. De aanvragen tot aanwijzing beschermd monument van de bruggen bij Vianen en Zaltbommel die Stichting Boogbrug Vianen in 1998 en 2002 gedaan heeft zijn daar voorbeelden van.

Ontwikkelingen in de beschermingsprocedures van de 12 bruggen

Het beleid betreffende het behoud van bruggen kan sinds het uitkomen van het **'Compendium Bruggen'** uit 1994 en het drie-delige boek **'Bruggen in Nederland 1800-1940'*** uit 1997/1998/2000 gestaafd worden op gedegen wetenschappelijke basis en feitelijkheden. Laatst genoemde publicatie kon ten tijde van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) en het Monumenten Selectie Project (MSP) niet geraadpleegd worden. Hierdoor zijn verschillende waardevolle bruggen niet op hun merites beoordeeld en kunnen m.b.t. de 12 bruggen de volgende lacunes worden gevonden:

- 1 Door een foute inschatting van het bouwjaar heeft de provincie Zuid-Holland de brug over de Lek bij Vianen niet opgenomen in het MIP. Men dacht dat de brug in 1948 gebouwd was i.p.v. 1933 en daarom buiten het tijdvak 1850-1940 viel. Om deze reden is ze niet geïnventariseerd.
- 2 De brug over de IJssel bij Deventer is door het uitbreken van WO II uiteindelijk pas in 1943 opengesteld en om reden dat dit niet in het tijdvak 1850-1940 viel niet geïnventariseerd. De brug is echter onlosmakelijk verbonden met het Rijkswegenplan 1927 en de ontwikkeling van deze brug ligt in het tijdvak 1850-1940.
- 3 Onduidelijkheid bestaat waarom de brug over de Waal bij Zaltbommel, de brug over de Maas bij Hedel en de brug over de Oude Maas bij Dordrecht niet in het MIP of MSP zijn opgenomen. Hier is archiefonderzoek voor nodig.
- 4 Wegens veranderingen van de bovenbouw zijn de verkeersbrug over het Hollands Diep bij Moerdijk, de Wilhelminabrug bij Maastricht en de brug over de Bergsche Maas bij Keizersveer niet opgenomen in het MIP. De onderbouwen zijn evenwel alle uit de periode van vóór 1940, zijn de portaalbruggen van de Wilhelminabrug en de Sint Servaasbrug te Maastricht in 1932-1934 gebouwd, en is de oude Moerdijkbrug bij Keizersveer in 1931 gebouwd.

Geschetste ontwikkeling van behoud van bruggen door het MIP en het MSP is door onvolledige kennis en foutieve inschattingen uiterst discutabel. Van de 12 bruggen zijn er 8 niet in het MIP of MSP opgenomen terwijl ze allen grote intrinsieke waarden bezitten.

In het **'Compendium Bruggen'** wordt het probleem van kennisgebrek erkend en in het voorwoord als volgt beschreven:

"Bij het opstellen van monumentenvoorstellen doet zich de omstandigheid voor dat er enerzijds moet worden gehandeld volgens een strak tijdschema, anderzijds bij een aantal categorieën van objecten onvoldoende kennis aanwezig is om tot een verantwoord oordeel te komen. Tot deze categorieën behoren ook de bruggen".

M.b.t. de 12 bruggen moet geconcludeerd worden dat er tijdens het MIP en MSP onvoldoende kennis voorhanden was om tot een verantwoord oordeel te komen. Beoordeling van de 12 bruggen is dermate complex dat een uitgebreid rapport over deze materie absoluut noodzakelijk is.

Van de 12 bruggen hebben er reeds vier een beschermde status gekregen. De brug over de Noord bij Hendrik Ido-Ambacht, de brug over de IJssel bij Zwolle en de brug over de Waal bij Nijmegen zijn na het MIP en het MSP geselecteerd en sinds enkele jaren als Rijksmonument geregistreerd en beschermd. De brug over de Rijn bij Arnhem is om organisatorische redenen tot gemeentelijk monument aangewezen terwijl deze gezien de grote geschiedkundige waarde m.b.t. WO II zonder meer de rijksstatus behoort te hebben.

Acht bruggen zijn tot op heden onbeschermd. Herbeoordeling van deze bruggen is een dringende noodzaak.

Omdat er sloopplannen waren voor de bruggen bij Vianen en Zaltbommel heeft Stichting Boogbrug Vianen bij de Minister van OC&W aanvraag gedaan tot aanwijzing beschermd monument. Door deze aanvragen is er tijd en aandacht ontstaan om het kennisniveau betreffende de waarde van de 12 bruggen te verhogen en bij de nieuwe beoordelingen te betrekken.

De volgende ontwikkelingen kunnen worden vermeld:

- In aanloop tot de aanvraag tot aanwijzing voor de brug bij Vianen heeft de Nederlandse Bruggen Stichting in 1999 een waarderingsrapport opgesteld. Hierin concludeert zij dat de brug bij Vianen op basis van een selectie van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 t.z.t. als Rijksmonument in aanmerking komt.
- Op dezelfde aanvraag doet de Gemeentelijke Monumentencommissie van Nieuwegein een positief advies op grond dat de brug onderdeel uitmaakt van het ensemble van de 12 bruggen.
- Op de aanvraag tot aanwijzing voor de brug over Waal bij Zaltbommel hebben de Raad van Cultuur, de Gedeputeerde Staten van Gelderland en de twee Gemeentelijke Monumentencommissies positief geadviseerd op basis van cultuurhistorische waarde, typologische waarde, architectonische waarde en lokale ensemblewaarde.

Uit de adviezen van de diverse deskundige commissies is duidelijk gebleken dat de bruggen voldoende waarden bezitten om ze te behouden.

Door voortschrijdend inzicht van de laatste jaren is Stichting Boogbrug Vianen tot de conclusie gekomen dat de ensemblewaarde van de 12 bruggen een ongekende potentie bezit welke tot op heden onderschat is.

Na weging heeft Stichting Boogbrug Vianen geconstateerd dat het ensemble een impact heeft die gelijk is aan de criteria die gesteld worden aan items van het Unesco Werelderfgoed. Vanwege deze impact heeft de stichting besloten een verzoek tot voordracht te doen bij de Staatssecretaris van OC&W.

Het ensemble is een uniek Nederlands fenomeen welke in de hierna volgende waardenstellingen zal worden uiteengezet en bekrachtigd.

Beschrijving van het ensemble

HET ENSEMBLE VAN DE 12 BRUGGEN OVER DE GROTE RIVIEREN GEBOUWD IN HET KADER VAN HET RIJKSWEGENPLAN 1927 BESTAAT UIT DE VOLGENDE ONDERDELEN:

1 BRUG OVER DE IJSSEL BIJ ZWOLLE (KATERVEER) -1930-

Boogbrug met trekband en vakwerkbogen, hoofdoverspanning 138 m.

Aanbruggen van beton.

Esthetisch adviseur: ir. J. Emmen.

In 1940 en 1945 vernield; in oorspronkelijke vorm hersteld.

De brug vormt in samenhang met een snelwegbrug en een spoorwegbrug een lokaal ensemble.

De brug wordt thans gebruikt voor regionaal verkeer.

Rijksmonument.

2 BRUG OVER DE BERGSCHÉ MAAS BIJ KEIZERSVEER -1931-

Vakwerkligger met boven het zomerbed drie overspanningen van 86 m.

Na vernieling in WO II in 1948 in oorspronkelijke vorm hersteld.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1976 werd de bovenbouw gesloopt en vervangen door brugdelen afkomstig van de overbrugging van het Hollands Diep bij Moerdijk.

De brug wordt thans gebruikt als snelwegbrug met rijstrook voor langzaam verkeer.

3 BRUG OVER DE MAAS BIJ MAASTRICHT (WILHELMINABRUG) -1932-

Betonnen gewelfbrug met 5 openingen van 20 m.

Aan de oostzijde, over de doorvaartopening ligt een stalen portaalbrug van 50 m.

In de Sint Servaasbrug, 270 m. stroomopwaarts gelegen, is een gelijksoortige portaalbrug aangebracht.

Aan de portaalbruggen zijn bijzondere hardstenen trappen gebouwd.

Esthetisch adviseur: ir. G.C. Bremer.

In 1940 en 1945 vernield; in 1960 vervangen door een stalen liggerbrug terwijl de portaalbrug behouden is. Ook in de Sint Servaasbrug is de portaalbrug behouden gebleven.

De brug uit 1960 is aan de westzijde in 2002 gesplitst in een op- en afrit.

De brug vormt in samenhang met de Sint Servaasbrug (brug voor voetgangers), een spoorbrug en twee verkeersbruggen een lokaal ensemble.

De brug is thans in gebruik als stadsbrug.

4 BRUG OVER DE WAAL BIJ ZALTBOMMEL -1933-

Vakwerkligger met boven het zomerbed drie overspanningen van 127,5 m.

en boven het winterbed acht overspanningen van 60,3 m.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1940 en 1945 vernield en in oorspronkelijke vorm hersteld.

De brug vormt in samenhang met een spoorbrug en een verkeersbrug een lokaal ensemble.

De brug is thans niet in gebruik. Rijkswaterstaat heeft plannen de brug te slopen.

Aanvraag tot aanwijzing beschermd monument; 2002.

5 **BRUG OVER DE RIJN BIJ ARNHEM (JOHN FROSTBRUG) -1935-**

Verstijfde staafboogbrug, hoofdoverspanning zomerbed 120 m. met aan weerszijden overspanningen van 50 m. Aan de zuidzijde over het winterbed doorgaande liggers met zes overspanningen van 42 m.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1940 en 1945 vernield en in oorspronkelijke staat hersteld.

De brug vormt in samenhang met een spoorbrug en een verkeersbrug een lokaal ensemble.

De brug is thans in gebruik als stads- en trambrug.

Gemeentelijk monument.

6 **BRUG OVER DE LEK BIJ VIANEN -1936-**

Boogbrug met trekband, overspanning 160 m. en aan weerszijden over het winterbed doorgaande liggers met elk 4 overspanningen van 39 m.

Bogen zijn volwandige kokerliggers met uitwendigeplooiverstijvingen.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1945 vernield en in 1948 in oorspronkelijke vorm hersteld.

In 1967 uitgebreid met buiten de bogen gelegen fietspaden.

De brug vormt in samenhang met twee snelwegbruggen een lokaal ensemble.

De brug wordt met sloop bedreigd.

De brug wordt thans gebruikt voor langzaam verkeer.

Aanvraag tot aanwijzing beschermd monument; 1998.

7 **BRUG OVER DE WAAL BIJ NIJMEGEN -1936-**

Zuivere boogbrug met vakwerkbogen, hoofdoverspanning 244 m.

Aan weerszijden twee boogbruggen met hooggelegen rijvloer en overspanningen van elk 95 en 72 m.

Esthetisch adviseur: ir. P. Stelling.

In 1940 vernield en in oorspronkelijke vorm hersteld.

De brug vormt in samenhang met een spoorbrug een lokaal ensemble.

De brug is thans in gebruik voor lokaal en regionaal verkeer.

Rijksmonument.

8 **BRUG OVER HET HOLLANDSCH DIEP BIJ MOERDIJK -1936-**

Vakwerkligger met 10 overspanningen van 100 m.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1945 vernield en in oorspronkelijke vorm hersteld.

Bovenbouw is in 1978 vervangen door een doorgaande liggerbrug terwijl de oude delen werden hergebruikt voor de overbruggingen bij Keizersveer en Spijkenisse.

De onderbouw is ongewijzigd.

De brug vormt in samenhang met een spoorbrug en een HSL-brug een lokaal ensemble.

De brug wordt thans gebruikt voor snel en langzaam verkeer.

9 **BRUG OVER DE MAAS BIJ HEDEL -1937-**

Boogbrug met trekband, overspanning 120 m. en aan weerszijden over het winterbed doorgaande liggers met aan de noordzijde 5 en aan de zuidzijde 2 overspanningen van 39 m.

Bogen zijn volwandige kokerliggers met uitwendige plooverstijvingen.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1945 vernield en in oorspronkelijke vorm hersteld.

De brug vormt in samenhang met een spoorbrug en een snelwegbrug een lokaal ensemble.

De brug wordt thans gebruikt voor lokaal en regionaal verkeer.

10 **BRUG OVER DE OUDE MAAS BIJ DORDRECHT -1939-**

Vakwerkligger met twee overspanningen, respectievelijk van 84 en 74 m.

Aan de noordzijde een aanbrug als volwandige ligger met 3 overspanningen van 30 m. en aan de zuidzijde een dubbele basculebrug met een doorvaartwijdte van 48 m.

Aan de stadszijde is een bijzondere hardstenen trap aanwezig.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

De brug vormt in samenhang met een spoorbrug een lokaal ensemble.

De brug wordt thans gebruikt voor lokaal en regionaal verkeer.

11 **BRUG OVER DE NOORD BIJ HENDRIK IDO-AMBACHT -1939-**

Boogbrug met trekband en vakwerkbogen, hoofdoverspanning 185 m.

De aanbruggen zijn aan de westzijde uitgevoerd als vakwerkligger met hooggelegen brugdek en aan de oostzijde uitgevoerd als rolbasculebrug met een doorvaartwijdte van 42 m.

De hangers werden uitgevoerd in gelaste constructie.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1945 vernield en in oorspronkelijke vorm hersteld.

De brug wordt thans gebruikt voor lokaal en regionaal verkeer.

Rijksmonument.

12 **BRUG OVER DE IJSSEL BIJ DEVENTER (WILHELMINABRUG) -1943-**

Verstijfde staafboogbrug met hoofdoverspanning van 121 m.

De aanbruggen zijn aan de stadszijde uitgevoerd als een betonnen viaduct met openingen van 20 m. en aan de westzijde als enkelwandige hoofdligger met 7 overspanningen van 40 m.

Aan de stadszijde is een bijzondere hardstenen trap aanwezig.

Esthetisch adviseur: ir. A.J. van der Steur.

In 1945 vernield en in oorspronkelijke vorm hersteld.

De brug vormt in samenhang met een spoorbrug een lokaal ensemble.

De brug wordt thans gebruikt voor lokaal en regionaal verkeer.

Waardenstellingen van het ensemble

DE 12 BRUGGEN VORMEN ALS ENSEMBLE EEN NEDERLANDS FENOMEEN HETGEEN DOOR DE VOLGENDE 11 WAARDENSTELLINGEN ZAL WORDEN UITEENGEZET EN BEKRACHTIGD:

1 DE 12 BRUGGEN ZIJN ONLOSMAKELIJK VERBONDEN MET HET UNIEKE RIJKSWEGENPLAN 1927

Het Rijkswegenplan 1927 was een zeer vooruitstrevend, visionair en ambitieus nationaal plan dat er toe moest leiden het beperkte en verouderde wegennet van Nederland te verbeteren en te vernieuwen. Het plan was het eerste moderne integrale wegenplan in de wereld en een voorbeeld voor andere landen.

Het Rijkswegenplan was vooruitstrevend vanwege de integrale aanpak, de vele symposia en onderzoeken die er aan vooraf gingen, de wegenbelastingwet uit 1926 die het plan financieel haalbaar maakte en het feit dat de wegen die vernieuwd of aangelegd moesten worden in alle delen van Nederland lagen waardoor achtergebleven gebieden werden ontsloten.

Het plan was visionair en ambitieus omdat men de importantie en de groei van de automobilititeit heeft kunnen inschatten. De wegen die toen aangelegd werden vormen heden ten dage nog steeds de basis van het huidige wegennet.

Door de grootse opzet en het slagen van het plan kon Nederland haar leidende positie als distributieland versterken. Het wegennet werd één van de belangrijkste pijlers voor de economische ontwikkelingen van de 20e eeuw.

De impact van het Rijkswegenplan 1927 lag in de overbruggingen over de grote rivieren. Door veerponten en schipbruggen te vervangen door 12 vaste en brede bruggen ontstond er een wegennet met goede en snelle doorstroming. De bouw van de bruggen betekende de grootste uitdaging van het plan en besloeg een periode van 15 jaar.

Hoewel het Rijkswegenplan 1927 in oorspronkelijke vorm heden ten dage moeilijk te traceren is brengen de 12 bruggen haar grootsheid en importantie nog steeds tastbaar in beeld en vormen ze als onlosmakelijke eenheid de **Kroon van het Rijkswegenplan 1927**.

De 12 bruggen zijn onlosmakelijk met het unieke Rijkswegenplan 1927 verbonden en bezitten om deze reden in zeer hoge mate cultuurhistorische waarde en ensemblewaarde.

2 DE 12 BRUGGEN MARKEREN ALS HISTORISCHE EENHEID DE GEOGRAFIE VAN HET HOLLANDSE DELTALANDSCHAP

Nederland is een waterland met talloze bruggen. De meeste indruk maken de bruggen over de grote rivieren. Door hun formaat en uitgestrekte vergezichten vormen ze imposante landmarks in het rivierenlandschap en tonen op eigen wijze de schoonheid van de Hollandse delta.

De grote rivierbruggen kennen een eigen historie:

- De Sint Servaasbrug te Maastricht uit de 13e eeuw is de oudste stenen rivierbrug van Nederland, in de 15e eeuw gevolgd door houten bruggen over de IJssel bij Kampen, Deventer en Zutphen.
- In de 19e eeuw worden de grote rivieren overspannen door 21 stalen spoorbruggen en 5 stalen verkeersbruggen. Van de spoorbruggen liggen er thans nog enkele in oorspronkelijke vorm. De verkeersbruggen uit deze periode zijn allen gesloopt en vervangen
- In de eerste helft van de 20e eeuw komen er vervolgens 15 nieuwe stalen verkeersbruggen bij, waarvan 3 lokale bruggen en 12 bruggen in het kader van het Rijkswegenplan 1927. Van de 3 lokale bruggen is er één in oorspronkelijke vorm bewaard gebleven en zijn de anderen vervangen. De 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 zijn allen in nagenoeg oorspronkelijke staat bewaard gebleven.

Omdat de 12 bruggen middels het Rijkswegenplan 1927 met elkaar verbonden zijn krijgen ze exclusieve geografische betekenis. Gelegen op strategische plekken verspreid over alle grote rivieren van Nederland markeren de 12 bruggen als een **historische eenheid** de hoofdstructuur van het Hollandse deltalandschap waardoor de geografische complexiteit van de delta inzichtelijk wordt. Dit fenomeen is zeldzaam en biedt Nederland rijke kennis over de geografische identiteit van haar rivieren.

De 12 bruggen vormen als historische landmarks een eenheid in het Hollandse deltalandschap en bezitten om deze reden in zeer hoge mate geografische waarde en ensemblewaarde.

3 HET ENSEMBLE VAN DE 12 BRUGGEN IS NAGENOEG GAAF

Om de 12 bruggen als ensemble te kunnen ervaren is het van belang dat de bruggen nog in oorspronkelijke vorm aanwezig zijn en de situering niet gewijzigd is.

Voor de 12 bruggen geldt dat ze allen nog op de oorspronkelijke lokaties liggen, dat 9 bruggen in oorspronkelijke vorm aanwezig zijn en dat er bij 3 bruggen in de bovenbouw de nodige wijzigingen hebben plaatsgevonden die als volgt kunnen worden samengevat:

- De bovenbouw van de brug bij Moerdijk is vervangen door een nieuwe stalen liggerbrug terwijl de onderbouw in oorspronkelijke staat gebleven is.
- De bovenbouw van de brug bij Keizersveer is vervangen door delen van de oude Moerdijkbrug terwijl de onderbouw met de nodige aanpassingen in oorspronkelijke staat gebleven is.
- De oorspronkelijke stenen gewelfbrug van de Wilhelminabrug bij Maastricht is vervangen door een stalen liggerbrug. De twee nieuwe rivierpijlers voor deze brug zijn gefundeerd op de oude pijlers van de gewelfbrug. De stalen portaalbruggen van de Wilhelminabrug en de Sint Servaasbrug over het doorvaartkanaal zijn in oorspronkelijke staat gebleven.

Door de wijzigingen zijn de 3 bruggen functioneel gebleven hetgeen er voor gezorgd heeft dat het ensemble in essentie niet is aangetast.

Het feit dat de oude onderdelen van de Moerdijkbrug zijn hergebruikt voor de overbrugging bij Keizersveer verlevendigt de beleving van het ensemble.

Het ensemble van de 12 bruggen is nagenoeg gaaf hetgeen de ensemblewaarde in hoge mate versterkt.

4 VOOR DE BOUW VAN DE 12 BRUGGEN WERD EEN SPECIAAL BUREAU OPGERICHT.

Voor de realisatie van de 12 bruggen werd in 1928 een speciaal Bruggenbureau opgericht die niet alleen qua omvang van het bruggenbouwprogramma maar ook qua kennisontwikkeling voor grote opgaven stond. Op het gebied van het bouwen van grote bruggen bestond in Nederland hoegenaamd geen ervaring meer en diende in zeer korte tijd bijgeschoold te worden.

Het Bruggenbureau bestaande uit een kleine groep ingenieurs en tekenaars ontwierp de 12 bruggen met grote zorgvuldigheid op basis van de nieuwste ontwikkelingen in de bruggenbouw en op basis van esthetica en inpasbaarheid in stad en landschap.

De ingenieurs werden bijgestaan door de esthetische adviseurs: ir. J. Emmen, ir. A.J. van der Steur, ir. G.C. Bremer en ir. P. Stelling.

Het bureau was zo succesvol dat ze thans nog steeds bestaat onder de naam Bouwdienst Rijkswaterstaat welke is uitgegroeid tot een organisatie met een duizendtal medewerkers.

Het Bruggenbureau is onlosmakelijk verbonden met de 12 bruggen, toont op bijzondere wijze de nationale organisatiekwaliteit en versterkt daarmee de ensemblewaarde en cultuurhistorische waarde in zeer hoge mate.

5 DE 12 BRUGGEN WERDEN GEBOUWD ONDER LEIDING VAN HOOFDINGENIEUR HARMSSEN.

ir. Harmsen was oprichter van het Bruggenbureau en gold als één van de meest vooraanstaande leidinggevende hoofdingenieurs van Nederland.

Hij bracht architectuur, esthetica en ingenieurswerk op verantwoorde wijze samen en schreef hierover het volgende:

"Om een goed bouwwerk tot stand te brengen, moeten de ontwerpers hun stof beheerschen; moeten zij in de eerste plaats op de hoogte zijn van de techniek, van de eischen, die aan dit bouwwerk in verband met zijn bestemming worden gesteld, en moeten zij kunnen ontwerpen, d.w.z. de essentiele hoofdpunten van het vraagstuk, waarvoor zij zijn gesteld, van den beginne af in het oog houden. Het bouwwerk moet in de eerste plaats goed bruikbaar zijn voor zijn bestemming, moet economisch verantwoord zijn en zal onder de handen van bevoegde constructeurs niet alleen uitdrukking geven aan de functie, waarvoor het dient, maar tevens een merkteeken van de tijd zijn, waarin het is ontstaan en zich op zijn wijze moet aanpassen aan zijn omgeving. Een brug mag niet beschouwd worden als een tooneel-decor, door een kunstenaar, den architect, ontworpen en door den ambachtsman, den ingenieur, in stof verwezenlijkt. Dit wil niet zeggen dat bij een ontwerpende dienst als de mijne geen plaats voor een architect zou zijn. De groote bruggen zijn het werk niet alleen van veel handen, maar ook van veel hoofden. Het ontwerp hiervan ontstaat door samenwerking van verschillende technici. In deze harmonische samenwerking is ook voor den architect een plaats, echter niet als dirigent maar als medewerker. De architect is door zijn ervaring en opleiding meer geschoold in zien, kent de analogieën met dien andere tak van bouwkunst, dien hij beheerscht, en vormt het conservatieve element, dit laatste omdat hij uiteraard geneigd zal zijn aan te sluiten aan het hem bekende. Samenwerking in den hier bedoelden zin tusschen ingenieur en architect kan zeer nuttig zijn en heeft in deze dienst plaats. Bovendien zijn er bij den brugbouw onderdeelen, die het gewone terrein van den architect zeer dicht benaderen."

De architectonische bemoeienissen van ir. Harmsen m.b.t. de 12 bruggen waren inspirerend en ontzagwekkend voor zijn medewerkers.

De 12 bruggen drukte een belangrijk stempel op zijn oeuvre.

ir. Harmsen gaf van 1928 tot 1942 leiding aan het grote verkeersbruggenprogramma, was van 1945 tot 1951 Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat en kreeg meerdere onderscheidingen en eretitels.

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

6 DE 12 BRUGGEN ZIJN OM ESTHETISCHE REDENEN NIET UNIFORM

In de 19e eeuw waren de hoofdvormen van de spoor- en verkeersbruggen over de grote rivieren uniform; allen gebouwd als type 'vakwerkligger'.

In de 20e eeuw veranderde deze eenvormigheid toen met de bouw van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 nieuwe brugtypen, met name boogbruggen, werden geïntroduceerd.

De verscheidenheid aan brugtypen ontstond om redenen van esthetica en inpasbaarheid in stad en landschap.

Met betrekking tot de hoofdvormen kunnen de volgende feiten worden samengevat:

- De brug bij **Zwolle** werd ontworpen naar Duitse voorbeelden omdat er in Nederland nog te weinig ervaring was. In de constructie werden echter om esthetische redenen nuanceringen aangebracht om een rustiger binnenaanzicht en totaalvorm te krijgen.
- De brug bij **Keizersveer** werd omdat er nog onvoldoende nieuwe kennis beschikbaar was als vakwerkligger ontworpen.
- De brug bij **Maastricht** werd ontworpen in samenhang met de eeuwenoude stenen Sint Servaasbrug en daarom uitgevoerd als stenen gewelfbrug. De stalen portaalbruggen werden eigentijds vormgegeven.
- De brug bij **Zaltbommel** werd in samenhang met de oude spoorbrug uit 1869 ontworpen en gekozen werd voor een vakwerkligger met een eigen vorm en detaillering.
- De brug bij **Arnhem** werd vanwege de ligging tussen stad en natuurlijke oever

ontworpen als verstijfde staafboogbrug, en werd daarmee de eerste grote rivierbrug die als zodanig gebouwd werd. De detaillering was zeer zorgvuldig en markant.

- De brug bij **Vianen** werd ontworpen als boogbrug met trekband waarvan de bogen werden uitgevoerd als volwandige kokerliggers; dit om in het wijde rivierenlandschap een rustig en eenvoudig brugbeeld te krijgen die niet te veel domineerde en zwaarwichtig was. Om deze redenen werden ook de zijpaden binnen de bogen geplaatst. Het was de eerste grote rivierbrug die als zodanig gebouwd werd.
- De brug bij **Nijmegen** werd ontworpen als boogbrug waarvan de trekband om esthetische redenen verviel en het behoud van het uitzicht over de bocht in de Waal de reden was dat de hoofdo overspanning de grootste van het vasteland werd. Het was de eerste grote rivierbrug die als zodanig gebouwd werd.
- De brug bij **Moerdijk** werd in samenhang met de oude spoorbrug uit 1871 als vakwerklijger ontworpen. Om het zicht op het rivierenlandschap te vergroten werd er gekozen voor een ruitenvakwerk en werden de zijpaden niet verhoogd gelegd.
- De brug bij **Hedel** werd ontworpen naar voorbeeld van de brug bij Vianen. Omdat de hoofdo overspanning kleiner was veranderde de verhoudingen waardoor de hoogte van de eindportalen beduidend lager werden.
- De brug bij **Dordrecht** werd in samenhang met de oude spoorbrug uit 1872 als vakwerklijger ontworpen. Er werd veel aandacht besteed aan de detaillering van de beweegbare basculebrug.
- De brug bij **Hendrik Ido-Ambacht** werd door de grote hoofdo overspanning die door de scheepvaart vereist werd ontworpen als boogbrug met trekband. De bogen werden om economische en esthetische redenen uitgevoerd als vakwerk.
- De brug bij **Deventer** werd vanwege de ligging tussen stad en natuurlijke oever ontworpen als verstijfde staafboogbrug. De hoofdliggers van middenbrug en aanbruggen kregen een gelijke hoogte waardoor een esthetisch geheel ontstond.

De zorgvuldig afgewogen keuzes en beslissingen betreffende de verschillende brugtypen maken het ensemble tot een weldoordacht en vooruitstrevend geheel.

De 12 bruggen krijgen middels de zorgvuldige inpassing in stad en landschap en de speciale aandacht voor de vormgeving een grote esthetische betekenis. Als industriële objecten tonen zij de Nederlandse vormgevingskwaliteit van het begin van de 20e eeuw.

De 12 bruggen bezitten vanwege de zorgvuldige inpassing in stad en landschap, de verscheidenheid in brugtypen en de speciale aandacht voor de esthetica in zeer hoge mate vormgevingswaarde.

7 DE 12 BRUGGEN MARKEREN ALS ENSEMBLE BOUWTECHNISCHE KEERPUNTEN IN DE BRUGGENBOUW OP LANDELIJK- EN WERELDNIVEAU.

In de 19e eeuw werden in Nederland over de grote rivieren vanwege de betrouwbaarheid alleen vakwerklijgers gebouwd. In het begin van de 20e eeuw werden deze constructies steeds minder toegepast omdat de betrouwbaarheid van de boogbruggen toenam en omdat met boogbruggen grote overspanningen gemaakt konden worden.

De introductie van de boogbrug voor grote overspanningen betekende een keerpunt in de bruggenbouw en constructietechnologie. Het keerpunt ontstond tijdens de realisering van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927. Op basis van esthetische overwegingen werd toen voor elke lokatie bepaald wat voor type brug er gebouwd diende te worden. Voor Keizersveer, Zaltbommel, Moerdijk en Dordrecht betekende dit dat er vakwerklijgers moesten komen, en voor de overige plaatsen betekende dit dat er een bepaalde vrijheid aanwezig was om nieuwe brugtypen te ontwerpen, met uitzondering van de brug bij Maastricht die als stenen gewelfbrug ontworpen werd. Ingevolge deze vrijheid ontwierp het Bruggenbureau voor de 7 lokaties boogbruggen die om esthetische redenen qua constructies van elkaar verschilden.

De 7 boogbruggen werden gebouwd met de volgende constructieve kenmerken:

- De bruggen bij Zwolle en Hendrick Ido-Ambacht werden gebouwd als boogbrug met trekband waarvan de bogen werden uitgevoerd als vakwerk.

- De bruggen bij Vianen en Hedel werden gebouwd als boogbruggen met trekband waarvan de bogen werden uitgevoerd als volwandige koker.
- De brug bij Nijmegen werd gebouwd als boogbrug zonder trekband waarvan de bogen werden uitgevoerd als vakwerk.
- De bruggen bij Arnhem en Deventer werden gebouwd als verstijfde staafboogbruggen.

Opgemerkt dient te worden dat de brug bij Nijmegen bij gereedkomen de grootste boogoverspanning van Europa was en zich kon meten met de in die tijd in aanbouw zijnde grote boogbruggen in New York en Sydney.

Het feit dat het merendeel van de 12 bruggen als boogbrug geconstrueerd werden toont een belangwekkend keerpunt in de geschiedenis van de bruggenbouw.

Opvallend is dat er voor het gehele ensemble gekozen werd voor de techniek van het klinken. Men beheerste de lastechniek maar deze was nog niet getest op grote brugconstructies. De hangers van de brug bij Hendrik Ido-Ambacht werden echter wel gelast en waren daarmee de eerste toegepaste lasconstructie voor een grote overspanning. 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 het keerpunt van de bouwtechnische ontwikkeling op bijzondere wijze.

In de 60er en 70er jaren van de 20e eeuw toonde het ensemble een ander keerpunt in de Nederlandse bruggenbouw toen de bruggen bij Moerdijk en Maastricht gewijzigd werden in stalen gelaste liggerbruggen met strakke hoofdvormen. Deze uitgesproken eenvoudig uitziende constructies onderscheidden zich heel duidelijk van de vakwerkliggers en de boogbruggen en markeerden daarmee de functionele no-nonsens esthetiek van de Nederlandse bruggenbouw van die periode.

Het ensemble bestaat thans uit 3 vakwerkliggers die de 19e eeuw markeren, 7 boogbruggen die het begin van de 20e eeuw markeren en 2 liggerbruggen die het eind van de 20e eeuw markeren.

Het ensemble bezit vanwege de vernieuwende brugvormen en constructieve ontwikkelingen in zeer hoge mate bouwtechnische waarde.

8 DE 12 BRUGGEN ZIJN VAN NEDERLANDS FABRIKAAT

De 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 werden allen door Nederlandse bedrijven gebouwd, dit in tegenstelling tot de grote rivierbruggen uit de voorgaande periode waarvan de meesten in Duitsland, Engeland, België en Frankrijk gefabriceerd waren.

Voor de Nederlandse staalindustrie betekende dit een zeer grote stimulans. Het bracht naast werkgelegenheid ook nieuwe technologische kennis waardoor de Nederlandse staalindustrie nationaal en internationaal kon groeien.

De bruggen werden gebouwd door 6 scheepswerven en 10 constructiewerkplaatsen.

Het feit dat de 12 bruggen in Nederland gebouwd zijn en dat daardoor de staalindustrie gegroeid is versterkt in zeer hoge mate de nationale- en internationale waarde van het ensemble.

9 10 VAN DE 12 BRUGGEN MAKEN DEEL UIT VAN LOKALE ENSEMBLES.

Wanneer meerdere bruggen naast elkaar liggen dan is er sprake van een 'lokaal ensemble'. Een lokaal ensemble toont op tastbare wijze de geschiedenis van de bruggenbouw, vergroot de historische beleving van de lokatie en vormt een bijzondere infrastructurele concentratie m.b.t. weg- spoor- en vaarverkeer in het rivierenlandschap.

10 van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 vormen met spoor- en/of verkeers- en/of snelwegbruggen lokale ensembles en geven aan die lokaties betekenis doordat ze de historische context bepalen van de eerste grote verkeersbruggen in Nederland.

Het totaalbeeld van een lokaal ensemble kan, afhankelijk van de onderlinge afstand van de bruggen, 'geconcentreerd' of 'uitgestrekt' zijn.

- Bij Zaltbommel, Vianen en Dordrecht is de onderlinge afstand tussen de verschillende bruggen kleiner dan 100 meter waardoor het lokaal ensemble een geconcentreerd totaalbeeld oplevert.
- Bij Zwolle, Maastricht, Arnhem, Nijmegen, Moerdijk, Hedel en Deventer is de onderlinge afstand tussen de verschillende bruggen groter dan 100 meter waardoor het lokaal ensemble een uitgestrekt totaalbeeld oplevert.

10 bruggen bezitten, om redenen dat ze naast andere bruggen liggen en op tastbare wijze de geschiedenis van de bruggenbouw tonen, in zeer hoge mate lokale ensemblewaarde.

10 11 VAN DE 12 BRUGGEN ZIJN GESCHIEDKUNDIGE MONUMENTEN VAN DE WO II.

Het gehele ensemble werd, op de brug bij Dordrecht na, in de WO II vernield. De 11 bruggen die net nieuw en met veel ceremonie waren opengesteld werden na deze vernielingen weer in oorspronkelijke vorm hersteld.

De bruggen bij Zwolle, Maastricht, Zaltbommel en Arnhem werden in dezelfde oorlogsperiode voor een 2e maal vernield. Na de bevrijding werden deze 4 bruggen opnieuw in oorspronkelijke vorm hersteld.

Voor stad, regio en land hebben de gebeurtenissen op de bruggen m.b.t. de WO II grote impact gehad. Tastbare herinneringen aan deze gebeurtenissen zijn voor toekomstige generaties van groot belang. De bruggen houden de herinneringen aan de WO II levendig en bezitten daarom monumentale geschiedkundige waarde.

11 bruggen hebben vanwege hun strategische ligging en de oorlogshandelingen in WO II voor stad, regio en land in zeer hoge mate geschiedkundige waarde.

11 DE 12 BRUGGEN VORMEN ALS ENSEMBLE EEN ZELDZAAMHEID IN DE WERELD

De 10 genoemde waardenstellingen cumuleren en versterken elkaar. Het ensemble wordt hierdoor een complex van exclusieve waarden waarvan de ensemblewaarde de hoogste orde inneemt. Als Nederlands fenomeen is het ensemble uniek in de wereld.

Het ensemble is een Nederlands fenomeen en bezit vanwege de vele cumulerende en elkaar versterkende waarden in zeer hoge mate zeldzaamheidswaarde.

Conclusies

- De auto vereiste als nieuw vervoermiddel van de 20e eeuw een infrastructuur bestaande uit goede, snelle en doorgaande wegen. Voor Nederland betekende dit dat oude wegen moesten worden aangepast, dat er nieuwe wegen moesten worden aangelegd en dat over de grote rivieren vaste en brede bruggen nodig waren. Om dit alles te realiseren werd het integrale Rijkswegenplan 1927 ontwikkeld. De grootste uitdaging van dit wegenplan betrof de bouw van 12 bruggen over de grote rivieren, een uiterst kostbaar project waar veel nieuwe technologische kennis voor nodig was.
Het bruggenbouwproject en het Rijkswegenplan 1927 waren de belangrijkste ontwikkelingen in Nederland van het begin van de 20e eeuw.
De 12 bruggen vormen door hun onderlinge verbondenheid een ensemble en kunnen worden bestempeld als **'de Kroon van het Rijkswegenplan 1927'**
- Gelegen op strategische plekken verspreid over alle grote rivieren van Nederland markeren de 12 bruggen als een historische eenheid de hoofdstructuur van het Hollandse deltalandschap waardoor de geografische complexiteit van de delta inzichtelijk wordt.
- Met betrekking tot de bouw van de 12 bruggen kunnen de volgende feiten worden samengevat:
 - Voor de ontwikkeling van de 12 bruggen werd een speciaal Bruggenbureau opgericht die als organisatie zo succesvol was dat ze thans nog steeds bestaat onder de naam Bouwdienst Rijkswaterstaat.
 - ir. Harmsen, oprichter en leidinggevende van het Bruggenbureau was een vooraanstaand hoofdingenieur die de 12 bruggen liet ontwerpen op basis van esthetische inpassing in stad en landschap.
 - Op basis van de esthetische voorwaarden werd er voor elke lokatie een passend brugtype gekozen. Hierdoor ontstond een groep van 12 bruggen met verscheidenen brugtypen waarvan de vormgeving weldoordacht en zeer vooruitstrevend was.
 - In het ensemble werden naast vakwerkliggers vooral verschillende type boogbruggen ontwikkeld. Deze ontwikkeling werd een belangwekkend keerpunt in de bouwtechnische geschiedenis van de Nederlandse bruggenbouw.
 - Alle 12 bruggen werden door Nederlandse bedrijven gebouwd, dit in tegenstelling van de grote rivierbruggen uit de voorgaande periode die merendeel in het buitenland gefabriceerd waren.
- In relatie met andere waardevolle aspecten kunnen de volgende feiten worden samengevat:
 - 10 van de 12 bruggen vormen in samenhang met naastliggende bruggen een lokaal ensemble en zijn waardevol vanwege de geschiedenis van de Nederlandse bruggenbouw.
 - 11 van de 12 bruggen zijn in WO II vernield geweest en zijn waadevol vanwege de herinneringen aan deze geschiedkundige periode.
- Het ensemble vormt door de vele specifieke en elkaar versterkende waardenstellingen een Hollands fenomeen dat uniek is in de wereld.
- Het ensemble van de 12 bruggen is tot op heden nagenoeg gaaf gebleven hetgeen de ensemblewaarde in hoge mate verhoogd. Bij drie bruggen hebben weliswaar wijzigingen plaatsgevonden. Deze wijzigingen verlevendigen de ensemblewaarde op bijzondere wijze.
- M.b.t. het behoud van het ensemble is het absoluut noodzakelijk dat de 8 bruggen die nog niet beoordeeld zijn een beoordeling krijgen op basis van de in dit verzoekschrift naar voren gebrachte waardenstellingen.

- Om een volledig beeld te krijgen van de waarden van het Rijkswegenplan 1927 en de 12 bruggen dient er een integraal standaardwerk te verschijnen die de historische feiten in een juist perspectief plaatsen. Door de vele ontwikkelingen in het wegennet is de impact van het Rijkswegenplan 1927 en de 12 bruggen in de herinnering verloren gegaan en uit het collectieve bewustzijn verdwenen.
Hoewel er in de laatste jaren enkele artikelen over het Rijkswegenplan 1927 verschenen zijn en in het boek "Bruggen in Nederland 1800-1940" uitvoerig verslag gedaan is over de bouw van de 12 bruggen blijft er een enorme lacune bestaan betreffende de historische perspectieven.
Een uitgebreid integraal rapport is daarom hoogst noodzakelijk.

Eindconclusie

De 12 bruggen over de grote rivieren gebouwd in het kader van het Rijkswegenplan 1927 zijn tastbare herinneringen aan het visionaire, ambitieuze en integrale wegenplan, toentertijd uniek en een voorbeeld voor veel landen.

Als historische eenheid markeren de bruggen de geografische hoofdstructuur van het Nederlandse deltalandschap en bezitten ze specifieke esthetische en architectonische vormgevingskwaliteiten en markeren ze belangwekkende bouwhistorische ontwikkelingen van de 20e eeuw.

De bruggen hebben Nederland als distributieland versterkt en zijn daarom belangrijke pijlers van de moderne economie.

Het ensemble houdt de herinneringen vast aan de strategische liggingen van de eerste verkeerswegen en de gebeurtenissen van WO II.

Het ensemble van de 12 bruggen is als fenomeen in de wereld uniek en bezit in zulke hoge mate cultuurhistorische waarde, geografische waarde, bouwtechnische waarde, vormgevingswaarde, lokale ensemblewaarde, geschiedkundige waarde en zeldzaamheids-waarde en is nationaal en internationaal dermate van belang dat ze behouden dient te worden voor de mensheid.

Een voordracht als Nederlands Werelderfgoed bij de Unesco is daarmee gerechtvaardigd.

Stichting Boogbrug Vianen is er van overtuigd dat de Staatssecretaris van OC&W in de waardenstellingen voldoende redenen ziet om het ensemble bij de Unesco voor te dragen.

De 12 bruggen van het Rijkswegenplan hebben een gelijkwaardige impact als de 7 reeds erkende items: Schokland, de molens van Kinderdijk, de Stelling van Amsterdam, de droogmakerij De Beemster, het Wouda Gemaal, het Rietveld Schröder huis en de binnenstad van Curaçao.

Stichting Boogbrug Vianen vertrouwt op een deskundig oordeel van alle betrokken partijen en behoudt het recht om in de toekomst nieuw materiaal aan dit verzoekschrift toe te voegen.

Hoogachtend,
namens Stichting Boogbrug Vianen

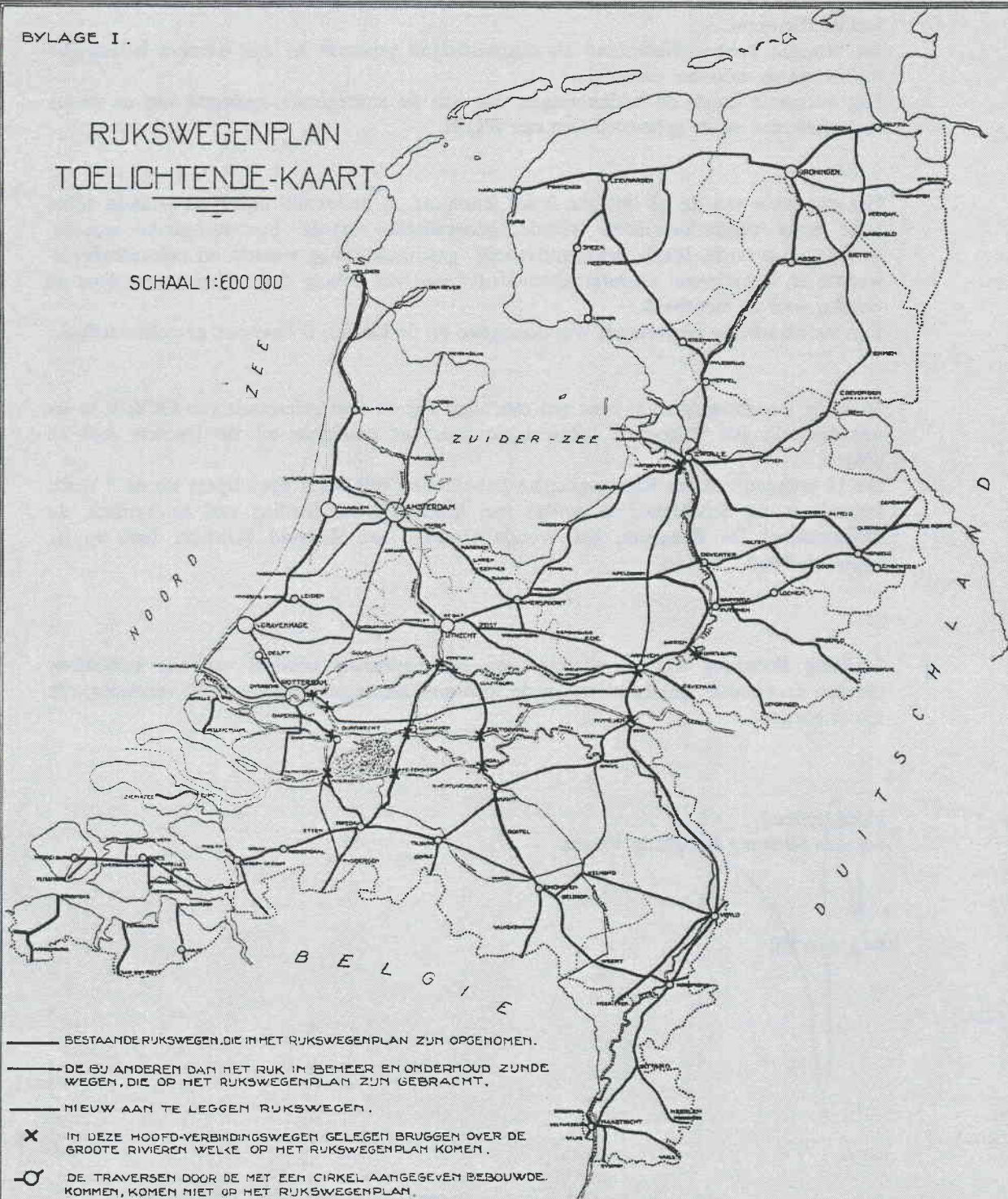
W.J. van Sijl

- Bijlagen:
- I Landkaart Rijkswegenplan 1927
 - II Historische Markering van het Hollandse Deltalandschap
 - III Schematische weergave van het ensemble

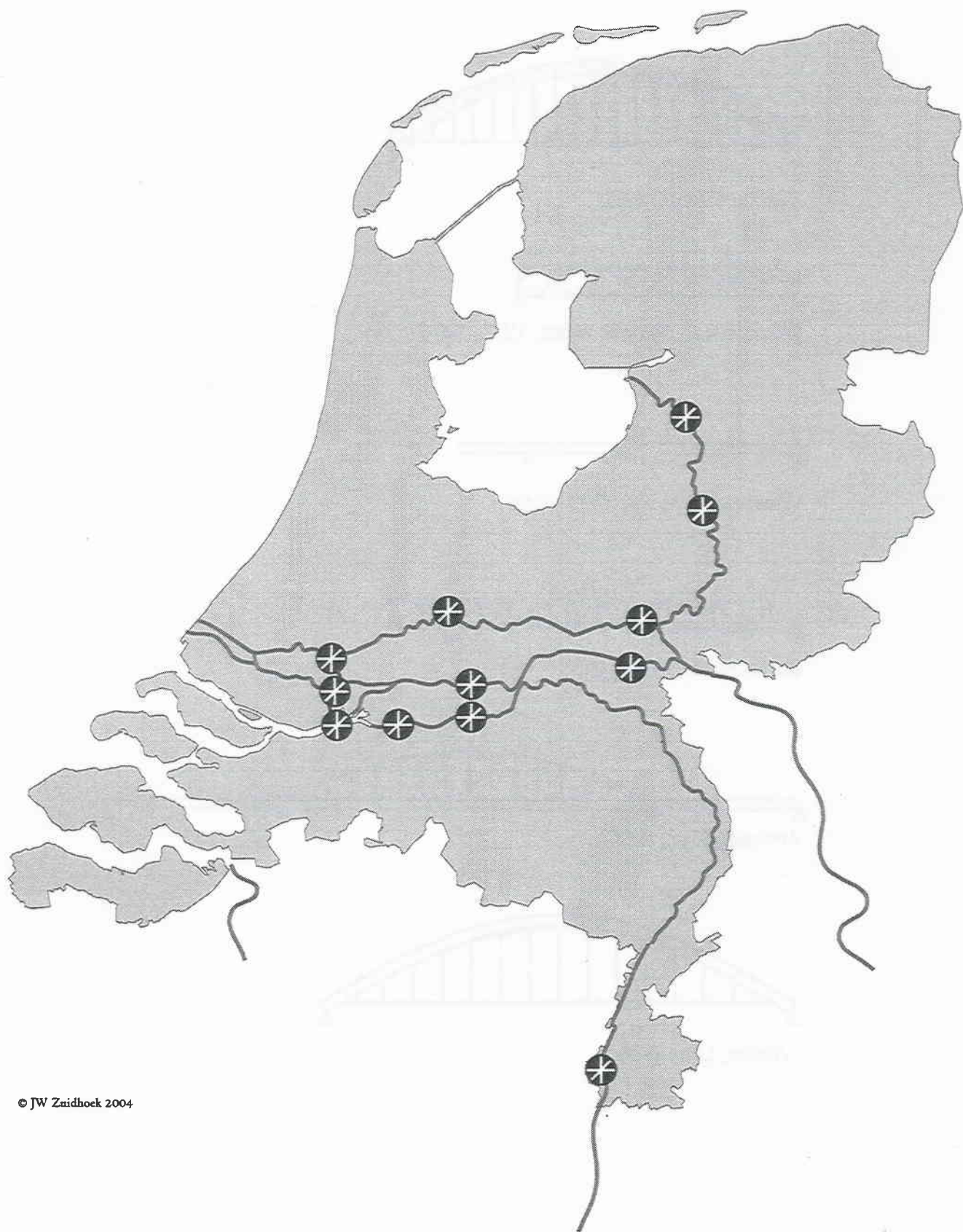
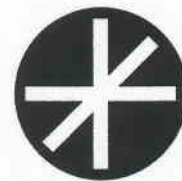
BYLAGE I.

RIKSWEGENPLAN TOELICHTENDE-KAART

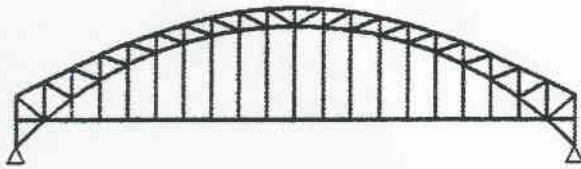
SCHAAL 1:600 000



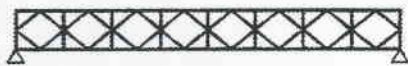
Historische Markering v/b Hollandse Deltalandschap



DE TWAALF BRUGGEN OVER DE GROTE RIVIEREN



Zwolle, IJssel, 1930



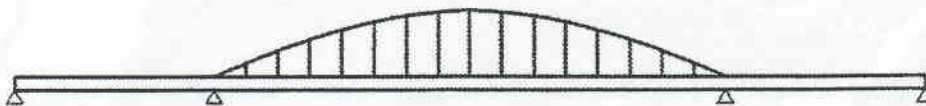
Keizersveer, Bergse Maas, 1931 -1978



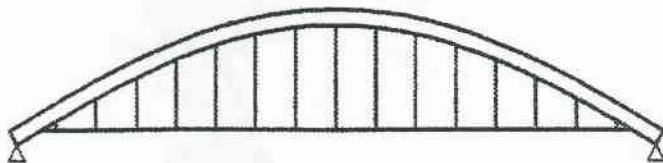
Maastricht, Maas, 1932-1960



Zaltbommel, Waal, 1933



Arnhem, Rijn, 1935



Vianen, Lek, 1936

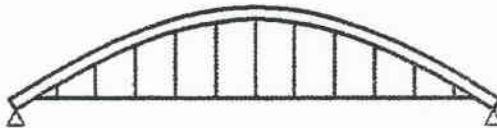
VAN HET RIJKSWEGENPLAN 1927



Nijmegen, Waal, 1936



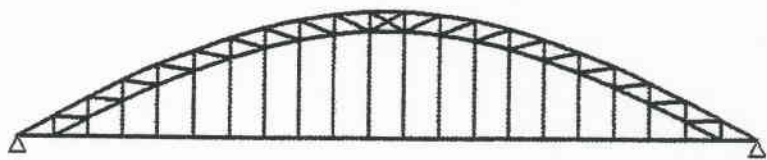
Moerdijk, Hollandsch Diep, 1936-1978



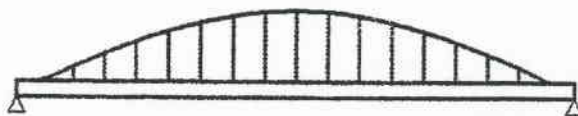
Hedel, Maas, 1937



Dordrecht, Oude Maas, 1939



Hendrik Ido Ambacht, Noord, 1939



Deventer, IJssel, 1943