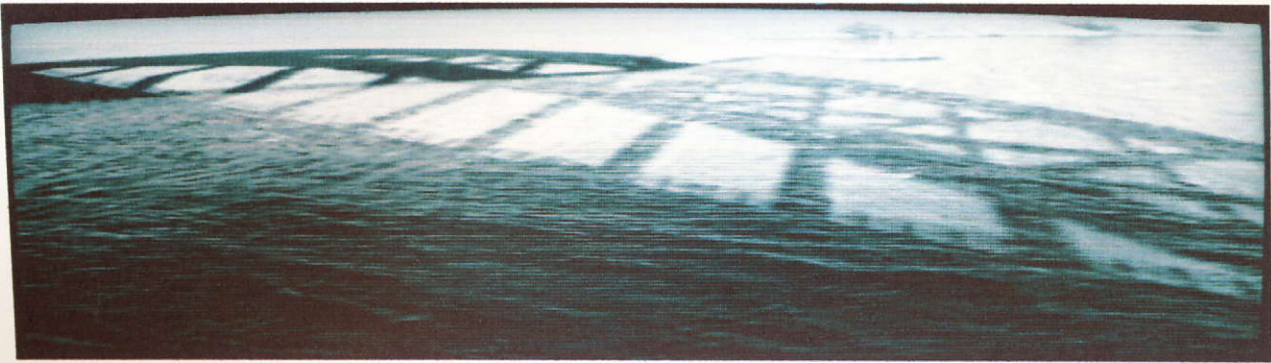


SYNOPSIS

~~Annulling~~
of

BEZWAAR



Walkade 15 3401 DR IJsselstein tel/fax 030 687 29 34

ontwerp Henk Wijnen

datum IJsselstein, 26 oktober 2006

onderwerp Toezending: **Synopsis 1** tussentijds overzicht van de aanvraag tot bescherming van het complex de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927

gericht aan
Minister van OCW
Maria J.A. van der Hoeven
p/a Rijksdienst voor de Monumentenzorg
Postbus 1001
3700 BA Zeist

Geachte mevrouw van der Hoeven,

Ter aanvulling op
"de aanvraag tot bescherming van het complex de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927"
van 29 september 2005, stuurt Stichting Boogbrug Vianen u de nieuwe publicatie
"Synopsis 1"
in de hoop dat de nieuwe informatie die hierin vermeld staat meegenomen wordt in uw
aanwijzingsbesluit.

Gaarne ziet de stichting uw reactie tegemoet.

U welzijn toegewenst ondertekend.
Hoogachtend namens Stichting Boogbrug Vianen

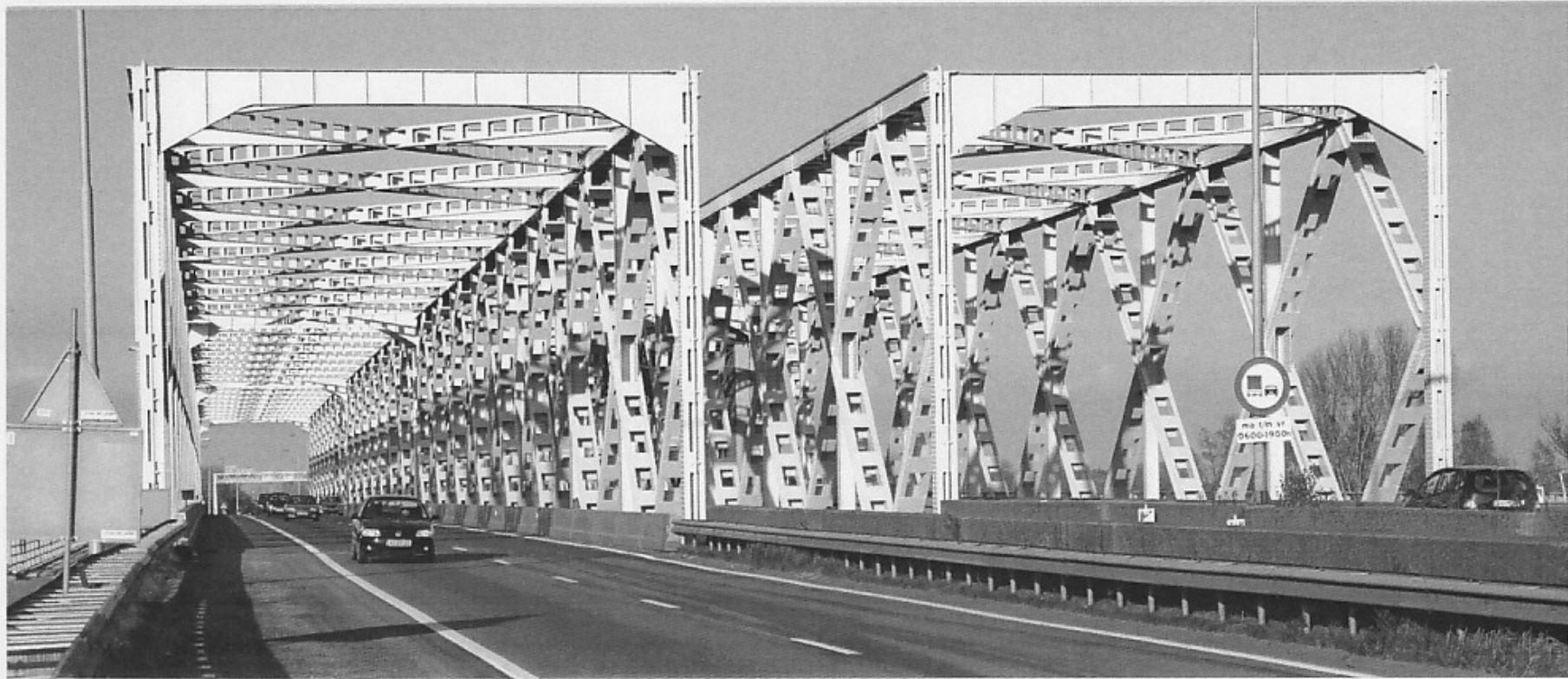
W.J. van Sijl

Walkade 15
3401 DR IJsselstein
030 687 29 34

cc

Gemeenten: Zwolle, Hattem, Werkendam, Geertruidenberg, Maastricht, Zaltbommel, Arnhem, Nieuwegein, Vianen, Nijmegen, Dordrecht, Moerdijk, Maasdriel, 's-Hertogenbosch, Zwijndrecht, H.I. Ambacht, Alblasserdam en Deventer; **De Staat (Verkeer en Waterstaat):** Zwolle, Arnhem, Breda en Leiden; **De Staat (Financiën, Domeinen):** Zwolle, Breda en Leiden; **Gedeputeerde staten van de provincies:** Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant, Limburg, Utrecht en Zuid-Holland; **NV Nederlandse Gasunie,** Groningen

STICHTING BOOGBRUG VIANEN



SYNOPSIS 1

tussentijds overzicht van de aanvraag tot bescherming van
het complex de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927



GESTEMPELT VANUIT DE LUGT
EXAKT DAAR WAAR PONTEN VOEREN
KLIEFENT DE OERGRENZEN VAN HET LANT
IN LOOM GEKABEL ZONDER GESGREEUW
OF IJSGANG MET ANGSTIG GEHINNIK
LIET HET DELTAVOLK
WONDEREN GESGIEDEN

JUIST DAAR OP GEZEGENDE KRUISINGEN
JOEGEN ZE
BETONNEN ANKERS IN DE GRONT
VLEIDEN IJZEREN GEBINTEN GENAGELT
EN WEL ZO
VAN REGT NAAR BOOG
VERDOMME NOOIT EERDER GEDAAN
DE STERKE DINGEN EROVER

ZULKE MENSCHEN UIT MODDER GEBOREN
ZUGTEN NIET HET WERK
ZIJ VEERDEN DE OORLOG
HET CANON SAAM GEZONGEN
EN HERSTELDEN HET UITZICHT BOVEN DE RIVIEREN
MEEWARIG BLOZENT

MAG IK TOETEREN
DEINEN OP WIELEN VRACHTBRIEVEN
EN SPUGEN OP AKENROOK

MAG IK SCHAKELEN
ONS LIEVE AUTOOTJES
SGUDDEN ELK HOEKJE MIJN VADERLANT

TUURLIJK
ALS DE ZIEL MAAR SPLIJT
OP DE 12 FONKELS ONS VERLEDEN

STICHTING BOOGBRUG VIANEN

Walkade 15
3401 DR IJsselstein

tel/fax: 030 6872934
KvK: 30150201
ING bank: 67.54.19.484

oplage: 200
uitgave: oktober 2006
ISBN: 978-90-75447-01-9

printwerk: AApart Grafisch Printbedrijf www.apart.nl

fotografie: H. Boxhoom
illustratie: A. Hermans, Unplugged
tekst: W. van Sijl

omslag: oude Moerdijkbruggen bij Keizersveer

met dank aan: C. Alsbach, Yk Amei, H. Boxhoom, A. Hermans, W. van Meijl, B. Murk, L. Oorschot,
B. Rietveld, N. Scholten, A. Schuijlenburg, W. van Sijl, E. Verboom, H. Wijnen

SYNOPSIS 1 is een aanvulling op:

1. "HET COMPLEX: samenvatting van de aanvraag tot aanwijzing beschermd monument van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927"
maart 2006, ISBN 978-90-800528-9-5
2. "AANVRAAG tot aanwijzing beschermd monument van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927"
29 september 2005;
3. "VERZOEK tot voordracht UNESCO werelderfgoed van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927"
22 juli 2004, ISBN 90-800528-8-4
4. "AANVRAAG tot aanwijzing beschermd monument van de stalen verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel"
21 oktober 2002; ISBN 90-800528-7-6
5. "AANVRAAG tot aanwijzing beschermd monument van de stalen brug over de Lek bij Vianen"
12 december 1999; inclusief de BIJLAGEN met ISBN 90-800528-4-1

STICHTING BOOGBRUG VIANEN

SYNOPSIS 1

TUSSENTIJD OVERZICHT VAN DE AANVRAAG TOT BESCHERMING VAN HET COMPLEX DE 12 BRUGGEN VAN HET RIJKSWEGENPLAN 1927

oktober 2006

INLEIDING

In Nederland ligt een complex van 12 bruggen over de grote rivieren gebouwd in de 30er jaren van de 20e eeuw als onderdeel van het Rijkswegenplan 1927. Tezamen vormen de 12 bruggen een Nederlands monumentencomplex.

Stichting Boogbrug Vianen heeft tot doel dit bijzondere topmonument, zijnde jong industrieel erfgoed, bij de bevolking bekend te maken en ervoor zorg te dragen dat het complex beschermd wordt voor het nageslacht.

Vier van de 12 bruggen zijn reeds als rijks- of gemeentelijk monument beschermd. De overige acht bruggen zijn om verschillende redenen in het verleden niet, of onvoldoende, op monumentwaardigheid beoordeeld.

Twee van de acht bruggen worden thans door sloop bedreigd.

Belangrijkste reden dat de acht bruggen niet of onvoldoende beoordeeld zijn geworden, is de onbekendheid met de ensemblewaarden van het complex.

Stichting Boogbrug Vianen werkt aan het in beeld brengen van de waarden van de 12 bruggen. Zij wil de algemene onbekendheid van het complex doorbreken en strijdt voor officiële erkenning van het monumentencomplex. In 2005 heeft zij daartoe een verzoek tot aanwijzing beschermd monument voor het complex bij het Ministerie van OCW ingediend.

Vooralsnog ontmoet de stichting weerstand bij de Minister van OCW die op grond van de Monumentenwet 1988 het verzoek juridisch aanvecht. Officiële inhoudelijke rapportages en waardenstellingen m.b.t. het complex ontbreken in haar beslissingen.

Rijkswaterstaat, eigenaar van de 12 bruggen, onthoudt zich van inhoudelijke inmenging. Zij heeft tot doel om het wegennet en de daarin gelegen kunstwerken effectief te beheren en laat beoordeling van het complex over aan het daarvoor bevoegde Ministerie van OCW met als uitvoerend orgaan de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

De Dienst Weg- en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat is echter wel begonnen een visie te ontwikkelen ten behoeve van de cultuurhistorische waarde en uitstraling van de bruggen die in haar beheer zijn.

Te hopen valt dat het tij keert en dat vanuit Rijkswaterstaat welwillendheid ontstaat om haar eigen topmonument te behouden, daar de 12 bruggen de meest tastbare en bijzondere kunstwerken zijn die Rijkswaterstaat in de eerste helft van de 20e eeuw tot stand heeft gebracht.

WETGEVING IN HET VASTLEGGEN VAN MONUMENTEN

OMSCHRIJVINGEN VAN MONUMENTEN

Middels de Monumentenwet 1988 kunnen alle vóór tenminste vijftig jaar vervaardigde **zaken en terreinen** welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde als monument beschermd worden door inschrijving in de ingevolge deze wet vastgestelde registers.

Groepen van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde en in welke één of meer monumenten bevinden kunnen ingevolge deze wet worden beschermd als dorps- en stadsgezicht.

Voor **infrastructuren, verzamelingen, complexen en ensembles** die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde biedt de wet vooralsnog geen eenduidige bescherming.

In de praktijk worden thans 'samenhangende structuren' beschermd door de afzonderlijke onderdelen te registreren.

Zo worden bijvoorbeeld in het geval van de verdedigingslinie 'de Amsterdamse Stelling' alle 42 forten afzonderlijk omschreven en geregistreerd. De samenhangende structuur wordt in deze omschrijvingen in één korte volzin weergegeven. De samenhangende waarden, die een algemeen hogere meerwaarde vertegenwoordigen, zijn in de registers derhalve niet beschreven. Hieruit blijkt dat de wijze van bescherming van infrastructuren, verzamelingen, complexen en ensembles onvoldoende geregeld is.

Beschrijvingen van megastructuren worden tegenwoordig vastgelegd in Cultuurhistorische Verkenningen: rapporten waarin de overkoepelende waarden en samenhang van onderdelen beschreven staan.

Hoewel zulke rapporten geen juridische status hebben, zoals dit wel het geval is bij de omschrijvingen van de onderdelen, zijn deze rapporten voor een algehele beoordeling van eminent belang.

Een Cultuurhistorische Verkenning vertegenwoordigt -om redenen dat er nationale, internationale en overkoepelende waarden in genoemd worden- in algemene zin een hogere algemene waarde dan omschrijvingen van onderdelen.

Een Cultuurhistorische Verkenning beschrijft het geheel en toont aan dat zo'n geheel meer is dan de som der delen. Vanzelfsprekend is het wel zo dat elk onderdeel van belang is om het geheel aan te kunnen tonen.

INVENTARISATIE EN SELECTIE

Vanaf 1988 werden in Nederland alle monumentwaardige zaken geïnventariseerd en vervolgens geselecteerd in de Monumenten Inventarisatie en Selectie Projecten (MIP en MSP).

Omdat de ensemblewaarden van de verdedigingslinie 'de Amsterdamse Stelling' algemeen bekend waren werden alle 42 forten vanzelfsprekend in het MIP en MSP opgenomen en werd de Amsterdamse Stelling op bovengenoemde wijze in zijn geheel geregistreerd.

Anders lag dit tijdens het MIP en MSP betreffende de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927. Alleen de **bruggen bij Zwolle en Nijmegen** werden in het MIP opgenomen en in het MSP vervolgens als Rijksmonument geselecteerd en geregistreerd.

De brug bij H.I. Ambacht werd op verzoek van de gemeente H.I. Ambacht en de provincie Zuid-Holland pas in 2000, middels een z.g. 'artikel 3 procedure', als Rijksmonument geselecteerd en geregistreerd.

De brug bij Arnhem werd na het MIP en het MSP niet als Rijksmonument maar als Gemeentelijk Monument geselecteerd en geregistreerd.

Bij lezing van de omschrijvingen van de drie Rijksmonumenten (Zwolle, Nijmegen en H.I. Ambacht) wordt geconstateerd dat hierin geen expliciete melding wordt gemaakt van de samenhang van de 12 bruggen. Bij lezing van de monumentbeschrijving van de brug bij Arnhem wordt de samenhang van de 12 bruggen wel vermeld maar niet verder uitgewerkt.

Algemeen kan geconstateerd worden dat de waarden van de samenhang van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 onvoldoende beoordeeld is en dat de informatie over het complex ontoereikend was toen de bruggen geïnventariseerd en geselecteerd werden. Deze constatering wordt versterkt door de volgende feiten:

- Tijdens het MIP is de brug bij Vianen door onzorgvuldige beoordeling niet geïnventariseerd. Men ging ervan uit dat de brug in 1948 gebouwd was in plaats van 1936.
- De brug bij Zaltbommel werd in het MIP opgenomen. Tijdens het MSP is overwogen het monument in de selectie op te nemen. Mede door de grote belangen werd daarvoor echter nader landelijk onderzoek noodzakelijk geacht. Dit onderzoek heeft niet plaatsgevonden en opname van de brug in de selectie is niet verder overwogen.
- De brug bij Dordrecht is wel in het MIP maar niet in het MSP opgenomen
- De bruggen bij Hedel, Maastricht, Moerdijk, Deventer en Keizersveer zijn in het MIP geheel niet opgenomen.

Wanneer in bovengenoemde gevallen een Cultuurhistorische Verkenning voorhanden was geweest dan zou bescherming van het complex van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 evenveel kans hebben gekregen als het complex van de 42 forten van de Amsterdamse Stelling.

COMPLEXAANVRAAG

Zoals voormeld heeft Stichting Boogbrug Vianen, op 29 september 2005, een aanwijzingsverzoek voor het complex van de 12 bruggen bij het Ministerie van OCW ingediend.

- Zeven bruggen, bij Keizersveer, Maastricht, Moerdijk, Arnhem, Hedel, Dordrecht en Deventer, zijn in behandeling genomen.
- Drie bruggen, bij Zwolle, Nijmegen en H.I. Ambacht, zijn buiten beschouwing gelaten omdat deze reeds Rijksmonumenten zijn.
- Twee bruggen, bij Zaltbommel en Vianen, zijn niet in behandeling genomen op grond van eerder genomen individuele beoordelingen.

Door het aanwijzingsverzoek wordt nu voor het eerst in Nederland officieel aandacht besteed aan de waarde van het complex.

Op grond van het aanwijzingsverzoek heeft de minister de betrokken gemeenten, provincies en Raad voor Cultuur verzocht adviezen uit te brengen. M.b.t de zeven bruggen die in behandeling genomen zijn kan op het moment dat onderhavige tekst geschreven werd het volgende gerapporteerd worden:

GEMEENTELIJKE ADVIEZEN:

1. brug bij Keizersveer: -Gemeenten Werkendam en Geertruidenberg erkennen beiden het nationale belang van het complex maar zien de vervanging van de oorspronkelijke brug in 1978 door delen van oude Moerdijkbrug als aantasting van de gaafheid en zien de vakwerkliggerconstructie als niet vernieuwend.
advies NEGATIEF (2x)
2. brug bij Maastricht: -Gemeente Maastricht adviseert de brug te beschermen als onderdeel van het complex.
advies POSITIEF
3. brug bij Moerdijk: -Gemeente Dordrecht erkent het belang van het complex maar ziet de vervanging van de bovenbouw in 1978 als aantasting van de gaafheid.
advies NEGATIEF
-Gemeente Moerdijk erkent het belang van het complex en ziet de oorspronkelijke pijlers als monumentwaardig.
advies POSITIEF
4. brug bij Arnhem: -Gemeente Arnhem erkent het belang van het complex en de waarden van de brug.
advies POSITIEF
5. brug bij Hedel: -Gemeenten 's-Hertogenbosch en Maasdriel erkennen beiden het nationale belang van het complex en de waarden van de brug.
advies POSITIEF (2x)
6. brug bij Dordrecht: -Gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht erkennen beiden het nationale belang van het complex en de waarden van de brug.
advies POSITIEF (2x)
7. brug bij Deventer: -Gemeente Deventer erkent het nationale belang van het complex en de waarden van de brug maar laat stedenbouwkundige argumenten zwaarder wegen.
advies NEGATIEF

ADVIEZEN VAN DE GEDEPUTEERDE STATEN

Omdat verschillende bruggen van het complex buiten de bebouwde kom liggen dienen Gedeputeerde Staten van de desbetreffende provincies waarin de bruggen liggen te adviseren.

Gedeputeerde Staten van de provincies Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant, Limburg, Utrecht en Zuid-Holland zijn verzocht advies uit te brengen over het complex.

In de periode dat onderhavige tekst geschreven werd waren de adviezen van de provincies bij Stichting Boogbrug Vianen nog niet bekend.

ADVIES VAN DE RAAD VOOR CULTUUR

De Raad voor Cultuur wordt in het algemeen gevraagd de Minister van OCW te adviseren.

In de periode dat onderhavige tekst geschreven werd was het advies van de raad bij Stichting Boogbrug Vianen nog niet bekend.

ADVIEZEN BETREFFENDE DE INDIVIDUELE BRUGGEN BIJ VIANEN EN ZALTBOMMEL

Stichting Boogbrug Vianen heeft sinds 1998 een ontwikkelingstraject doorgemaakt waarin de waardenstelling van het complex is ontwikkeld. Tijdens dit traject heeft Stichting Boogbrug Vianen twee officiële aanwijzingsverzoeken bij de Minister van OCW ingediend, te weten voor de bruggen bij Vianen en bij Zaltbommel. Naar aanleiding van deze twee verzoeken werden door gemeenten, gedeputeerde staten, en Raad voor Cultuur adviezen uitgebracht.

Het betreffen adviezen die specifiek op de individuele objecten toegespitst zijn en waarin de waarde van het complex zijdelings of geheel niet is meegewogen. Tenslotte waren het individuele gevallen en werd er geen advies over het complex gevraagd.

Hoewel in deze adviezen geen oordeel geven werd over de monumentwaardigheid van het complex noch over de waarde van het object als onderdeel van het complex (met uitzondering van het advies van de gemeente Nieuwegein), volgen hier volledigheidshalve de adviezen en de afwegingen:

8. de brug bij Vianen:
- Gemeente Vianen ziet de brug als visueel storend in relatie met de nieuwe bruggen.
advies NEGATIEF
 - Gemeente Nieuwegein adviseert negatief als het gaat over de monumentale waarde van het zelfstandige object, maar adviseert positief en dus voor behoud van de brug als het gaat om de waarde van de brug in relatie tot het complex.
advies NEGATIEF / POSITIEF
 - Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht ziet de brug als niet uniek, de fietspaden aan de brug als minder gaaf en het achterstallige onderhoud als te kostbaar.
advies NEGATIEF
 - De Raad voor Cultuur ziet geen hoge esthetische kwaliteiten aan de brug, ziet de aangebrachte fietspaden als aantasting van de gaafheid en is van mening dat de drie beschermde boogbruggen voldoende herinneren aan het Rijkswegenplan 1927.
advies NEGATIEF
9. de brug bij Zaltbommel:
- Gemeente Zaltbommel verwacht milieutechnische en ruimtelijke consequenties bij een mogelijke uitbreiding van de A2.
advies NEGATIEF (ondanks een POSITIEF advies van de Gemeentelijke Monumentencommissie)

-Gemeente Neerijnen laat veiligheidsbelangen van de scheepvaart, financiële en infrastructurale belangen zwaarder wegen dan de monumentale waarden van de brug.

advies NEGATIEF (ondanks een POSITIEF advies van de Gemeentelijke Monumentencommissie en een POSITIEF raadsvoorstel van het College van B&W)

-Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland erkent de cultuurhistorische en historisch-geografische waarde van de brug.

advies POSITIEF

-De Raad voor Cultuur erkent de 'lokale ensemblewaarde' met spoorbrug en snelwegbrug, de hoge typologische zeldzaamheidswaarde van de vakwerkconstructie en de cultuurhistorische waarde van de brug.

advies POSITIEF

Stichting Boogbrug Vianen heeft de Minister van OCW middels juridische procedures verzocht de bruggen bij Vianen en Zaltbommel in het kader van het nieuwe verzoek opnieuw in behandeling te nemen opdat de gerechtigde instanties kunnen oordelen over de monumentwaardigheid van het complex en de waarde van de brug als onderdeel van dit complex. Voormelde procedures zijn thans in behandeling.

BESLUIT VAN DE STAATSSECRETARIS VAN OCW OP DE COMPLEXAANVRAAG

Bij brief d.d. 1 juni 2006 heeft de Staatssecretaris van OCW beslist het verzoek tot aanwijzing van de 12 bruggen als monumentencomplex af te wijzen. Als belangrijkste redenen worden genoemd:

- 1 de intrinsieke onmogelijkheid om in het kader van de Monumentenwet 1988 een complexaanvraag in behandeling te nemen
- 2 de onvoldoende samenhang van de objecten, daardoor onvoldoende meerwaarde, waardoor een complexbescherming niet toegepast kan worden
- 3 de aantasting van de brug bij Moerdijk en de afwijzing van de bruggen bij Vianen en Zaltbommel waardoor de onverbreekelijke eenheid is komen te vervallen

Stichting Boogbrug Vianen heeft op 11 juli 2006 tegen deze beslissing bezwaar gemaakt.

In het bezwaarschrift toont zij aan:

- 1 dat bescherming van het complex binnen de beperkingen van de Monumentenwet 1988 wel degelijk mogelijk is
- 2 dat er voldoende samenhang tussen de objecten bestaat en dat deze grote meerwaarde heeft

- 3 dat de aantasting van de brug bij Moerdijk onvoldoende reden is om een complex niet aan te wijzen en dat over de bruggen bij Vianen en Zaltbommel nog steeds niet onherroepelijk beslist is

REDENEN WAAROM HET COMPLEX ALS GEHEEL BESCHERMD DIENT TE WORDEN

ENSEMBLEWAARDEN

Een complex, groep, verzameling, ensemble of verzameling krijgt meerwaarde wanneer alle onderdelen aanwezig zijn. Ontbreken in een complex essentiële onderdelen dan verlaagt dit de **ensemblewaarden**.

In het geval van het complex van de 12 bruggen liggen de fundamenteën, zijnde de onderbouw, allen nog op hun oorspronkelijke percelen.

Bij enkele bruggen zijn echter in de bovenbouw veranderingen aangebracht waardoor de gaafheidswaarde enigszins verlaagd is. Maar omdat dit geen onoverkomelijke aantasting van de aanwezigheid van de bruggen is dient gesteld te worden dat het complex in wezen compleet is.

In het geval van de brug bij Moerdijk is de bovenbouw bestaande uit 10 vakwerkliggers veranderd in 10 kokerliggers. Alle pijlers zijn echter nog aanwezig en origineel. De pijlers vertegenwoordigen in essentie nog steeds de oude overbrugging. Het bijzondere van de Moerdijkbrug is dat zes delen van de oude brug naar Keizersveer verplaatst zijn waar ze op de pijlers van de oude brug bij Keizersveer zijn pasgemaakt. De verstrengeling van deze twee bruggen betekent dus een versterking van de cultuurhistorische en historisch-geografische beleving. Voor beide bruggen geldt dat ze thans een bijzondere onderlinge samenhang bezitten en dat deze specifieke samenhang ook in het complex van de 12 bruggen als meerwaarde doorwerkt.

Overigens zijn bruggen gebruiksobjecten die onderhavig zijn aan aanpassingen. Bij geregistreerde Rijksmonumenten zijn voldoende voorbeelden te noemen waarbij aanpassingen zijn gedaan. Vaak vertegenwoordigen deze aanpassingen een extra meerwaarde.

De ensemblewaarden van de 12 bruggen kunnen worden onderverdeeld in:

- 1 historisch-geografische samenhang tussen de verkeerswegen van het Rijkswegenplan 1927 en de waterwegen van de Hollandse Delta;
- 2 sociaal-economische vervlechtingen voortkomend uit een economische crisis en de daaruit voortvloeiende quotumregeling;
- 3 geschiedkundige en defensieve vervlechtingen ten tijde van WOII;
- 4 de ontwikkeling van de 12 bruggen als ontstaansreden van het Bruggenbureau waaruit vervolgens de hedendaagse Bouwdienst Rijkswaterstaat voortgekomen is;
- 5 architectonische en bouwhistorische evolutie van de Nederlandse bruggenbouw.

In navolgende schema's wordt de samenhang van de 12 bruggen in beeld gebracht en met teksten begeleid.

BELEVINGSWAARDE

De fysieke aanwezigheid van de 12 bruggen is van eminent belang om de historische identiteit en ruimtelijke kwaliteit van het rivierenlandschap aan te tonen en heeft daarom educatieve betekenis. Het Nederlandse volk heeft grote affiniteit met de bruggen. Het zijn belangrijke landmarks en iconen waar persoonlijke ervaringen aan verbonden zijn. Uit de grote media-aandacht voor behoud van de bruggen bij Vianen en Zaltbommel en in de laatste periode over het behoud van het complex, spreekt een groeiend positief besef. Het draagvlak bij de bevolking om de 12 bruggen daadwerkelijk te behouden neemt toe. Het feit dat het complex uit twaalf bruggen bestaat stimuleert de bevolking om de 12 bruggen ook fysiek te leren kennen.

Het maken van een rondreis van 700 kilometer langs de 12 bruggen is een buitengewone belevenis: het geeft inzicht in de historisch-geografische structuren van Rijkswegenplan 1927 en Hollandse Delta, het toont geschiedkundige waarden van de bruggen tijdens WOII, het indiceert het interbellum, maar bovenal opent het de ogen waardoor de evolutie van de Nederlandse bruggenbouw ervaren kan worden.

De hier boven genoemde feiten geven voldoende redenen om de 12 bruggen als complex te beschermen.

De volgende stelling is dan ook gerechtvaardigd:

Amovering van één onderdeel uit een complex betekent vernietiging van een eenheidsbeleving en definitieve aantasting van een samenhang.

Slopen van een fort van de Amsterdamse Stelling is om deze reden een onmogelijkheid.

Verwijdering van één van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 dient om dezelfde reden uitgesloten te worden.

NIEUWSTE ONTWIKKELINGEN

Door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg is in april 2006 een brochure "infrastructuur"¹ uitgegeven. Hierin wordt een visie gegeven over het beschermen van cultuurhistorische en historisch-geografische infrastructuren.

Tevens wordt vermeld dat onderzoek nodig is om te bezien op welke wijze deze structuren beschermd kunnen worden.

In de brochure worden het Rijkswegenplan 1927 en de 12 bruggen expliciet als onderdeel van de historische ontwikkelingen in Nederland genoemd. Foto's van meerdere bruggen van het Rijkswegenplan 1927 dienen als illustraties.

Hiermee is aangegeven dat de erkenning van de waarden van het complex ook binnen de Rijksdienst voor de Monumentenzorg groeiende is.

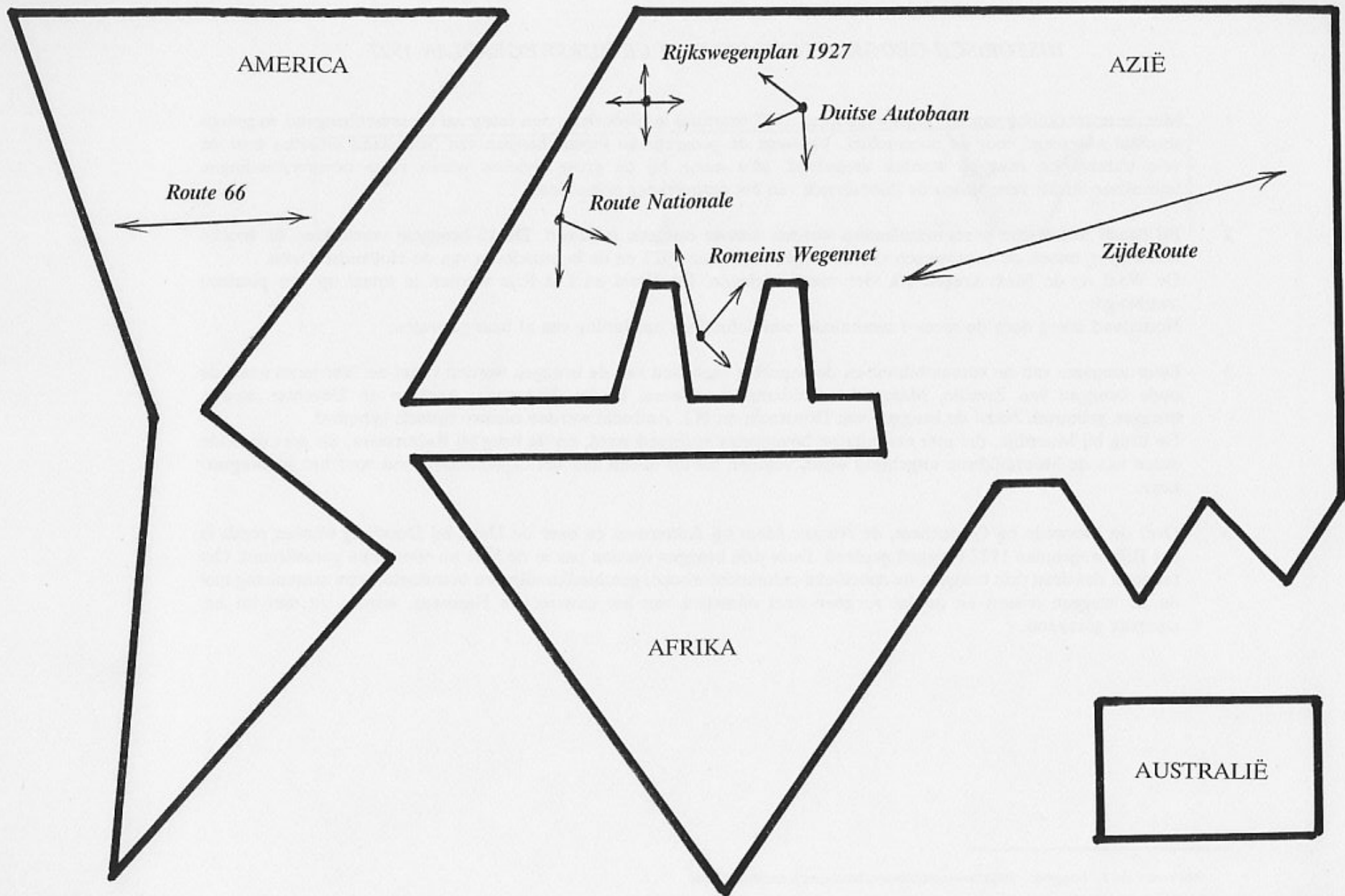
¹ voor gratis bestelling: InfoDesk 030 - 69 83 456

VIJF SCHEMA'S

- *HISTORISCHE LAND- EN AUTOWEGEN*
- *HISTORISCH-GEOGRAFISCHE STRUCTUUR RIJKSWEGENPLAN 1927*
- *VERVLECHTINGEN VAN DE 12 BRUGGEN*
- *ORGANISATIE*
- *van VAKWERKLIGGER naar VERSTIJFDE STAAFBOOGBRUG*

HISTORISCHE LAND- EN AUTOWEGEN

- 1 De eerste historische infrastructuur bestond uit looppaden welke evolueerden tot regionale en internationale verbindingswegen. Waterwegen en zeeroutes kwamen als infrastructuur onafhankelijk tot bloei. In de laatste eeuw is het fenomeen 'vliegroue' ontstaan.
- 2 Landwegen kunnen worden ingedeeld in looppaden, nationale en internationale handelsroutes en/of verbindingswegen, spoorwegen en autowegen. Illustratief voor historische landwegen zijn ZijdeRoute, Romeins Wegennet, en Route Nationale.
- 3 Met de opkomst van de automobilititeit werd de infrastructuur van landwegen revolutionair uitgebreid. In Nederland werd het Rijkswegenplan 1927 de blauwdruk van een sterk uitdijend wegennet. Het plan bezat een compleet en integraal concept en was een voorbeeld van grote visie.
Op wereldschaal kan het Rijkswegenplan 1927 in één adem genoemd worden met Route 66 en de Duitse Autobaan, beiden bekend als historische infrastructuur voor de automobilititeit.
- 4 Rijkswegenplan 1927 is in binnen- en buitenland algemeen onbekend gebleven terwijl het voor Nederland als distributieland van eminent belang is geweest. Nader onderzoek naar de nationale en internationale betekenis van het Rijkswegenplan 1927 is dringend noodzakelijk.
Bij educatie behoort historische kennis over infrastructuur standaard te zijn. Kennis aangaande het Rijkswegenplan 1927 is daarbij onmisbaar.



HISTORISCH-GEOGRAFISCHE STRUCTUUR RIJKSWEGENPLAN 1927

- 1 Met de ontwikkeling van het Rijkswegenplan 1927 ontstond in Nederland een integraal en samenhangend wegennet speciaal aangelegd voor de automobiel. Vanwege de geografische eigenschappen van Nederland moesten over de vele waterwegen bruggen worden aangelegd. Met name bij de grote rivieren waren vaste oeververbindingen onmisbaar omdat veerponten de doorstroom van het autoverkeer ophielden.
- 2 Bij twaalf historische overgangplaatsen werden nieuwe bruggen gebouwd. De 12 bruggen² versterkten de fysieke samenhang tussen de hoofdwegen van het Rijkswegenplan 1927 en de hoofdaderen van de Hollandse Delta. De Waal en de Maas kregen elk vier overbruggingen. De IJssel en Lek-Rijn werden in totaal op vier plaatsen overbrugd.
Nederland kreeg door de nieuwe samenhang een definitieve ontsluiting van al haar gewesten.
- 3 Door toename van de automobiliteit en de beperkte capaciteit van de bruggen werden vanaf de 70er jaren naast de oude bruggen van Zwolle, Maastricht, Zaltbommel, Vianen, Hedel, Nijmegen, Arnhem en Deventer nieuwe bruggen gebouwd. Naast de bruggen van Dordrecht en H.I. Ambacht werden nieuwe tunnels gebouwd.
De brug bij Moerdijk, die met een nieuwe bovenbouw verbreed werd, en de brug bij Keizersveer, die met de oude delen van de Moerdijkbrug uitgebreid werd, voldoen tot op heden aan het capaciteitsaanbod voor het snelwegverkeer.
- 3 Over de Merwede bij Gorinchem, de Nieuwe Maas bij Rotterdam en over de IJssel bij Doesburg werden reeds in het Rijkswegenplan 1927 bruggen gepland. Deze drie bruggen werden pas in de 50er en 60er jaren gerealiseerd. Om redenen dat deze drie bruggen de specifieke cultuurhistorische, geschiedkundige en bouwhistorische samenhang met de 12 bruggen missen en omdat ze geen deel uitmaken van het oeuvre van Harmsen, worden ze niet tot het complex gerekend.

² foto's van de 12 bruggen: <http://www.boxhoorn.demon.nl/fotos/index.html>

VERVLECHTINGEN VAN DE 12 BRUGGEN

- 1 Tijdens het interbellum ontstond op wereldschaal een economische crisis. Nederland bestreed de crisis met diverse werkverschaffingsprojecten. Bij het uitvoeren van het Rijkswegenplan 1927 werd gebruik gemaakt van deze projecten waardoor realisatie van het plan bespoedigd werd. Een project waar de crisis op een bijzondere wijze in doorwerkte was *de bouw van 12 grote stalen rivierbruggen uit het Rijkswegenplan*. Al tijdens het aannemen van het Rijkswegenplan, door de Tweede Kamer in 1927, werd door de regering geëist dat de bruggen in Nederland gefabriceerd zouden worden en niet in het buitenland zoals dat met de spoorwegbruggen het geval was geweest. Om aan deze eis te voldoen en om de crisis te bestrijden, besloot het Bruggenbureau een quotumverdeling in te stellen. Er werd bepaald dat meerdere bedrijven een quotum kregen toegewezen. Hierdoor ontstond een cultuurhistorische vervlechting van de 12 bruggen en de Nederlandse staalverwerkende bedrijven.
- 2 Om bovengenoemde vervlechting aanschouwelijk te maken is een schema, zoals hiernaast weergegeven³, onmisbaar. Hierin wordt duidelijk dat elke brug door meerdere bedrijven gefabriceerd is. Aan de andere kant wordt duidelijk dat elk bedrijf aan meerdere bruggen gewerkt heeft.
- 3 De sociaal economische impact van de vervlechting van de 12 bruggen met de verschillende bedrijven is algemeen onbekend maar heeft grote betekenis voor de cultuurwetenschap. Nader onderzoek naar de impact van deze vervlechting is nimmer gedaan en dient zeker in de waardebeoordeling van het complex van de 12 bruggen te worden meegenomen. Mogelijk dat een toekomstig nader onderzoek illustraties van de oude bedrijven⁴ kan bevatten opdat ze de historische beleving van het interbellum aanvullen en visueel inzicht verschaffen in dit buitengewone tijdperk.
- 4 Met de komst van het nieuwe wegennet door het Rijkswegenplan 1927 ontstonden er in Nederland nieuwe strategische plaatsen die belangrijk werden tijdens de oorlogsvoering in WOII. In de algemene geschiedschrijving is over het strategische belang van de 12 bruggen op verschillende wijze geschreven. De vernieling van elf bruggen, waarvan vier bruggen zelfs tot twee maal toe, indiceert een duidelijke strategische en geschiedkundige samenhang en is voor de cultuurwetenschap van groot belang. Nader onderzoek naar de impact van deze vervlechting heeft nimmer plaatsgevonden, dit in tegenstelling tot de samenhang van de spoorbruggen waarvan er tijdens WOII ook velen werden vernield en waarvan de lotgevallen in een boek⁵ werden geïnventariseerd en beschreven.

³ *de opgenomen gegevens zijn niet volledig*

⁴ *zie o.a. standaardwerk "Een hoekstaal van de maatschappij" door Alex den Ouden 1994*

⁵ *"De lotgevallen van de spoorbruggen over onze groote rivieren in de zes jaren, welke na den 9en mei 1940 zijn verstreken" door ir. A.H. Foest 1946*

<u>JAAR</u>	<u>vernielingen</u>	<u>aanpassingen</u>	<u>PLAATS</u>	<u>VERVLECHTING</u>	<u>BEDRIJVEN</u>
1930	1940 en 1945	1991 verbreding fietspaden	Zwolle		Amsterdam <i>Nederlandsche Dok Mij</i>
1931	1945	1978 vervangen door Moerdijkbrug	Keizersveer		Vlissingen <i>De Schelde</i>
1932	1940 en 1944	1960 en 2002 deels vervangen	Maastricht		Amsterdam <i>Werkspoor</i>
1933	1940 en 1945		Zaltbommel		Delft <i>Pletterij Enthoven en Cie</i>
1935	1940 en 1945		Arnhem		Kinderdijk <i>F. Kloos en Zonen</i>
1936	1945	1967 uitbreiding fietspaden	Vianen		Dordrecht <i>Penn & Bauduin</i>
1936	1940	1990 uitbreiding fiets- en busbanen	Nijmegen		Gorinchem <i>De Vries Rebbé en Co</i>
1936	1945	1978 vervangen en verplaatst	Moerdijk		Schiedam <i>Gusto & Smulders</i>
1937	1945		Hedel		Schiedam <i>Swarttouw</i>
1939			Dordrecht		Helmond <i>Begeman</i>
1939	1945		H.I.Ambacht		Rotterdam <i>Oving Jr.</i>
1943	1945		Deventer		Rotterdam

ORGANISATIE

- 1 Met de komst van de eerste auto in Nederland begon een nieuw tijdperk van sociale, economische en infrastructu-
rele ontwikkelingen.
Dr. ir. C. Lely, Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 1891-1894 1897-1901 en 1913-1918 onderkende
de nieuwe ontwikkelingen reeds in een vroeg stadium en vroeg in 1906 als kamerlid om een onderzoek naar het
verbeteren van de landwegen hetgeen hij negen jaar later als minister in een wetsontwerp verder liet uitwerken.
- 2 Omdat het netwerk van landwegen in Nederland in de 19e eeuw nauwelijks was ontwikkeld, en omdat de landwegen
die er lagen te smal en te slecht waren, werd er vanuit de samenleving en het bedrijfsleven in de 20er jaren van de
vorige eeuw grote druk op de Nederlandse Staat uitgeoefend om in een nieuw wegennet te investeren.
- 3 Na diverse congressen ontwierp ir. G.J. van den Broek een visionair en integraal Rijkswegenplan en presenteerde
dit in 1925. Nadat de uitvoerbaarheid financieel door de Wegenbelastingwet was geregeld werd het plan in 1927
door de Tweede Kamer aangenomen.
Om nieuwe aanpassingen in het plan te kunnen doorvoeren werd bepaald dat het Rijkswegenplan om de tien jaar
vernieuwd moest worden. Deze termijn bleek in de aanvangsperiode te lang zodat in 1932 reeds een vernieuwd plan
werd aangenomen. Hierin werden belangrijke wijzigingen, als het scheiden van verkeersstromen (autosnelwegen),
opgenomen.
Omdat de veranderingen en de uitbreidingen van de rijkswegen steeds grotere ruimtelijke en milieutechnische
consequenties met zich meebrachten werd in 1984 afscheid genomen van het Rijkswegenplan als planningsinstru-
ment en werden de nieuwe plannen opgenomen in "Structuurschema's Verkeer en Vervoer" en vervolgens geïnte-
greerd in de "Vierde" en "Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening".
- 4 Rijkswaterstaat, een krachtige Hollandse organisatie die in 1877 ministeriële verantwoordelijkheden kreeg, handelde
adequaat toen bleek dat de automobilititeit een onomkeerbaar fenomeen was geworden.
Met de instelling van District Wegentechniek in 1923 ontstond een gezonde organisatiestructuur binnen Rijkswater-
staat die een krachtig beleid voerde m.b.t. het uitvoeren van het Rijkswegenplan 1927.
- 5 Het District Wegentechniek richtte, speciaal voor het bouwen van twaalf bruggen over de grote rivieren, een
afzonderlijk **Bruggenbureau** op. Dit bureau was noodzakelijk om de Nederlandse kennis van het bouwen van grote
verkeersbruggen te ontwikkelen. Hierdoor is een onlosmakelijke verbinding ontstaan tussen de 12 bruggen van het
Rijkswegenplan 1927 en de ontstaansreden van het Bruggenbureau.
Het Bruggenbureau zou overigens ook tal van kleinere bruggen over rivieren en kanalen in het kader van de
wegenaanleg ontwikkelen.

- 6 Ir. W.J.H. Harmsen kreeg de leiding over het Bruggenbureau. Onder zijn leiding groeide het bureau tot een efficiënte en een goed ontwikkelde organisatie.
- 7 Het Bruggenbureau veranderde in 1936 in de zelfstandige Directie Bruggen waar ingenieur Harmsen van 1936 tot 1945 Hoofd Ingenieur Directeur werd. Het ontwerpen van sluizen en stuwen behoorde tot 1948 tot de taken van deze nieuwe directie.
- 8 Met het instellen van de Directie Bruggen werd de Directie Wegentechniek opgeheven. De organisatie die zich bezig hield met de ontwikkeling van de wegen werd ondergebracht in het zelfstandige District Nieuwe Wegen.
- 9 In 1948 ontstond binnen Rijkswaterstaat een aparte Directie Sluizen en Stuwen. Deze dienst ontlastte de Directie Bruggen inzake het ontwerpen van sluizen en stuwen.
In de WOII waren meer dan 900 grote en kleine verkeersbruggen en talloze sluizen vernield. Herstel van deze kunstwerken werd door de Directie Bruggen en Directie Sluizen en Stuwen ter hand genomen.
In de periode van economische groei waren Directie Wegen, Directie Bruggen en Directie Sluizen en Stuwen in de meeste gevallen rechtstreeks verbonden met de uitvoering van de grote infrastructurele en bouwkundige projecten waaronder de Delta Werken.
- 10 Harmsen, ingenieur met grote visie, had in de organisatie van Rijkswaterstaat een sterke positie verworven en werd, in de turbulente hersteljaren, van 1945 tot 1951, Directeur Generaal. Door onder andere zijn voortvarendheid en krachtig leiderschap groeide Nederland tot een welvarend distributieland.
De 12 grote bruggen van het Rijkswegenplan 1927 die onder zijn auspiciën werden ontwikkeld vormen in zijn oeuvre de belangrijkste onderdelen.
- 11 In 1990 werden Directie Bruggen en Directie Sluizen en Stuwen samengevoegd tot Bouwdienst Rijkswaterstaat. Deze dienst staat daarmee in directe lijn met het Bruggenbureau en vervolgens in historisch perspectief met de ontwikkeling van de 12 bruggen hetgeen een buitengewoon cultuurhistorisch fysiek feit betekent.
- 12 Om het belang van het Rijkswegenplan 1927, de evolutie van het wegennet en achterliggende organisatie in historisch perspectief te kunnen beschouwen is een overzichtelijk boekwerk noodzakelijk. Het onderzoeksrapport "*Beleid en planning in de wegenbouw*" van D.M. Ligtervoet, door Hoofddirectie Rijkswaterstaat in 1990 uitgegeven, kan hieraan deskundige en wetenschappelijke bijdragen leveren.

van VAKWERKLIGGER naar VERSTIJFDE STAAFBOOGBRUG

- 1 In de 19e eeuw werden in Nederland over de grote rivieren spoorbruggen en verkeersbruggen gebouwd in de vorm van stalen vakwerkliggers. Deze constructietechniek evolueerde langzaam en in de hoofdvorm ontstonden weinig vernieuwingen. Toen in de 20er jaren van de 20e eeuw het programma van de 12 bruggen startte werd de kennis en de vaardigheid van het bouwen van de nieuwe verkeersbruggen in eerste instantie geënt op de betrouwbare, bekende vakwerkligger. In het buitenland was de ontwikkeling van de boogbrug en de hangbrug reeds in volle gang. De achterstand in de constructietechnologie werd in Nederland binnen enkele jaren ingehaald door de grote voortvarendheid van het Bruggenbureau.
- 2 Omdat de meeste bruggen in de 19e eeuw in het buitenland gefabriceerd waren moest er, naast de ontwikkelingen in het ontwerpen, ook op bouwtechnisch niveau veel kennis en vaardigheid worden ontwikkeld. Beide ontwikkelingen zijn door grote inzet en ambitie van diverse organisaties en bedrijven tot op internationaal niveau uitgegroeid.
- 3 Vanwege esthetische redenen en/of om ervaring op te doen werden in het bruggenprogramma vier vakwerkliggers (Keizersveer, Moerdijk, Zaltbommel, Dordrecht) opgenomen die allen in detail en vorm van elkaar verschilden.
- 3 De eerste boogbrug (Zwolle), een ontwerp uit Duitsland, werd om esthetische redenen door het Bruggenbureau aangepast. In dit ontwerp is duidelijk de vakwerkligger te herkennen. De vakwerkligger is hier als het ware gebogen tot een boog hetgeen grotere overspanningen mogelijk maakte.
Het wegdek dat aan de bogen hing veroorzaakte in de vakwerkbogen spatkrachten. Deze horizontale krachten werden door een trekband opgevangen.
Te zien is dat de booglijn van de onderste boog verschilt met de booglijn van de bovenste boog waardoor in het midden van de brug de afstand tussen de bogen minder is dan bij de opleggingen.
- 4 In de verdere ontwikkeling kreeg de gekromde vakwerkligger om esthetische en constructieve redenen belangrijke aanpassingen (Nijmegen, H.I. Ambacht). De belangrijkste vond plaats in de boogvorm. Omdat de krachten in de boog bovenin het grootst waren en bij de opleggingen het kleinst kon de boogvorm constructief worden aangepast. Zo werd de hoogte van de boog bovenin het grootst en onderin het kleinst waardoor een belangwekkende esthetische kwaliteit tot stand kwam.
Om esthetische redenen werd in de brug bij Nijmegen de trekband weggelaten hetgeen grote gevolgen had voor de pijlers die, om de horizontale spatkrachten op te vangen, forse dimensies kregen.

- 5 Het vervolg op voornoemde constructievorm was het 'vol' maken van de vakwerkboog (Vianen, Hedel) waardoor een rustiger aanzicht ontstond. Ook hier werd het krachtenverloop in de boog aanschouwelijk doordat de hoogte van de boog bovenin groter was dan onderin de boog.
Om het plooiën in de grote vlakke wanden tegen te gaan werden tegen de platen plooiverstijvingen geklonken, hetgeen de elegante boogvorm versterkte.
De eenvoudige en rustige boogconstructie had ook uitwerking op de dwarsverbanden tussen de bogen. Hier werd in plaats van drukke en schuine verbanden gekozen voor enkelvoudige verbanden.

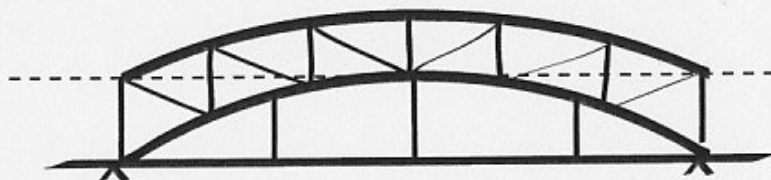
- 6 De boogbrug evolueerde uiteindelijk in een constructie waarin de liggers van het wegdek de basis van het krachten-spel vormden (Arnhem, Deventer). De liggers, zijnde de 'staven', werden verstijfd door bovengelegen bogen. Hierdoor werd het mogelijk om de bogen aanzienlijk dunner te maken. Daarentegen nam het volume onder het wegdek toe.
Door de grote sterkte in de staven vervielen de trekbanden omdat de spatkrachten van de bogen hierin eenvoudig konden worden opvangen.

Keizersveer
Moerdijk
Zaltbommel
Dordrecht



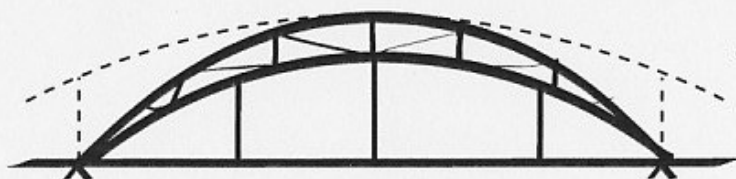
vakwerkligger

Zwolle



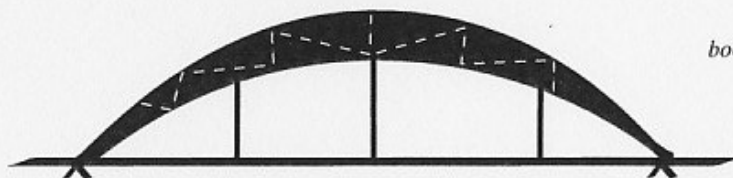
boogbrug met gebogen vakwerk en trekband

Nijmegen
H.I. Ambacht



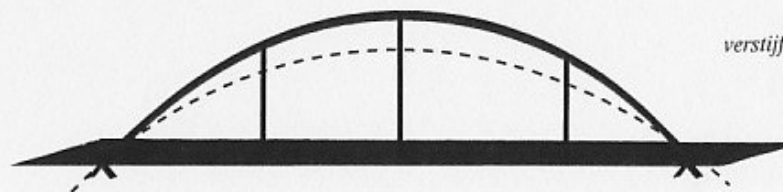
boogbrug met vakwerkboog met of zonder trekband

Vianen
Hedel



boogbrug met vollewandbogen en trekband

Arnhem
Deventer



verstijfde staafboogbrug