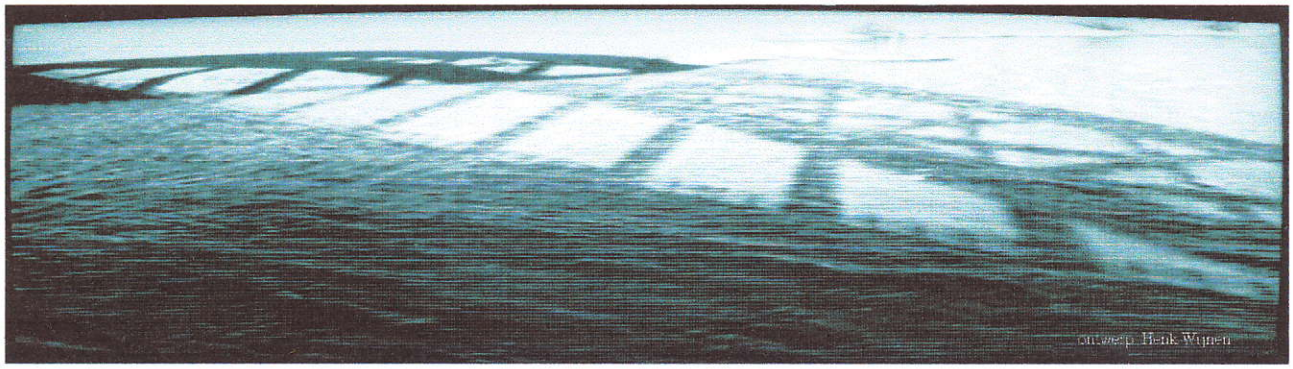
BEZWAARSCHRIFT

15 juni 2004

STICHTING BOOGBRUG VIANEN



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

datum IJsselstein, 15 juni 2004

onderwerp bezwaar tegen besluit kenmerk RNO-2002-3075

gericht aan Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
Cfi/FJZ
t.a.v. de Commissie voor bezwaarschriften
Postbus 606
2700 ML Zoetermeer

Geachte Commissieleden,

Door deze en derhalve tijdig maakt Stichting Boogbrug Vianen, zetelend te IJsselstein aan Walkade 15 ten huize van haar voorzitter bezwaar tegen het besluit van 13 mei 2004, kenmerk RNO-2002-3075.

Onderbouwing van het bezwaar vindt u in de volgende bijlagen:

bijlage
1 de statuten van Stichting Boogbrug Vianen;
2 de beschikking waarop bezwaar gemaakt wordt;
3 het bezwaarschrift;
3.1 de aanvraag tot aanwijzing;
3.2 advies Monumentencommissie van de gemeente Neerijnen;
3.3 advies Monumentencommissie van de gemeente Zaltbommel;
3.4 advies Raad van Cultuur;
3.5 advies Gedeputeerde Staten;
3.6 raadsvoorstel van College van Burgemeester en Wethouders;
3.7 concept verzoekschrift tot voordracht Unesco Werelderfgoed;
3.8 copieën uit het boek "bruggen in Nederland 1800 - 1940".

Gelet op het vorenstaande verzoek Stichting Boogbrug Vianen met inachtneming van de hiervoor weergegeven bezwaar, voornoemd besluit in heroverweging te nemen en alsnog de brug over de Waal bij Zaltbommel aan te wijzen als beschermd monument.

Hoogachtend,
namens Stichting Boogbrug Vianen

W.J. van Sijl

bijlage 3

BEZWAARSCHRIFT

betreffende

- besluit 13 mei 2004
- kenmerk RNO 2002 3075
- onderwerp verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel

1. **Bij juiste afweging van alle betrokken belangen kan in redelijkheid niet tot het bestreden besluit gekomen worden.**

2. **In het bestreden besluit is niet, althans onvoldoende, gemotiveerd waarom negatief op de aanvraag beslist is.**

m.b.t. BELANGEN VAN EIGENAAR
De belangen en bezwaren die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Oost-Nederland heeft neergelegd in een zienswijze van 13 januari 2003 zijn te bestrijden.

1 *"In de planstudiefase voor de nieuwe brug is zorgvuldig afgewogen of de oude brug kon worden behouden. Vanuit (verkeers-)technisch oogpunt is behoud niet haalbaar gebleken. De waarde van de brug is ook niet zodanig van belang dat deze behouden zou moeten blijven".*

Uit de adviezen van vier onafhankelijke commissies (bijlage 3.2 t/m 3.5) blijkt dat de waarden van de brug weldegelijk zodanig zijn dat deze behouden zou moeten blijven.
Wanneer de brug vóór de planstudiefase als beschermd monument zou zijn aangewezen dan was dat een onvoldongen feit geweest dat zwaar gewogen zou hebben.

2 *"De reeds bij de bouw van de Martinus Nijhoffbrug ingecalculeerde mogelijkheid van een tweede nieuwe brug op de plaats van de oude, buiten de geluidscirkels van Zaltbommel, in de hoofdverkeersader A2."*

Noodzaak van bouw van een tweede nieuwe brug is niet aangetoond. Er zijn vooralsnog alleen plannen gemaakt en geen besluiten genomen om de A2 tussen knooppunt Deil en Empel te verbreden.
Mocht in de toekomst uitbreiding noodzakelijk zijn dan is een tunnel onder de Waal een optie. (zie ook bijlage 3.3 onder 3.2 waar deze optie wordt genoemd)

3 *"Reeds verleende sloopvergunningen door beide gemeenten. Het voeren van een discussie over de cultuurhistorische waarden in deze situatie is uit oogpunt van rechtszekerheid laat."*

De opmerking is juist, doch niet relevant. Voortschrijdend inzicht m.b.t. de waardenstellingen van de 12 bruggen behoefde, en behoeft nog steeds, tijd en zorgvuldigheid. Stichting Boog-

brug Vianen kreeg het nieuws over de verleende sloopvergunnigen via de media op een tijdstip dat de aanvraag tot aanwijzing beschermd monument in ontwerpfase was.

4 *"Een nieuwe functie voor de oude brug zal impact hebben op de woonkern Waardenburg. De geluidsschermen zijn reeds anticiperend op een nieuwe brug geplaatst. Dit maakt ontsluiting van de oude brug erg moeilijk."*

Ontsluiting moge erg moeilijk zijn maar niet onmogelijk. Een uitgebreide en degelijke studie om de impact op de woonkern Waardenburg weg te nemen wanneer de oude brug weer hergebruikt wordt heeft niet plaatsgevonden. Derhalve is dit argument te bestrijden.

5 *"Het architectonische ontwerp voor de nieuwe brug is toegesneden op het uitgangspunt dat de oude brug zou worden gesloopt. Voortbestaan van de oude brug doet afbreuk aan de beeldkwaliteit."*

De nieuwe brug is ontworpen in samenhang met de vorm van een vakwerkligger, te weten de spoorbrug.
De monumentencommissie van Zaltbommel stelt in haar advies: (bijlage 3.3)
"Dertig meter westelijk ligt de Martinus Nijhoffbrug, een betonnen verkeersbrug uitgevoerd als tuibrug met stalen kabels. De hoofdvorm van een vakwerkligger is een driehoek. Aan elkaar verbonden vormen de driehoeken een vormvast element met horizontale, verticale en diagonale lijnen. De onder- en bovenrand bepalen de horizontale lijn, de tussenliggende staven bepalen de verticale en diagonale richtingen. De hoofdvorm van een tuibrug is eveneens een driehoek. De pylonen vormen hier de verticale lijnen, het wegdek markeert de horizontale lijn en de tuidraden het schuine lijnenspel."
"Landschappelijke beeldkwaliteit, nagestreefd met de bouw van de Martinus Nijhoffbrug. *De kwaliteit van het ensemble geeft meerwaarde aan het geheel van bruggen."*

6 *"Door de ligging van de oude brug tussen de spoorbrug en de nieuwe brug wordt beleving van de oude brug beperkt."*

Uit de verschillende adviezen blijkt dat de ligging tussen spoorbrug en nieuwe brug de beleving van de oude brug niet beperkt maar juist versterkt wordt. De waarde van de oude brug wordt in relatie met de aan weerszijden gelegen bruggen in hoge mate beleefd omdat ze vanaf de oude brug juist goed zicht geeft op de bruggen en vice versa.

7 *"De vermeende cultuurhistorische waarde van de 12 bruggen die zijn aangelegd in het kader van het wegenverkeersplan 1927 is enkel en alleen in samenhang te beleven. Nu dit fysiek niet mogelijk is, levert het behoud van de Oude Bommelse Brug hier geen extra bijdrage aan."*

Alle adviezen hebben de waarde van de 12 bruggen als onderdeel van het Rijkswegenplan 1927 in zeer hoge mate erkend.
De cultuurhistorische waarde van de 12 bruggen heeft nationale en internationale impact. Stichting Boogbrug Vianen heeft het voornemen de 12 bruggen als ensemble voor te dragen als Unesco Werelderfgoed (bijlage 3.7).
De beleving van de samenhang van het ensemble is evident en onlosmakelijk verbonden aan het Rijkswegenplan 1927. Een overeenkomende beleving van samenhang van een groep beschermde objecten die fysiek ver van elkaar liggen kan worden gevonden in de Amsterdamse Stelling die reeds Unesco Werelderfgoed geworden is.
Vernietiging van één object in een ensemble is een defintiëve aantasting van de ensemblewaarde.

8 *"Het is goed mogelijk om door middel van documentatie en materiaal kennis over de cultuurhistorische waarde van de brug te behouden."*

De waarde van de brug is van dermate belang dat deze onmogelijk alleen door documentatie en materiaal kennis kan worden vastgelegd. Dit oordeel is prematuur op de vast te stellen waardenstelling.

9 *"De naastliggende spoorbrug vertegenwoordigt een nagenoeg gelijke cultuurhistorische waarde. Het behoud in functie hiervan is voorgenomen."*

De spoorbrug is gebouwd in 1869 in het kader van een nationale infrastructuur van spoorwegen met een daaraan gelieerde bouwhistorie en ontwikkeling m.b.t. landelijke geschiedenis. De cultuurhistorische waarde van de oude verkeersbrug is totaal anders van aard en niet te vergelijken met die van de spoorbrug hetgeen blijkt uit de vele cultuurhistorische waarden die genoemd zijn in de adviezen en die vermeld worden in de aanvraag tot aanwijzing.
Het feit dat behoud van de spoorbrug is voorgenomen versterkt de noodzaak van het behoud van de oude verkeersbrug vanwege de lokale ensemblewaarde.

10 *"In relatie tot de éénmalige sloopkosten zijn de jaarlijkse blijvende kosten van onderhoud en herstel hoog. Bij behoud zal het beheer worden overgedragen, omdat voor Rijkswaterstaat de brug haar functie verloren heeft."*

De financiële consequenties vallen weg wanneer de brug word opengesteld voor regionaal- en lokaal verkeer en nog meer als uit studie zal blijken dat door openstelling van de oude brug geen uitbreiding van de A2 tussen Deil en Empel noodzakelijk is.

11 *"Behoud van de brug heeft nadelige invloed op de veiligheid van de scheepvaart. De middenpijler levert een extra belemmering op."*

Punt 9 stelt dat behoud in functie van de spoorbrug is voorgenomen. De pijlers van deze brug liggen in het verlengde van die van de oude verkeersbrug. Nadelige invloed op de veiligheid van de scheepvaart blijft onveranderd wanneer de pijlers van de spoorbrug blijven staan.

12 *"Sloop van de oude brug heeft ook gunstige uitwerkingen op de ruimte die de rivier krijgt in het winterbed bij hoog water."*

Ook hier geldt dat de pijlers van de spoorbrug in het verlengde van die van de verkeersbrug liggen en dat wanneer de spoorbrug blijft liggen de uitwerking op de ruimte die de rivier krijgt in het winterbed bij hoog water niet wezenlijk zal veranderen.

m.b.t. ADVIES GEMEENTERAAD
Ten aanzien van de adviezen van de gemeenteraden van Zaltbommel en Neerijnen voert Stichting Boogbrug Vianen de volgende bezwaren aan.
De Stichting is bij het tot stand komen van de adviezen nauw betrokken geweest. Zij heeft bij vergaderingen van de Monumenencommissies haar argumenten uiteengezet. Zo ook heeft ze gebruik gemaakt van het spreekrecht in Raadsvergaderingen en Commissievergaderingen Ruimtelijke Ordening van de gemeenten Zaltbommel en Neerijnen.

De Monumentencommissie van Zaltbommel heeft een uitgebreid advies geschreven (bijlage 3.3) en daarin geconcludeerd dat aanwijzing van de brug gerechtvaardigd is.

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft dit positieve advies niet overgenomen op grond van milieu en ruimtelijke consequenties.
De gemeenteraad heeft de standpunten van het college overgenomen.
Een verzoek van Stichting Boogbrug Vianen om de door het college gebruikte argumenten in een uitgebreide studie te onderbouwen is niet gehonoreerd door de gemeenteraad.
Het advies van de gemeente Zaltbommel is echter ongegrond omdat uitbreiding van de A2 tussen Deil en Empel niet actueel is, de verkeerstechnische consequenties van het openstellen van de oude brug bij uitbreiding van de A2 niet onderzocht zijn en over een mogelijke ondertunneling van de Waal niet gesproken is.

De Monumentencommissie van Neerijen heeft een onomwonden positief advies gegeven (bijlage 3.2).
Het college van Burgemeester en Wethouders heeft dit advies overgenomen en de gemeenteraad voorgesteld de brug te behouden (bijlage 3.6).
De gemeenteraad heeft dit advies niet overgenomen op grond van veligheidsbelangen van de scheepvaart, financiële belangen, infrastructurele belangen en om esthetische redenen.
De veiligheids belangen, de financiële belangen en de esthetische redenen zijn in vorenstaande weerlegd. Inzake de infrastructurele belangen heeft Stichting Boogbrug Vianen de gemeenteraad verzocht hierover uitgebreide en deskundige studie te laten doen. Dit verzoek is niet gehonoreerd waardoor de basis van dit argument vervalt.

m.b.t. ADVIEZEN VAN GEDEPUTEERDE STATEN EN RAAD VOOR CULTUUR
Ten aanzien van de adviezen van Gedeputeerde Staten (bijlage 3.5) en Raad van Cultuur (bijlage 3.6) willen wij het volgende opmerken.
De adviezen geven voldoende redenen waarom de brug behouden dient te blijven en versterken de adviezen van de gemeentelijke Monumentencommissies.
Belangrijkste redenen worden gevonden in de cultuurhistorische waarden, de zeldzaamheidswaarden, de lokale ensemblewaarde en de landschappelijke waarde.
Over geschiedkundige waarde m.b.t. de W.O. II is geen of weinig aandacht besteed. Hier komen we later op terug.
Voorts wordt de waarde van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 duidelijk erkend.
Omdat de aanvraag zich beperkt tot de brug bij Zaltbommel blijft de ensemblewaarde van de 12 bruggen onbenoemd. Het behoud van deze brug is van evident belang voor de ensemblewaarde van de 12 bruggen. We komen hier op terug in de bespreking van ons verzoekschrift m.b.t. het Unesco Werelderfgoed.

m.b.t. AANWIJZINGSBELEID
Ten aanzien van het **aanwijzingsbeleid** citeren wij uit ons verzoekschrift m.b.t. het Unesco Werelderfgoed.

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 waardoor vele waardevolle bruggen niet goed geïnventariseerd zijn en of onvoldoende met gedegen kennis onderbouwd worden bij het MSP.
In het MIP en MSP zijn de volgende lacunes aan te wijzen m.b.t. de 12 bruggen.

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 gebouwd en om reden dat dit niet in het tijdvak 1850-1940 viel niet geïnventariseerd.

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.

Van de 12 bruggen hebben er reeds vier een beschermde status. 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 MSP geselecteerd en sinds enkele jaren als Rijksmonument geregistreerd.
De brug over de Rijn bij Arnhem is om organisatorische redenen tot gemeentelijk monument aangewezen terwijl deze gezien de grote geschiedkundige waarden m.b.t. WO-II zonder meer de rijksstatus behoord te hebben.

Geschetste ontwikkeling van behoud van bruggen door het MIP en het MSP is door onvolledige kennis en foutieve inschattingen uiterst discutabel, hetgeen in de volgende punten word bevestigd.

1 Verschillende bruggen zijn niet in het MIP opgenomen en konden om deze reden vervolgens niet door het MSP geselecteerd worden. In het 'Compendium Bruggen' wordt dit probleem erkend. In het voorwoord wordt het volgende wordt gesteld: "*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*".

2 In 2002 heeft Stichting Boogbrug Vianen een aanvraag tot aanwijzing gedaan voor de brug over Waal bij Zaltbommel. De raad van Cultuur, de Provincie Gelderland en de twee Gemeentelijke Monumentencommissies hebben op deze aanvraag positief gereageerd en daarmee erkend dat de brug van belang is vanwege cultuurhistorische waarde, typologische waarde en architectonische waarde.

3 Herbeoordeling van de 8 nog niet aangewezen bruggen is vanuit zorgvuldigheids overwegingen een dringende noodzaak.

4 Het voorgaande maakt duidelijk dat er nog te weinig collectief bewustzijn bestaat over de nationale en internationale kwaliteiten van de Nederlandse bruggenbouw en de betekenis met betrekking tot cultuurhistorische waarde, geografische waarde, bouwtechnische waarde, ensemblewaarde, zeldzaamheidswaarde en geschiedkundige waarde. Met name wordt de ensemblewaarde van de 12 bruggen onderschat en niet voldoende

erkend.
In het MIP en het MSP heeft de ensemblewaarde van de 12 bruggen geen rol gespeeld terwijl deze juist een uitzonderlijke waarde vertegenwoordigd."

m.b.t. OMSCHRIJVING / WAARDERING
Met betrekking tot de **omschrijving / waardering** tekenen wij de volgende bezwaren aan:

"Van zeldzaamheid is echter geen sprake omdat andere grote vakwerkliggerbruggen in Nederland behouden zijn, waarvan ook enkele beschermd zijn als rijksmonument"

De brug is met 913 meter lengte de langste vakwerkligger in Nederland en heeft door zijn breedte van 12 meter voor Nederland een ongeëvenaarde unieke belevingswaarde.
Voorts is het de enige vakwerkligger met rechte bovenrand en verschillende hoogten boven winter en zomerbed.
De unciteitswaarden zijn door alle deskundige adviesorganen aangegeven.

De andere grote vakwerkbruggen in Nederland zijn:
De vakwerkligger over de Maas bij Grave met een lengte van 515 en een breedte van 7,5 meter (sinds 2002 als enige vakwerkligger over de grote rivieren een beschermde status). Deze is de tweede langste in Nederland. Met de gebogen bovenranden en de vele schuine eindstijlen geeft deze brug een totaal ander totaalbeeld dan de brug bij Zaltbommel.

De vakwerkligger bij Keizersveer heeft een lente van 300 meter, heeft een ruitenvakwerk en heeft daardoor een ander totaalbeeld dan de brug bij Zaltbommel.

De vakwerkligger bij Dordrecht heeft een zelfde brugbeeld als de brugdelen over het winterbed bij Zaltbommel maar door de betrekkelijke lengte van 127 meter ontstaat hier een niet te vergelijken totaalbeeld.

"Behoudens het toepassen van liggers over meerdere steunpunten is er geen sprake van bouwtechnische vernieuwingen.
Er is sprake van een zekere architectuurhistorische/ vomgevingswaarde vanwege de samenhang in ontwerp met de naastliggende oudere spoorbrug, waarop men enerzijds heeft willen aansluiten en waarmee men anderzijds een duidelijk onderscheid heeft willen aanbrengen, wat geresulteerd heeft in een harmonisch nog herkenbaar geheel. Van vernieuwing in architectuurhistorische zin kan echter niet gesproken worden."

Bij het ontwerpen van de brug zijn de ingenieurs en esthetisch adviseurs van het bruggenbureau uitgegaan van de samenhang van de spoorbrug. De keuze voor een vakwerkligger was daarmee bepaald. Bouwtechnische vernieuwingen zijn in dit kader niet te verwachten. Het feit dat er geen sprake is van bouwtechnische vernieuwingen mag in de waardering derhalve niet te zwaar wegen. Het feit dat er bewust gekozen is voor een vakwerkligger maakt dat de lokale ensemblewaarde prioriteit verdient en in de afweging zeer hoog gewaardeerd dient te worden. Architectuurhistorische vernieuwing is om de zelfde reden niet relevant, ook hier prevaleert de lokale ensemblewaarde.

Voorts willen wij de ook de ensemblewaarde van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 betrekken bij de bouwtechnische en archtectuurhistorische waardenstelling.
In het verzoekschrift m.b.t. het Unesco Werelderfgoed stellen wij onder punt 7 en 8 het volgende:

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

De bruggen over de grote rivieren gebouwd in de 19e eeuw waren allen van de typenordening 'vakwerkliggers'.
De typenordening van het ensemble van de 12 bruggen is voor elke brug daarentegen verschillend. De verscheidenheid is ontstaan om esthetische redenen en inpasbaarheid in 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 4 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 vakwerkligger was een betrouwbaar bewezen constructie. De 8 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 toepast 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 bouwontwikkelingen van deze periode. Ze vormen met deze bouwwijze de levendige ontwikkelingen in de Nederlandse bruggenbouwhistorie.

Genoemde punten plaatsen de waardenstellingen in het bestreden besluit m.b.t. architectuurhistorie en bouwtechniek in een complexer perspectief waardoor deze anders gewogen dienen te worden.

"*De brug heeft ensemblewaarde als onderdeel van een complex van drie bruggen, dat gespreid over een periode van circa 130 jaar is gebouwd en daarmee een staalkaart van bruggenbouw te zien geeft. Bij de vormgeving van de nieuwe brug is er echter van uit gegaan dat in het eindbeeld de brug gesloopt zou zijn, zodat in die zin de oude brug als storend element voor de beleving van de nieuwe kan worden gezien.*"

De lokale ensemblewaarde van de bruggen bij Zaltbommel is uniek in Nederland. Dit wordt

hier erkend maar genegeerd door een ondergeschikte belevingswaarde. De aangevoerde belevingswaardenstelling wordt door geen der adviezen benoemd en is ondergeschikt aan de meerwaarde in de totaalbeleving die de nieuwe brug krijgt wanneer de oude brug blijft liggen. Vorenstaande verweren ondersteunen deze waardenstelling.

m.b.t. CONCLUSIE
Met betrekking tot de conclusie voeren wij de volgende bezwaren aan:

" .... *er wordt groot belang gehecht aan de inbreng van de gemeenten.*"
"*Slechts op zwaarwegende gronden zal de minister afwijken van adviezen van lagere overheden.*"

De positieve adviezen van de Gemeentelijke Monumentencommies, Gedeputeerde Staten en Raad van Cultuur zijn reeds aangevoerd. Voorts heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Neerijnen een positief Raadsvoorstel gegeven. Uit deze eensluidende adviezen en voorstellen wordt duidelijk dat de brug zulke specifieke waarden vertegenwoordigen dat een aanwijzing gerechtvaardigd is.
Aangetoond is dat de argumentatie die de gemeenten gebruiken ongegrond of althans niet door degelijke studie onderbouwd is.
In onderhavig bezwaarschrift en in het verzoek m.b.t. de Unesco Werelderfgoed worden voldoende zwaarwegende gronden aangevoerd waarop de minister kan afwijken van de adviezen van de gemeenten.

"....*Er is echter niet in hoge mate sprake van technische vernieuwing in de bruggenbouw en evenmin van zeldzaamheid.*"

De aangevoerde waardenstelling m.b.t. de technische vernieuwing en zeldzaamheid is reeds in het voorgaande 'omschrijving/ waardering' bestreden.

"....*De oude brug bij Zaltbommel maakt bovendien niet meer herkenbaar deel uit van het hoofdwegennet, ook niet wanneer deze voor lokaal verkeer in gebruik zou worden*".

Aangetoond is dat de brug een onmisbaar onderdeel uitmaakt van een zeer belanghebbend nationaal en internationaal ensemble van 12 bruggen. In het verzoekschrift m.b.t. Unesco Werelderfgoed wordt hierover onder punt 1 en 2 het volgende gesteld:

"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 mondiale blauwdruk en een voorbeeld 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 van het plan.
Voorts is het Rijkswegenplan 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.
Het plan was een van de belangrijkste pijlers voor de nieuwe economische moderne ontwikkelingen van het land.

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."

Ook wanneer de oude brug voor lokaal en regionaal verkeer gebruikt wordt en deze geen herkenbaar onderdeel van het hoofdwegennet deel uit maakt zal de brug een tastbare herinnering zijn van het ensemble van de 12 bruggen uit het Rijkswegenplan 1927.

ONVOLLEDIGE WAARDENSTELLING IN HET BESTREDEN BESLUIT

In het bestreden besluit is geen enkele aandacht besteed aan de **geschiedkundige waarde.** De brug is in de WO-II tot twee maal vernield en daarna telkens in oorspronkelijke vorm hersteld.
In het verzoekschrift m.b.t. Unesco Werelderfgoed wordt duidelijk dat 11 van de 12 bruggen in de WO-II vernield zijn geweest. Vier bruggen ondergingen zelfs twee maal dit lot, waaronder dus ook de brug bij Zaltbommel.
De 12 bruggen waren strategische centra voor het wegverkeer. De herinnering aan deze verwoestende periode die de bruggen markeren dient tastbaar en fysiek te blijven. De brug bij

Zaltbommel houdt de beleving van de vernielingen in sterke mate in leven.

In het bestreden besluit is geen waarde gesteld aan de ensemblewaarde van de 12 bruggen uit het Rijkswegenplan.
Voorts is er geen waarde gesteld aan het feit dat de brug een Nederlands fabrikaat is, dat er een speciaal bruggenbureau en een vooraanstaand hoofdingenieur aan verbonden is.
De impact van deze waarden zijn door Stichting Boogbrug Vianen voortschrijdend inzichtelijk geworden en vertaald in het verzoekschrift m.b.t. het Unesco Werelderfgoed.

SAMENGEVAT:

De oude verkeersbrug bij Zaltbommel is onderdeel van een ensemble van 12 bruggen en is onlosmakelijk verbonden aan het Rijkswegenplan 1927.
Het ensemble van de 12 bruggen houdt de herinnering aan het in de wereld unieke en eerste integrale Rijkswegenplan 1927 levendig, het markeert de Hollandse geografische identiteit, het toont de bouwgeschiedenis van de bruggen van 19e eeuw, 30er jaren en laat 20e eeuw en de geschiedenis van de WO-II.
Het ensemble van de 12 bruggen is van onschatbare waarde, heeft internationale en nationale uitstraling en vormt een hogere orde dan de waardenstellingen die genoemd zijn in het bestreden besluit.
De oude brug bij Zaltbommel is een onmisbare schakel in het ensemble van de 12 bruggen, het toont de bouwhistorie van de 19e eeuw, vormt met de spoorbrug en nieuwe brug een uniek lokaal ensemble, is door lengte- en hoogteverschillen zeldzaam en door de vernielingen in de WO-II geschiedkundig van belang.

Op grond van genoemde bezwaren dient het besluit heroverwogen te worden.
De aangevoerde bezwaren, de positieve adviezen van deskundige overheden en de aangevoerde waardenstellingen in de aanvraag tot aanwijzing en het verzoekschrift m.b.t. het Unesco Werelderfgoed zijn voldoende om de brug over de Waal bij Zaltbommel alsnog aan te wijzen als beschermd monument in de zin van de Monumentenwet 1988.

Hoogachtend,
namens Stichting Boogbrug Vianen

W.J. van Sijl

p.s. Ter ondersteuning van dit bezwaarschrift verzoekt Stichting Boogbrug Vianen de commissieleden een bezoek te brengen aan en een wandeling te maken over de oude brug. Bestuursleden van de stichting zijn bereid u hierbij te begeleiden.