

Stichting Boogbrug Vianen

Walkade 15
3401 DR IJsselstein
t. 030 6872934

NL04 INGB 06 75 41 94 84
KvK-nr. 30150201

www.stichting-boogbrug-vianen.nl
info@stichting-boogbrug-vianen.nl

AANGETEKEND

IJsselstein 25 april 2019

Onderwerp:

Reactie van Stichting Boogbrug Vianen op uw afwijzing (met referentienummer 115178) van haar verzoek om tot (ambtshalve) aanwijzing van de boogbrug als rijksmonument over te gaan. Dit verzoek en onderhavige brief, met hyperlinks, is digitaal te vinden op <http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl> : onder "nieuws".

Aan:

Minister van OCW mevrouw mr. drs. Ingrid van Engelshoven
Postbus 16375
2500BJ Den Haag

Geachte mevrouw van Engelshoven,

Uw afwijzing van het verzoek van Stichting Boogbrug Vianen als bedoeld in artikel 5 van de Grondwet om tot (ambtshalve) aanwijzing van de boogbrug als rijksmonument over te gaan, is gebaseerd op een ondeugdelijke motivering en een onevenwichtige belangenafweging. En u verdraait de feiten.

Uw nieuwe standpunt dat de boogbrug als naoorlogs wederopbouwobject niet voor aanwijzing in aanmerking zou komen, raakt kant noch wal. De boogbrug Vianen is geen na-oorlogs wederopbouwmonument, maar een representatief industrieel monument uit de periode 1850-1940, dat vanwege haar cultuurhistorische meerwaarde (ten opzichte van het van rijkswege beschermde bruggenbestand uit die periode) voor de samenleving als geheel van eminent belang is en derhalve voor de toekomst veilig dient te worden gesteld en ook veilig kan worden gesteld.

De meerwaarde van de boogbrug blijkt onmiskenbaar uit de literatuur en de waardestellingen van de NBS uit 1994 en 1999. (Ik kom onderstaand hierop terug.)

Met uw nieuwe standpunt bevestigt u, wat de NBS al in 1994 had geconstateerd, dat het aanwijzingssysteem voor rijksmonumenten, voor wat betreft bruggen gebouwd in de periode 1850-1940, gebaseerd is op onkunde.

Aanwijzing van de boogbrug tot rijksmonument had allang moeten gebeuren, maar Rijkswaterstaat heeft dit steeds verhinderd, aanvankelijk omdat

Stichting

Boogbrug

Vianen

streeft naar

behoud en

erkenning van

de 12 grote bruggen

van het

Rijkswegenplan 1927

als spiegel

van

Nederland

Rijkswaterstaat (van 1997 tot 2007) van plan was de bovenbouw van de boogbrug te slopen en een nieuwe brug voor langzaam verkeer op de pijlers van de boogbrug te bouwen. Het plan dat Rijkswaterstaat in 1997 heeft doen uitgaan vormt daarvan het bewijs, zie http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/1997_schema.pdf).

Sinds 2007 is Rijkswaterstaat echter van mening dat de boogbrug geen functie meer heeft, omdat de (tweerichtingstrook) van 2,50 m. op de Jan Blankenbrug volgens Rijkswaterstaat voldoende veilig zou zijn voor fietsverkeer, quod non.

U veronachtzaamt uw taak.

In het kader van de bij de (ambtshalve) aanwijzing tot rijksmonument te verrichten belangenafweging dient u de monumentale belangen van de boogbrug op een deugdelijke en zorgvuldige manier af te wegen tegen het belang van Rijkswaterstaat bij sloop c.q. aantasting van de boogbrug en dient u te onderzoeken of herbestemming van de boogbrug uitgaande van de bestaande situatie kan worden gerealiseerd, (vgl. <https://www.recht.nl/rechtspraak/uitspraak/?ecli=ECLI:NL:RVS:2014:2675>

De bestaande situatie is dat de cultuurhistorische meerwaarde van de boogbrug onveranderd is gebleven, maar dat herbestemming van de boogbrug voor langzaam verkeer is geboden in verband met de uitermate onveilige situatie, die Rijkswaterstaat de fietsers (en overig langzaam verkeer op de Jan Blankenbrug) in de maag heeft gesplitst, temeer omdat onderzoek van de brug door Rijkswaterstaat in 2017 heeft uitgewezen dat de brug nog in uitstekende staat verkeert, ondanks het feit dat er al jaren geen onderhoudswerkzaamheden meer zijn verricht.

Rijkswaterstaat heeft derhalve geen redelijk belang bij sloop van de boogbrug.

Boogbruggen van nationaal belang

Uw stelling dat de boogbrug Vianen (hierna: de boogbrug) en dat de John Frostbrug naoorlogse bruggen zouden zijn is onjuist.

De John Frostbrug is een geval apart. Deze brug heeft een tweeledige waarde:

1. Waarde als vooroorlogse stalen boogbrug, gebouwd in 1935 in het kader van het Rijkswegenplan 1927 en
2. Naoorlogse herinneringswaarde: dit is een symbolische waarde. Dit onderscheid komt duidelijk naar voren zowel in de redengevende omschrijving als in de waardering, zie <https://monumentenregister.cultureelerfgoed.nl/monumenten/529907>

Ad 2: De John Frostbrug is dus geen onroerend wederopbouwmonument, maar een "een icoon (= symbool) van de wederopbouw en een "toonbeeld van de wederopbouw.". Het gaat daarbij blijkens de toelichtende tekst om de symbolische waarde van de brug in de wederopbouwperiode .

Voormalig minister Plasterk heeft deze brug in 2007 in de 'Top 100 monumenten 1940-1958' opgenomen, vanwege de 'internationale herinneringswaarde' van deze brug na de oorlog. Die Top 100 is een verzameling van objecten, woningen, flatgebouwen, kunstwerken etc. waaronder één brug: de John Frostbrug, die met elkaar gemeen hebben dat ze herinneringen oproepen aan de oorlog.

Bruggen, die vanaf 1850 tot 1940 in Nederland zijn gebouwd

In 1992 heeft het ministerie van WVC het Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE) opgericht, zie: <http://www.industrieel-erfgoed.nl/publicaties/pie-rapporten>

Een van de eerste acties van het PIE was de opdracht aan Nederlandse Bruggenstichting (NBS) en de TU Delft om wetenschappelijk onderzoek te

verrichten naar de monumentwaardigheid van de bruggen uit de database van het MIP (monumenteninventarisatieproject), die vanaf 1850 tot 1940 in Nederland zijn gebouwd.

Dit onderzoeksrapport is in 1994 voltooid en gepubliceerd, zie http://www.industrieel-erfgoed.nl/pie_rapport_15.pdf.

In [bijlage 11](#) bij dit onderzoeksrapport (= pag. 99 e.v. van bovengenoemd pdf bestand) heeft de NBS de brug bij Zwolle / Katerveer beoordeeld. Deze brug is evenals de boogbrug Vianen vóór WOII gebouwd, tijdens WOII vernield en na WO II herbouwd.

De brug bij Zwolle / Katerveer is gebouwd in 1930, tijdens WO II tweemaal vernield (namelijk in 1940 en 1945) en in 1947 herbouwd. In 1994 zijn de aanbruggen van deze brug gesloopt en vervangen door andere betonconstructies. Omdat bij de herbouw en vervanging van de aanbruggen de oorspronkelijke vorm en buitenaanzicht volgens de NBS voldoende is gehandhaafd, heeft de RDMZ (thans RCE) deze brug op 16-2-1999 aangewezen als Rijksmonument uit de periode 1850-1940, zie: http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/42.2.3_Zwolle.pdf

Conclusie

De omschrijvingen en waarderings van de John Frostbrug en de brug bij Zwolle bevestigen dat bij de beoordeling van de bouwtechnische monumentwaardigheid van een brug (en onroerende objecten in het algemeen) wordt uitgegaan van het bouwjaar van de oorspronkelijke brug. De boogbrug Vianen is gebouwd in 1936 en derhalve een vooroorlogse brug, die als gebouwd erfgoed uit de periode 1850-1940 in 1994 door de NBS beoordeeld had moeten worden, maar dat is ten onrechte niet gebeurd. (Ik kom onderstaand hierop terug)

Terug naar het onderzoeksrapport van de NBS uit 1994

NBS en TU Delft plaatsen kritische kanttekeningen bij het MIP en het MSP, dat – wat bruggen betreft – gebaseerd is op onvoldoende kennis.

Het aantal te beschrijven bruggen is door voorselectie beperkt, zie: http://www.industrieel-erfgoed.nl/pie_rapport_15.pdf. (pagina 23). Tevens is de voorselectie (Monumenteninventarisatieproject: MIP) uitgevoerd door ondeskundigen op het gebied van bruggen, zie: http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/eenheid-en-verscheidenheid_2014_RCE-brochure.pdf pagina 13 e.v.

Citaat pag. 19:

In het MIP worden voor selectie in aanmerking komende objecten en structuren geïnventariseerd, waarbij het accent ligt op het veldwerk. Vanwege de grote aantallen objecten beperkte dit veldwerk zich tot het exterieur, voor zover zichtbaar vanaf de openbare weg. De bevindingen van het onderzoek ter plaatse werden vervolgens aangevuld met beperkt archief- en literatuuronderzoek. De gegevens uit het MIP zijn opgenomen in een databank met object- en gebiedsbeschrijvingen. Hierna volgde het MSP” (= Monumentenselectieproject)

De NBS is niet betrokken geweest bij de voorselectie van de boogbrug bij Vianen in het kader van het MIP.

Eén van de uitvoerders van het MIP in Zuid-Holland bevestigt dat de boogbrug ten onrechte niet in de MIP objectendatabase is opgenomen (zie onze aanvraag van 14 februari 2019: pagina 41).

Redenen waarom NBS en TU Delft destijds al hebben voorgesteld om de bestaande monumentenlijsten in 2010 bij te stellen en op te schonen en nieuwe

monumenten toe te voegen, zie: http://www.industrieel-erfgoed.nl/pie_rapport_15.pdf. pagina 36.

Citaat

“Het bezwaar van het huidige monumenteselectieproces is dat er, althans wat bruggen betreft, voorlopig nog onvoldoende kennis aanwezig is om tot een weloverwogen waardeoordeel te komen. Met het verwerven van de benodigde kennis is veel tijd gemoeid, naar schatting tien jaar. Vermoedelijk geldt dit tekort aan kennis ook voor andere categorieën van onroerend goed. Voorgesteld wordt daarom om na de beëindiging van het Monumenten Selectie Project in 1998 aan een volgende selectieronde te beginnen. Op basis van aanvullende kennisvergaring kunnen de bestaande monumentenlijsten worden bijgesteld: nieuwe monumenten kunnen worden toegevoegd en een opschoning van de bestaande lijsten kan plaats vinden. Deze vervolgronde zou bijvoorbeeld in 2010 haar beslag kunnen krijgen.”

In 1999 heeft de NBS op verzoek van de Stichting Boogbrug Vianen een waardestelling van de boogbrug opgesteld zie: <http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/NBS.pdf>. Deze waardestelling bevestigt dat het rijksmonumentenbestand toen al dringend aanvulling en opschoning behoefde en als rijksmonument aangewezen had moeten worden.

Desnoods dient een van de andere drie vakwerkboogbruggen met trekband van de rijksmonumentenlijst te worden afgevoerd.

Boogbruggen uit de periode 1850-1940 worden ingedeeld in 3 (hoofd)categorieën:

a. zuivere boogbruggen

- met vakwerkboog en halfhoog gelegen rijvloer middenbrug
- met volle wandbogen en hooggelegen rijvoer aanbruggen

Waalbrug bij Nijmegen (1936); rijksmonument

b. boogbruggen met trekband

- met volle wandboog uitgevoerd als koker
- boogbrug bij Vianen (1936); nog niet aangewezen als rijksmonument*

- met vakwerkboog

verkeersbrug bij Zwolle (1930); rijksmonument

verkeersbrug bij Hendrik Ido Ambacht (1939); rijksmonument

trambrug bij Schipluiden (1912); rijksmonument

c. verstijfde staafboogbrug

- met (doorgaande) volle wand verstijvingsligger

John Frostbrug Arnhem (1935); rijksmonument

Omdat de boogbrug Vianen niet in het MIP objectenbestand was opgenomen, en dus niet was beoordeeld, wordt de boogbrug in het onderzoeksrapport slechts zijdelings vermeld, zie: http://www.industrieel-erfgoed.nl/pie_rapport_15.pdf uit bijlage 11: pag 11.3 (= pag 101:)

Citaat:

“Bij de keuze van de vakwerkconstructie voor de boog valt op te merken dat hiertegenover de vollwandboog staat. Deze werd eveneens gebruikt bij de grote rivierbruggen uit die tijd, bijvoorbeeld bij de brug over de Lek bij Vianen uit 1936.

De vollewandboog vraagt meer materiaal maar de bewerkingskosten zijn kleiner. Klaarblijkelijk was in de dertiger jaren nog niet duidelijk wat de meest economische constructie was want de brug over de Noord bij Hendrik-Ido-Ambacht uit 1939 werd weer uitgevoerd met vakwerkbogen.”

Boogbruggen met trekband

Op 16-2-1999 heeft de RDMZ / RCE de brug bij Zwolle als rijksmonument geregistreerd, zie: http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl_files/42.2.3_Zwolle.pdf

De brug bij Hendrik Ido Ambacht (Alblasserwaard) is op 28-11-2000 als rijksmonument geregistreerd, zie: http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/_files/42.2.1_Alblasserdam.pdf

De brug bij Zwolle (Katerveer) heeft een lengte van 140 m. en is de eerste grote rivierbrug die is gebouwd in het kader van het Rijkswegenplan 1927, maar het ontwerp is ontleend aan Duitse voorbeelden, wegens gebrek aan ervaring / know how bij de Nederlandse ontwerpers. Reden waarom de brug wordt aangeduid als het 'Duitse type'. Het op 1 mei 1928 opgerichte Bruggenbureau was ten tijde van het ontwerp van deze brug nog doende eigentijdse ontwerpen te ontwikkelen.

Enkel de betonnen aanbruggen waren van Nederlands ontwerp. Deze zijn in 1994, voorafgaand aan de aanwijzing tot rijksmonument, vervangen door ander beton. Deze aanbruggen zijn echter niet uniek, maar (blijkens de waardestelling van de RCE) karakteristiek voor de 20-er jaren. Als kopie van het Duitse type boogbrug is de brug bij Zwolle (bouwjaar 1930) als solitair exemplaar niet van belang voor het oeuvre van een Nederlandse architect. Hetzelfde geldt voor de brug bij Hendrik Ido Ambacht, (bouwjaar 1939) die een kopie is van de brug bij Zwolle.

De boogbrug Vianen is echter enig in zijn soort en zeldzaam (de brug bij Hedel is een verkleinde kopie) en ook op zichzelf van groot belang voor het oeuvre van Ir. Harmsen en daardoor zeldzamer dan de bruggen bij Zwolle en Hendik Ido Ambacht.

De zeldzaamheid van de brug bij Zwolle wordt enkel ontleend aan het feit dat de – uit Duitsland gekopieerde – hoofdconstructie van deze brug in Nederland zelden is toegepast.

Drie van de 4 exemplaren van dit brugtype zijn thans rijksmonument, zie: http://www.industrieel-erfgoed.nl/pie_rapport_15.pdf, bijlage 11, pag. 11.4 (= pag. 102:)

Citaat:

“Voor zover bekend is dit type alleen gebruikt bij de voormalige, veel kleinere trambrug te Schipluiden uit 1912, die thans nog dienst doet als brug voor voetgangers en fietsers, en bij de spoorbrug over de Rijn bij Oosterbeek uit 1952. De brug is dus als type zeldzaam.”

Aanwijzing van de boogbrug Vianen als rijksmonument was en is (zeker met de kennis van nu) in alle opzichten veel logischer dan bescherming van de drie vakwerkboogbruggen met trekband. De boogbrug Vianen (1936) is namelijk geheel Nederlands van ontwerp en uniek vanwege de combinatie vollewandboog met de grotere constructiehoogte in het midden van de brug dan bij de opleggingen van de brug. Het was de eerste keer dat volwandige bogen werden toegepast in combinatie met een grotere constructiehoogte in het midden van de brug (dan bij de opleggingen van de brug). De NBS erkent in de waardestelling, die zij in 1999 op verzoek van de Stichting Boogbrug Vianen heeft opgesteld, dat de brug daardoor

een rustiger en slanker uiterlijk heeft (dan bruggen met vakwerkbogen) zie: <http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/NBS.pdf>. (pag. 3 en 6)

Juist door deze combinatie wordt de schoonheid van de boogbrug tot op de dag van vandaag alom geroemd, onder andere door maar liefst 18 erfgoedorganisaties (zie aanvraag pagina 38 t/m 40 en <http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/support.html>), wat niet gezegd kan worden van de beide andere boogbruggen (met trekband uit het Rijkswegenplan 1927).

Citaat uit het vakblad:

“Staal” van 1936: “Hoe schoon toont dit bouwwerk in zijn eenvoudige, strakke lijn zich aan ons oog. Niet meer de toch altijd eenigszins onrustige aandoende vakwerkliggers met zijn verwarrende diagonalen, doch de eenvoudige boog met trekband. Niet zoo zwaarwichtig als de vakwerkbrug vertoont dit type zich in het landschap, waardoor het in de omgeving niet te sterk domineert; nochtans boeit het kunstwerk het oog reeds, zoodra men het van verre te aanschouwen krijgt.”

De brug bij Hendrik Ido Ambacht is – evenals de Zwolse brug van het Duitse type - uitgevoerd met vakwerkbogen maar heeft evenals de boogbrug Vianen in het midden een grotere constructiehoogte dan bij de uiteinden, maar in tegenstelling tot de boogbrug Vianen oogt deze brug vanwege de vakwerkboog niet rustig en slank.

De belangrijkste reden voor rijksbescherming van de brug bij Hendrik Ido Ambacht is blijkens de waardestelling van de RCE dat deze brug een boogbrug met trekband is uit het Rijkswegenplan. Hetzelfde geldt echter voor de boogbrug Vianen en die vanwege haar centrale ligging alom bekend is en veel meer zeldzame intrinsieke waarden bevat.

Over de intrinsieke waarden van de boogbrug bij Vianen zijn bovendien in de hernieuwde aanvraag meerdere details verder uitgewerkt en aangevuld. Deze details zijn uniek voor de Nederlandse bouwtechniek en vormen een onmiskenbare aanvulling op de monumenten die reeds zijn beschermd.

Nieuw aangevoerd intrinsiek feit is de aanwezigheid van scharnierpunten bovenin de bogen.

In de jaren '30 waren de bewegende krachten binnen de kokerbogen niet exact te berekenen. Om deze reden werd bovenin de boog een scharnier aangebracht zodat de boog aldaar, afhankelijk van het gewicht op het wegdek, vrij kon bewegen. Bij het onderhoud van de brug in 1967 is het scharnier gefixeerd nadat geconstateerd was dat het scharnier geen functie had.

Het scharnierpunt is aan de buitenzijde te traceren en toont een bijzondere historische bouwkundige ontwikkeling.

Voorts tonen de plooverstijvingen aan de buitenkanten van de bogen en de constructie aan de uiteinden van de bogen de worsteling van de ingenieurs uit de jaren '30 die voor het eerst in de bouwgeschiedenis een grote constructie geheel uit stalen platen ontwierpen en onzeker waren of de stalen platen bij belasting zouden gaan plooiën.

De genoemde details tonen de degelijke werkwijze van de constructeurs en tevens de onbekendheid van de ingenieurs om door middel van grote platen staal een nieuwe schoonheid binnen het functionalisme te realiseren.

Het feit dat de rijstroken binnen de bogen werden gesitueerd is bovendien uitzonderlijk voor de 12 bruggen uit het Rijkswegenplan 1927 en toont tevens een onmiskenbare schoonheid van het object.

Ook de verjonging in de plaatstalen bogen, die de schoonheid van de brug verhogen, vertegenwoordigen een belangrijke intrinsieke waarde.

Als kopie van het Duitse type en als voorbeeld van een boogbrug met trekband zijn de bruggen bij Zwolle en Hendrik Ido Ambacht overgewaardeerd ten opzichte van de boogbrug Vianen, waarvan de waarde ten onrechte stelselmatig wordt gebagatelliseerd. Deze onbalans, waarvan al 25 jaar sprake is, zou juist aanleiding voor de RCE moeten zijn om de monumentenregistratie van de bruggen kritisch tegen het licht te houden of door de NBS te laten opschonen, wat het NBS in 1994 al heeft voorgesteld, in het belang van de wetenschap.

Ensemblewaarden

Over de ensemblewaarden wordt in uw afwijzing geen aandacht besteed terwijl deze waarden van eminent belang zijn. *“Belang van een groep van bruggen die visueel een geheel vormen”*

De stalen boogbrug en de betonnen Jan Blankenbrug vormen een lokaal ensemble met uitzonderlijke intrinsieke waarden:

- Het ensemble toont een uniek spel van verschillende boogvormen: een boog gelegen boven het wegdek en een boog gelegen onder het wegdek.
- Het ensemble toont twee onderscheidende brugsoorten uit verschillende tijdvakken van de Nederlandse bruggen bouwgeschiedenis (jaren '30 en '90).
- Het ensemble toont twee verschillende bouwmaterialen.

Het bruggenensemble heeft door de symmetrie boven het fraaie rivierenlandschap en uiterwaarden en door de nabijheid van de bebouwing van Nieuwegein en de historische kern van Vianen ook grote stedenbouwkundige en landschappelijke waarde.

De kazematten

U stelt dat de kazematten in de pijlers van de boogbrug NIET behoren tot de oorspronkelijke cluster van samenhangende objecten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze kazematten vormen een strategische rol binnen de verdediging van de Leklinie en zijn volgens de terzake deskundigen (Stichting Menno van Coehoorn en Nationale Projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie) wel degelijk onderdeel van de linie:

Stichting Menno van Coehoorn schrijft in 2007:

“In deze linie is gelegen de boogbrug bij Vianen. In elk van de twee hoofdpijlers van deze brug is - als onderdeel van de nieuwe Hollandse Waterlinie - aan de oostzijde een kazemat voor een zware mitrailleur ingebouwd. Deze kazematten zijn uniek.”

De Nationale Projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie schrijft in 2013:

“De boogbrug was destijds de enige vaste Noord-Zuidverbinding; om deze reden had de brug belangrijke betekenis. Brug, pijlers en kazematten vormen een logische

eenheid; de brug werd in WOII door de geallieerden vernield. Hoewel kazematten als militaire verdedigingsobjecten, opgenomen in een brugstelsel, ook elders bekend zijn (Moerdijk), is behoud ervan in dit geval toch zeer gewenst. Aan de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) is inmiddels verzocht deze vergeten elementen alsnog te betrekken bij de formele inventarisatie van objecten behorend tot de NHW, waarmee deze alsnog zullen vallen onder de aanwijzing van de Waterlinie als nationaal monument.”

Kazematten in bruggen vormen een bijzondere categorie die in het Nederlandse monumentenbestand van bruggen nog niet genoemd worden. De kazematten in de pijlers van bovengenoemde brug bij Hendrik Ido Ambacht worden bijvoorbeeld in de omschrijving van de monumentenregistratie niet genoemd!

Het is derhalve een groot gemis dat deze specifieke historische kernwaarde door u wordt genegeerd. In onze hernieuwde aanvraag hebben wij de specifieke Hollandse defensieonderdelen bij bruggen reeds genoemd, zie pag. 28:

citaat:

“Bij al de bruggen die eind jaren dertig klaar kwamen of in aanbouw waren, werd rekening gehouden met de mogelijkheid dat ze als ‘militair object’ zouden worden gebruikt. Daarover was, in de artikelen die Harmsen in De Ingenieur schreef, niets te vinden, zelfs niet in het artikel over de brug bij Deventer uit november 1939. Maar in het jubileumboekje van de directie Bruggen in 1978 ging men er wel op in. Defensie had altijd al een inbreng bij de bouw van waterstaatswerken of kunstwerken, vooral als ze in de omgeving van de waterlinie lagen. Met de dreiging vanuit Duitsland werd duidelijk rekening gehouden. Zo werden in samenwerking met de Genie door de directie Bruggen ‘defensiekastjes’ geleverd en aangebracht in de staalconstructie, waardoor de brug onbruikbaar gemaakt kon worden maar de pijlers gespaard bleven.”

In bovengenoemde beschrijving uit 2013 van historica Marie-Louise ten Horn-van Nispen, specialist in geschiedenis van techniek en infrastructuur wordt duidelijk dat bruggen als ‘militair object’ worden aangemerkt.

Over beschermde kazematten in pijlers zijn tot op heden geen voorbeelden te vinden. Uw voornemen om alleen de pijlers te behouden en de boogbrug te laten verwijderen is een ernstige aantasting van het Nederlandse erfgoed. Hiermee ondermijnt u de specifieke historische kernwaarden van de logische eenheid: brug, pijlers en kazematten, zoals hierboven door de nationale projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie is geformuleerd.

Behoud boogbrug voor fietsverkeer

In 1997 viel de beslissing voor de tweede nieuwe brug. In de financiële berekeningen en afwegingen (vier verschillende variaties) is een derde nieuwe brug voor langzaam verkeer meegewogen. Deze langzaamverkeersbrug zou na de uitbreiding van de A2 in 2010 noodzakelijk zijn en op de bestaande pijlers van de boogbrug worden gebouwd.

Rijkswaterstaat, directie Utrecht te Nieuwegein, heeft toen het volgende uitvoeringsplan verspreid, zie http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/1997_schema.pdf.

Pagina 1 is een schema van het uitvoeringsplan van variant 1 waarvoor uiteindelijk gekozen werd. Deze variant was per saldo de goedkoopste van de vier varianten. Op korte termijn iets duurder, maar op lange termijn goedkoper. De brug is 15 m. breed. De kosten van dit uitvoeringsplan (in totaal: 35 miljoen gulden) zijn gespecificeerd op pagina 2, bij Variant I.

Ten tijde van de bouw van de tweede brug (met 3 rijstroken) stond dus vast dat er bij uitbreiding van het aantal rijstroken, van 2x3 naar 2x4 rijstroken, een afzonderlijke brug voor langzaam verkeer moest komen.

Citaat uit rapport NBS van maart 1999: zie: <http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/NBS.pdf>, Waarderingsrapport pagina 4:

“Voor de afzonderlijke brug voor langzaam verkeer zou mogelijk de bestaande stalen overbrugging dienst kunnen doen. Het is dan echter nodig deze niet direct na het gereedkomen van de tweede nieuwe brug te slopen.”

2005: langzaam verkeer tijdelijk naar Jan Blankenbrug

Een jaar na de in gebruik neming van de tweede Jan Blankenbrug is een tijdelijke verbinding voor langzaam en fietsverkeer op de Jan Blankenbrug gerealiseerd. Deze stroken waren immers nodig om sloop van de boogbrug te kunnen realiseren.

Rijkswaterstaat heeft kennelijk al in 2007 intern besloten om het landbouwverkeer en overig langzaam verkeer op de Jan Blankenbrug te houden, omdat de NOA richtlijn het mogelijk maakte de linker vluchtstroken te laten vervallen, wat bij uitbreiding in 2011 van het aantal 2x4 stroken tot gevolg had dat er slechts 6 m. voor langzaam verkeer beschikbaar was.

Door scheiding van het landbouwverkeer van het overige langzaam verkeer en instelling van een inhaalverbod voor landbouwverkeer, werd de strook op de westelijke parallelstrook gereduceerd van 4,50 m. naar 3,50 m en bleef op de oostelijke parallelstrook een (tweerichtingenstrook) van 2,50 m. over. Rijkswaterstaat had dit onveilige plan meteen moeten laten varen. Een breedte van 2,50 m. voor een hellend en dalend tweerichtingenfietspad voor fietsen, e-bikes, bakfietsen, brommobielen, scootmobielen en voetgangers is in strijd met de Crow richtlijnen.

In plaats daarvan heeft Rijkswaterstaat die 2,50 m. op de volgende wijze erdoor gedrukt.

In 2008, toen er nog sprake was van 2x3 rijstroken, heeft Rijkswaterstaat de westelijke parallelweg alvast gesloten laten verklaren voor alle motorvoertuigen, uitgezonderd landbouwverkeer en brommobielen. Dit besluit is genomen door de gemeente Nieuwegein en het Waterschap Rivierenland, die de noordelijke en de zuidelijke parallelwegen beheren, maar Rijkswaterstaat is eigenaar van de brug.

Vervolgens heeft Rijkswaterstaat, gemeente Nieuwegein en het Waterschap in de overwegingen bij het verkeers(borden)besluit van 13 september 2011 (met nummer: 201130672) laten verklaren dat “door de recente verbreding van de A2 van 2x3 naar 2x4 rijstroken de beschikbare breedte op de parallelwegen is teruggebracht naar 3.00 meter”, zie: https://www.wsrl.nl/binaries/content/assets/wsrl---corporate/common/informatie/week_38_2011.pdf, (pag. 6)

De breedte van de westelijke parallelweg is na klachten van betrokkenen uitgebreid naar 3,50 m. waardoor de vluchtstrook werd versmald en de verkeersveiligheid voor het snelverkeer op de A2 werd aangetast.

Over de oostelijke parallelweg en de onveilige 2,50 m. wordt gezwegen.

Over de algehele verkeersonveiligheid op de Jan Blankenbrug heeft Stichting Boogbrug Vianen d.d. 13 maart 2019 verslag gedaan bij de minister van I&W waaruit blijkt dat de Jan Blankenbrug onveilig is voor snelverkeer en voor langzaam

verkeer, zie: [http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/verkeersonveiligheid op de Jan Blankenbrug 13 maart 2019.pdf](http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/files/verkeersonveiligheid%20op%20de%20Jan%20Blankenbrug%2013%20maart%202019.pdf)

Conclusie:

Rijkswaterstaat heeft eerst (aantoonbaar) het vertrouwen gewekt dat een derde brug voor langzaam verkeer op de bestaande pijlers van de boogbrug zou worden gebouwd (Plan A). Vervolgens is Rijkswaterstaat overgestapt op Plan B (langzaam verkeer blijft op Jan Blankenbrug), maar dit plan is gebaseerd op een onjuiste voorstelling van zaken over de beschikbare breedte op de parallelwegen en heeft geleid tot een (voorzienbare) uitermate onveilige situatie.

Nu Rijkswaterstaat geen veilige breedte van 4,50 m. kan realiseren, komt Plan B te vervallen en herleeft Plan A. De meest voor hand liggende oplossing is de derde brug voor langzaam verkeer op de bestaande pijlers van de boogbrug te bouwen. Instandhouding van de boogbrug is echter vanzelfsprekender.

U stelt (op pag. 2) dat het fietsverkeer door twee maatregelen wordt gefaciliteerd: door de aparte strook langs de Jan Blankenbrug en door het veerpontje.

De tweerichtingenstrook van 2,50 m.

De langzaam verkeersdeelnemers (gewone fietsen, bakfietsen, bromfietsen, gewone e-bikes, snelle e-bikes, scootmobielen, voetgangers) en hun belangenorganisaties zijn bedrogen. De nieuwe brug voor langzaam verkeer (op de pijlers van de bestaande boogbrug) zou 15 m breed worden (zie hierboven: Variant 1), maar sinds 2011 moeten deze verkeersdeelnemers het doen met een tweerichtingenstrook van 2,50 m, terwijl hen 3,00 m. was voorgespiegeld, terwijl deze tweerichtingenstrook minimaal 4,50 m zou moeten zijn.

De Jan Blankenbrug is ook voor snelverkeer verkeersonveilig.

Met > 150.000 voertuigen per dag is de Jan Blankenbrug één van de drukst bereden snelwegen. Alleen al tussen 2008 en 2012 hebben dertig ongevallen op de snelweg van de Jan Blankenbrug plaatsgevonden, waarbij in 8 slachtoffer-ongevallen totaal 9 slachtoffers vielen. In 2012 is de Jan Blankenbrug gecategoriseerd als behorende tot de top 6 van verkeersonveilige vaste bruggen van het Rijkswegennet.

Als mogelijke oorzaak van de ongevallen wordt genoemd: de combinatie van een brug, versmalling van de totale rijbaan voor het snelverkeer door aanleg van rijstroken voor langzaam verkeer, hoogteverschil in wegdek en de aanwezigheid van weefstroken die weinig voor komen op grote bruggen in Nederland.

Weefstroken in combinatie met hoogteverschil en wegversmalling vergen extra aandacht van bestuurders waardoor bij kleine onoplettendheden ongevallen kunnen ontstaan: zie eerder genoemde brief van Stichting Boogbrug Vianen aan Minister van I&W en het [benchmarkrapport Veilig over Rijkswegen 2012 dec.2013 pag. 22.pdf](#).

De verkeersonveiligheid op de snelweg van de Jan Blankenbrug wordt vergroot door het feit dat het langzaam verkeer zich ook in tegengestelde richting ten opzichte van het snelverkeer beweegt. De rijstroken voor het langzaam verkeer zijn pal naast de vluchtstroken gesitueerd en zijn slechts door lage barrières van de vluchtstroken gescheiden.

Het is algemeen bekend dat er veel (bijna)ongelukken plaatsvinden op de stroken voor langzaam verkeer:

- Er bestaat gevaar voor 'vetergang' op de rijbaan aan de westzijde waardoor grote en brede landbouwvoertuigen de barrier en/of de brugleuning raken. Het fietsverbod weerhoudt fietsers er niet van om de westelijke rijbaan te gebruiken en bij een naderend landbouwvoertuig over de barrier te klimmen.
- De verschillende snelheden van stijgende en dalende (brom)fietsers en het slingeren van stijgende fietsers veroorzaken onveilige situaties op het veel te smalle fietspad (2,50 meter). Volgens de geldende richtlijnen dient een fietspad bij een intensiteit van meer dan 350 passanten per uur minimaal 4,50 meter breed te zijn. Breder maken van de westelijke en oostelijke rijbanen is vanwege de benodigde breedte van de A2-vluchtstroken niet mogelijk.

Op de boogbrug heeft destijds (in 1967) eerst een dodelijk fietsongeval moeten plaatsvinden, voordat er aandacht werd besteed aan de veiligheid van de fietsers. Dit ongeval heeft tot gevolg gehad dat er fietsstroken buiten de bogen van de boogbrug zijn gemonteerd.

Op 24 april j.l. is opnieuw de gevaarlijke situaties op de Jan Blankenbrug aangetoond met een ernstig ongeluk waar meerdere wielrijders bij betrokken waren, zie: <https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1908008/> en <https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1908220/>

Het veerpontje

Het veerpontje brengt extra kosten met zich mee voor het langzaam verkeer, vaart op werkdagen op beperkte tijden (7.30 – 18.00 uur) en heeft een te beperkte capaciteit. De spitsintensiteit van het twee richtingenverkeer (gewone fietsen, bakfietsen, bromfietsen, gewone e-bikes, snelle e-bikes, scootmobielen, voetgangers) op de Jan Blankenbrug ligt ruim boven de 350 bewegingen per uur, getuige de tellingen in 2017 en 2018. Het door u aangehaalde fietsbeleid van de overheid om 200.000 automobilisten buiten de spits en op de fiets te laten reizen, zal leiden tot een nog sterkere toename van het langzaam verkeer op de tweerichtingenstrook van 2,50 m., terwijl deze fietsstrook nu al uitermate onveilig is, mede vanwege de te lage barrier tussen snelverkeer en fietsers. Ook de onveilige situatie op de westelijke rijbaan voor landbouwverkeer is zoals gemeld in geding.

De CROW richtlijn.

CROW-richtlijnen hebben inderdaad geen wettelijke status, maar in het algemeen geldt wel dat een wegbeheerder in Nederland deugdelijk moet kunnen motiveren waarom van de richtlijnen is afgeweken. Het CROW heeft in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat, diverse gemeenten, het waterschap, de Nederlandse Bruggenstichting, de Fietsers-bond en Veilig Verkeer Nederland in 2014 een publicatie samengesteld, waarin de kennis op het gebied van bruggen voor langzaam verkeer is gebundeld, zie <https://www.bruggenstichting.nl/images/bruggen2014/Ontwerpwijzer.pdf>

Volgens deze publicatie moet een solitaire fietsbrug, die uitsluitend voor voetgangers of voor een combinatie van fietsers en voetgangers is bestemd, rekening houdend met obstakelvrees, schuwafstand en vetergang al minimaal 3,00 m. breed zijn.

Het fietspad op de Jan Blankenbrug heeft een bijzondere configuratie van inklemming tussen te lage barrier en brugleuning waar uitwijken niet mogelijk is, waarbij slingeren vaker voorkomt dan in normale situaties op fietspaden, waar door stijgende en dalende bewegingen verschillende snelheden ontstaan, waar diverse soorten tweewielen verschillende (tussen de 5 en 40 km/h) snelheden behalen, waar inhalen bij het tweerichtingsverkeer gevaarlijk is en waarbij de wind op een hoogte van 20 meter boven een grote rivier het slingeren op een tweewieler verergert.

Vredesbrug Vianen

Tot slot uw reactie over de erkenning als Vredesbrug waarvan u stelt dat deze reeds in de beoordeling in 2016 is meegenomen.

In de beoordeling van 2016 is over de erkenning als Vredesbrug niets bekend gemaakt.

De organisatie *Verein Straße des Friedens* heeft bij brief d.d. 24 augustus 2015 het ministerie van OCW van de erkenning op de hoogte heeft gesteld. Op deze bekendmaking heeft de organisatie *Verein Straße des Friedens* GEEN reactie van uw ministerie ontvangen.

De organisatie *Verein Straße des Friedens* heeft echter alleen van de hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Midden-Nederland d.d. 28 oktober 2016 een bericht ontvangen waarin wordt aangekondigd dat de boogbrug binnen afzienbare tijd wordt gesloopt.

De internationale culturele erkenning als vredesbrug is een bijzondere erkenning en heeft betekenis voor de Nederlandse erfgoed, kunst en cultuur sector.

Inmiddels heeft de 'Europese Weg van de Vrede' een lengte van 5.500 km (Moskou -St Aubin sur Mer). Met de Vredesbrug Vianen is er een aftakking naar Nederland ontstaan en is inmiddels geaard met een toekomstig keramische sculptuur van Anne Wenzel in 's-Hertogenbosch (oktober 2019) en mogelijke samenwerkingen met het kunstproject De Nollen in Den Helder van kunstenaar Rudi van de Wint. Meerdere Nederlandse projecten zijn in voorbereiding.

Hoewel de erkenning geen directe intrinsieke waarden van de boogbrug vertegenwoordigt geeft deze bijzondere erkenning op dit internationale niveau juist toegang tot de intrinsieke waarden, namelijk: 1. als militair object dat in WOII is vernield en 2. als toonbeeld van de wederopbouw.

Voorts bieden de kazematten mogelijkheden voor exposities zoals door de nationale projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie, de organisatie *Verein Straße des Friedens* en Museum IJsselstein is voorgesteld.

Stichting Boogbrug Vianen en de organisatie *Verein Straße des Friedens* horen vooralsnog graag uw reactie op de internationale erkenning van de boogbrug als '8e Vredesbrug in de wereld'.

Samenvattend

Voor een verantwoord monumentenbeleid is het nodig dat bestaande monumentenlijsten op basis van aanvullende kennisvergaring worden bijgesteld, dat monumenten worden toegevoegd en dat opschoning van de bestaande lijsten plaatsvindt.

De rijksmonumentenregistratie van de 'boogbruggen met trekband' dient hoognodig te worden opgeschoond. Er zijn legio argumenten om de boogbrug Vianen toe te voegen aan de rijksmonumentenlijst. Het argument dat er al voldoende boogbruggen met trekband een monumentale status hebben, is geen valabele reden om de boogbrug Vianen niet aan te wijzen, hooguit aanleiding om een van de 3 bruggen met vakwerkbogen van de lijst af te voeren. Het stelselmatig onderbelicht laten van de boogbrug bij Vianen is geschiedvervalsing. Het onderzoeksrapport van de NBS uit 1994 klopt wetenschappelijk niet meer. De boogbrug vormt met haar vele aangetoonde specifieke kernkwaliteiten een aanvulling op het reeds beschermde bestand van vergelijkbare bruggen.

De NBS vond het in 1999 al voor de hand liggen om de boogbrug (bij uitbreiding van 2x3 naar 2x4 rijstroken) dienst te laten doen als afzonderlijke brug voor langzaam verkeer.

Bruggen kunnen ook volgens de NBS alleen waarlijke monumenten zijn als daarvoor een zo breed mogelijke maatschappelijke waardering voor bestaat (zie voormeld onderzoeksrapport, pagina 24). Uit de vele reacties van ter zake deskundige erfgoedorganisaties en specialisten blijkt dat behoud van de boogbrug en aanwijzing als rijksmonument een breed maatschappelijk draagvlak heeft. Daarnaast is er een breed maatschappelijk draagvlak voor herbestemming van de brug als veilige overbrugging voor langzaam verkeer.

Toen de burgemeesters van IJsselstein, Vianen en Nieuwegein in 2015 positief reageerden op hergebruik van de boogbrug, werden zij door Rijkswaterstaat meteen teruggefloten met het consigne om vóór sloop te blijven kiezen.

Hergebruik is bovendien financieel voordeliger dan de bouw van een nieuwe betonnen brug voor langzaam verkeer.

Uit onderzoek in 2017 is gebleken dat de brug nog in uitstekende staat verkeert, ondanks het feit dat er jarenlang geen onderhoud aan de brug is gepleegd. (Het betreffende onderzoek is in opdracht van Rijkswaterstaat verricht.) De renovatiekosten kunnen bij registratie van de boogbrug als rijksmonument worden voldaan uit subsidies en fondsen.

- vanuit het Rijk: Subsidieregeling Instandhouding Monumenten (Sim)
- vanuit de provincie Utrecht: Fonds Erfgoedparels
- vanuit de EU: Interreg Europe Program (i.v.m. aanwijzing als Vredesbrug Vianen)
- diverse fondsen ter ondersteuning van behoud erfgoed
- giften van particulieren en bedrijven, die zich wensen te identificeren met de boogbrug: uit diverse particuliere plannen blijkt grote interesse

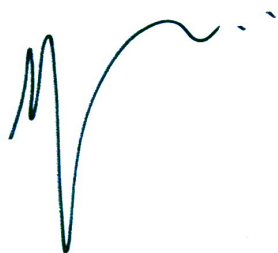
Vanwege de goede staat van de boogbrug is hergebruik voor langzaam verkeer een voor de handliggende oplossing. Bijkomend voordeel is dat de uitermate onveilige situatie op de Jan Blankenbrug, waarvan al 8 jaar sprake is, veel sneller kan worden beëindigd.

De gave boogbrug slopen, op een andere locatie inpassen en een nieuwe brug (al dan niet op de pijlers van de boogbrug) bouwen is onnodige kosten maken. Hetzelfde geldt voor het gedeeltelijk hergebruiken van onderdelen van de brug op

een andere locatie. In dat geval moeten er onnodige kosten worden gemaakt, voor
voorfinanciering van verwerking van het restmateriaal.

Stichting Boogbrug Vianen bestaande uit een werkgroep van juristen, historici,
ingenieurs, kunstenaars, accountants en verkeersdeskundigen, ondersteund door
een honderdtal donateurs, verzoekt u dringend de heraanvraag tot aanwijzing te
honoreren.

met vriendelijke groet
namens Stichting Boogbrug Vianen



W.J. van Sijl
voorzitter



Rechtspraktijk Verboom
mr. E.D.M. Verboom
- zie bijlage 1

- cc
- *Minister van Infrastructuur en Waterstaat*
 - *Nederlandse Bruggen Stichting*
 - *Bond Heemschut*
 - *Cuyersgenootschap*

Van: Edm Verboom <mr.verboom@online.nl>
Onderwerp: **bevestiging gemachtigde E.D.M. Verboom**
Datum: 26 april 2019 02:26:59 GMT+02:00
Aan: Stichting Vianen <info@stichting-boogbrug-vianen.nl>
Kopie: mr <mr.verboom@online.nl>
▶ 1 bijlage, 38,3 KB

RECHTSPRAKTIJK VERBOOM

Aan: Stichting Boogbrug Vianen
Walkade 15
3401 DR IJsselstein

Beste Wim,

Op verzoek van de Stichting Boogbrug Vianen (SBV) heb ik als gemachtigde van de SBV de reactie van minister Van Engelshoven (met referentienummer **115178**) op de tweede aanvraag (thans ex artikel 5 Grondwet) tot aanwijzing van de boogbrug als rijksmonument op haar juridische merites beoordeeld en hierop gereageerd. De eerste aanvraag dateert van 1999. Sinds 2005 ben ik als advocaat/ gemachtigde betrokken (geweest) bij de gerechtelijke procedures inzake de boogbrug Vianen (en de overige bruggen, die zijn gebouwd in het kader van het Rijkswegenplan 1927).

Ik heb je verzocht mijn reactie van 25 april jl. op het briefpapier van de SBV aan de minister te verzenden, zodat de correspondentie via de SBV kan blijven verlopen. Ik ben namelijk op onregelmatige tijden op kantoor, vanwege mijn toenemende mantelzorgtaken thuis. (Om deze reden heb ik me per 1 januari 2019 laten uitschrijven als advocaat en is "Advocatenpraktijk Verboom" gewijzigd in "Rechtspraktijk Verboom".)

Met deze e-mail bevestig ik dat de brief van de SBV van 25 april door mij als gemachtigde van de SBV is opgesteld.

Met vriendelijke groet,

Edith Verboom

Mevr. mr. E.D.M. Verboom
Veldm. Montgomerylaan 629
5612 BP Eindhoven
tel.040 2452030