

PLEIT not a

sticking
Boogly
Viamer.

Rechtbank Utrecht
Zitting van 10 augustus 2012, 9.45 uur
zaaknummer 239098/KG ZA 11-464

PLEITNOTA

Inzake:

Stichting Boogbrug Vianen,
Gevestigd te IJsselstein,
Eiseres,
advocaat: mw. mr E.D.M. Verboom

Contra:

Het college van B&W van de gemeente Vianen,
Verweerder,

Edelachtbaar college,

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) moet bij het nemen van een besluit op bezwaar in beginsel het recht worden toegepast, zoals dat op dat moment geldt.

De eerste beslissing op bezwaar van de gemeente Vianen is van 3 maart 2011, zodat Monumentenverordening 2010 op de onderhavige aanvraag van toepassing is (geworden).

De recente nieuwe stelling van B&W (zie de brief van B&W van 26 juli jl.) dat de Monumentenverordening 2010 slechts een concept verordening zou zijn, raakt kant noch wal. Op 22 september 2010 heeft de raad de Monumentenverordening Vianen 2010 vastgesteld, welke blijkens artikel 17 kan worden aangehaald als Monumentenverordening Vianen 2010 (en niet als Concept Monumentenverordening Vianen 2010).

De Erfgoednota gemeente Vianen 2008 'Vianen EIGEN WEG voor erfgoed'

De Stichting merkt op dat B&W in zijn brief van 26 juli jl. een nieuw verweer opwerpt.

Onder verwijzing naar de op 26 mei 2009 vastgestelde Erfgoednota gemeente Vianen 2008 'Vianen EIGEN WEG voor erfgoed', baseert B&W zijn bestreden beslissing thans op het stand beleid van de gemeenteraad, inhoudende dat aanvragen tot aanwijzing van een gemeentemonument zonder uitzondering worden afgewezen.

Nog daargelaten

- dat B&W het verzoek van de Stichting tot aanwijzing van de Boogbrug Vianen als gemeentelijk monument primair heeft afgewezen “*op grond van artikel 3 lid 2 van de Monumentenverordening Vianen 1993.*”
- dat B&W in deze afwijzing en in de eerste beslissing op bezwaar (van 1 maart 2011) en in de heroverweging op het bezwaar (van 19 maart jl.) met geen woord heeft gerept over dit beleid en
- dat uit de (in de brief van 26 juli aangehaalde passage uit de) Erfgoednota naar mening van de Stichting geenszins volgt dat aanvragen tot aanwijzing van een gemeentemonument zonder uitzondering worden afgewezen,

kan dit beleid, voor zover dit laatste wel het geval mocht zijn, geen stand houden, omdat dit in strijd is met het bepaalde in artikel 3, eerste lid van de Monumentenverordening 2010, op grond waarvan het college van B&W, al dan niet op verzoek van een belanghebbende, een monument kan aanwijzen als beschermd gemeentelijk monument. (Vgl. onder andere de uitspraak van de AbRvS van 22-05-2002 in zaak nr. 200103500/1, LJN AE2784).

B&W kan zich redelijkerwijs niet op het standpunt blijven stellen dat de brug niet in aanmerking komt voor aanwijzing als gemeentemonument.

De Stichting heeft immers alle argumenten die B&W aan zijn afwijzing ten grondslag heeft gelegd gemotiveerd weerlegd (zie beroepschrift), en B&W heeft hierop niet meer gereageerd.

B&W legt niet uit waarom B&W steeds het rapport van de - bij uitstek deskundige - Nederlandse Bruggen Stichting (NBS) bij zijn belangenafweging buiten beschouwing laat.

De Stichting heeft onweersproken aangetoond dat het advies van de Commissie Monumenten en Binnenstad van de gemeente Vianen (CMB) wel degelijk unaniem is. Dit advies sluit bovendien naadloos aan op het rapport van de NBS (= productie 2 bij beroepschrift).

Vermeldenswaard in dit verband is bovendien dat de Erfgoedinspectie / Monumenten (onderdeel van het Ministerie van O.C. en W.) in 2007 heeft geoordeeld dat de Commissie Monumenten en Binnenstad van Vianen (inmiddels) over brede inhoudelijke deskundigheid beschikt, onafhankelijk en deskundig functioneert en de aanvragen op kritische wijze beoordeelt

(zie:http://www.erfgoedinspectie.nl/uploads/publications/Inspectierapport_instandhouding_viane_n.pdf., pagina 17 e.v.).

De Stichting heeft onweersproken aangetoond dat de brug wel degelijk onderdeel is van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW).

De Stichting heeft onweersproken aangetoond dat het argument van B&W dat de aanleg van de fietsstroken de visuele waarde van de Boogbrug aanzienlijk en praktisch onherstelbaar zouden hebben aangetast een verzinsel is, dat niet door de deskundigen wordt gedeeld.

zie pagina 4, beroepschrift: Ook volgens E.Delgorge en de NBS "*zorgt de ernaast gelegen nieuwe brug (..) sinds 2001 (...) voor een prachtig zijaanzicht*" van de boogbrug (in "Visie op Architectuur en constructie", een uitgave in samenwerking met de Nederlandse Bruggen Stichting, Matrijs Utrecht 2004, pag. 67 e.v., zie ook bezwaarschrift, pagina 5) .

De Stichting heeft onweersproken aangetoond dat de monumentale waarde van de brug en van de kazematten die zich in de pijlers bevinden volgens de NBS, de CMB, Rijkswaterstaat, de Stichting Menno van Coehoorn en het Projectbureau NHW onomstotelijk vast staan.

Onderhoudskosten e.d.

Het betoog van B&W en Rijkswaterstaat dat de kosten van renovatie en/of onderhoud van de brug niet te dragen zijn, kan niet slagen, omdat het financiële belang van Rijkswaterstaat onvoldoende grond is om van aanwijzing af te zien.

Volgens bestendige rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie bijvoorbeeld de uitspraken van 11 juli 2012 in zaak nr. [201200065/1/A2](#), 4 april 2012 in zaak nr. [201106366/1/A2](#), 10 augustus 2011 in zaak nr. [201100680/1/H2](#) en 23 februari 2005, in zaak nr. [200406486/1](#)) houdt de aanwijzing als gemeentelijk monument namelijk niet in dat sloop of ingrijpende wijziging van het monument geen doorgang kunnen vinden.

Eventuele sloop, herbestemming, ingrijpende wijzigingen en onderhoudskosten kunnen pas aan de orde komen bij een belangafweging in het kader van een door Rijkswaterstaat aan te vragen

vergunning als bedoeld in artikel 6 van de monumentenverordening, waarbij (in dat geval) het financiële belang van Rijkswaterstaat moet worden betrokken.

Voorts voorziet de regeling in artikel 12 van de Monumentenverordening 2010 in vergoeding van schade, die Rijkswaterstaat ten gevolge van de weigering van een vergunning of aan een vergunning verbonden voorwaarde zou lijden en die redelijkerwijs niet te zijnen laste behoort te blijven.

Herbestemming van de brug voor langzaam verkeer op korte termijn is onvermijdelijk

Volgens de stellige overtuiging van B&W komt er geen nieuwe derde brug voor langzaam verkeer. Volgens B&W zou Rijkswaterstaat namelijk tot het voortschrijdend inzicht zijn gekomen dat het bouwen van een nieuwe derde brug bij nader inzien niet nodig zou zijn. Nog daargelaten dat Rijkswaterstaat dit tot op heden nimmer heeft bevestigd, heeft de praktijk inmiddels uitgewezen dat de verkeerssituatie zowel op de oostelijke als op de westelijke parallelweg van de Jan Blankenbrug levensgevaarlijk is en dat de Jan Blankenbrug gewoon te smal is, zodat herbestemming van de oude brug voor langzaam verkeer op korte termijn simpelweg onvermijdelijk is,

De oostelijke parallelweg

In het beroepschrift van 25 april jl. (pag. 8 en 9) heeft de Stichting (o.a.) gewezen op het filmpje dat de Kracht van Utrecht op you tube heeft geplaatst, ter illustratie van de gevaarlijke situatie op de oostelijke parallelweg op de Jan Blankenbrug. De oostelijke parallelweg op de Jan Blankenbrug is slechts 2.80 m. breed, terwijl het tweerichtingenfietspad op de Jan Blankenbrug volgens de veiligheidsrichtlijnen minimaal 4.50 meter breed zou moeten zijn.

De westelijke parallelweg

De situatie op de westelijke parallelweg op de Jan Blankenbrug is eveneens levensgevaarlijk, getuige de conceptbrief aan de gemeente Vianen en Rijkswaterstaat, die Ir. H.E. Dijkema, beleidsadviseur verkeer en vervoer van CUMELA Nederland eergisteren alvast aan de Stichting heeft verzonden.

CUMELA Nederland is de brancheorganisatie voor gespecialiseerde bedrijven in groen, grond en infra. In de cumelasector zijn 30.000 medewerkers werkzaam in bijna 3.000 ondernemingen, samen goed voor een jaaromzet van vier miljard euro. CUMELA Nederland heeft bijna 2000 leden, kleine en grote bedrijven, die actief zijn op velerlei gebied: agrarisch loonwerk, aanleg en onderhoud van groenstroken, sportterreinen en natuur- en recreatierreinen, meststoffendistributie en grond-, weg- en waterwerken in brede zin.

Inmiddels heeft Cumela ruim 1,5 jaar ervaring opgedaan met de westelijke parallelweg, welke is gereserveerd voor (land)bouwverkeer en brommobielen in twee richtingen. De westelijke parallelweg is ongeveer 3,45 meter breed. Er zijn doseerlichten geplaatst, omdat landbouwvoertuigen elkaar niet kunnen passeren.

Landbouwtrekkers en zelfrijdende werktuigen mogen wettelijk maximaal 3,00 meter breed zijn en met ontheffing maximaal 3,50 meter. Landbouwvoertuigen van 3,00 meter breed hebben op de 3,45 meter brede westelijke parallelweg aan weerszijden slechts een manoeuvreerruimte van nog geen 0,25 meter en voor (land)bouw-voertuigen, die breder zijn dan 3,00 meter, bij voorbeeld oogstmachines zoals hakselaars is de brug derhalve ontoegankelijk. Deze werktuigen kunnen geen gebruik meer maken van de Jan Blankenbrug.

De Handreiking Landbouwverkeer (publicatienr. 240) van het CROW (toonaangevend kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) schrijft een veiligheidsmarge van 0,75 meter aan weerszijden voor, omdat voertuigen nu eenmaal niet exact rechtuit rijden (de zogenaamde vetergang).

Voor (land)bouwvoertuigen van 'slechts' 3,00 meter breed zou de westelijke parallelweg volgens de Handreiking Landbouwverkeer dus al $(3,00 + 0,75 + 0,75 =)$ 4,50 meter breed moeten zijn.

Daar komt nog bij dat het verbod voor fietsers en bromfietsers om gebruik te maken van de westelijke parallelweg massaal wordt genegeerd, alsmede de daar aanwezige rode verkeers(doseer)lichten, zodat bestuurders van landbouwvoertuigen regelmatig onaangenaam worden verrast door tegemoetkomend fiets- en bromfietsverkeer, wat op zichzelf al levensgevaarlijk is.

Omdat er voor de landbouwvoertuigen op de brug geen ruimte is om uit te kijken, rest deze fietsers en bromfietsers, (die het fiets- en bromverbod en het rode verkeerslicht al hebben genegeerd), niets anders dan over de afscheiding tussen de parallelweg en de autoweg heen te

klimmen en op de vluchtstrook van de A2 te wachten totdat het landbouwvoertuig op de parallelweg gepasseerd is.

De leden van CUMELA wensen verschoond te blijven van het grote risico om betrokken te raken bij verkeersongevallen, waaraan zij door Rijkswaterstaat worden blootgesteld, temeer omdat het een feit van algemene bekendheid is dat zij in letselschadeprocedures altijd aan het kortste eind zullen trekken en schadeplichtig zullen zijn. Uitgangspunt is immers dat de eigenaar van een motorrijtuig op grond van artikel 185 WVW verplicht is om de schade van een niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer te vergoeden, tenzij er sprake is van overmacht dan wel van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid. Volgens vaste jurisprudentie slaagt een beroep op overmacht echter zelden, omdat een bestuurder van een motorrijtuig niet erop mag vertrouwen dat iedere verkeersdeelnemer zich (nauwgezet) aan de verkeersregels houdt en geacht wordt adequaat te reageren op onvoorzichtig gedrag van anderen.

Alleen al uit veiligheidsoverwegingen ligt het derhalve voor de hand om de oude boogbrug over de Lek op korte termijn te herbestemmen voor (land)bouwvoertuigen tot 3,50 meter, fietsers en bromfietzers en overig langzaam verkeer. Fietsers en bromfietzers kunnen dan volledig gescheiden van het landbouwverkeer over de brug worden geleid, zonder in de verleiding te komen om toch gebruik te maken van de landbouwverkeerroute.

Het wegdek van de oude Lekbrug is maar liefst 16 meter breed, exclusief de fietspaden aan de zijkant van de Boogbrug. Deze kunnen worden verwijderd, wat een besparing van de onderhoudskosten oplevert.

De Stichting hecht eraan om aan het einde van dit pleidooi het brede draagvlak voor behoud van de oude boogbrug onder Uw aandacht te brengen. De Stichting is gaarne bereid om de onderliggende bewijsstukken hiervan over te leggen.

- Nederlandse Bruggen Stichting

positief waarderingsrapport, maart 1999

conclusie: de boogbrug kan t.z.t. als rijksmonument worden aangewezen

- Projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie

positieve reactie, januari 2012

conclusie: boogbrug als belangrijke historische Noord-Zuidverbinding

- Stichting Menno van Coehoorn

positieve reactie, juli 2007

conclusie: boogbrug met unieke kazematten in de pijlers

- Kracht van Utrecht

actieve deelname via inspraak/website/film, vanaf januari 2012
pleitbezorger voor hergebruik van de boogbrug voor langzaam verkeer en openbaar vervoer

- CUMELA

actieve deelname via ingezonden brief van Ir. H.E. Dijkema, beleidsadviseur verkeer en vervoer
CUMELA Nederland

, augustus 2012

pleitbezorger voor hergebruik van de boogbrug voor landbouwverkeer

- Federatie Industrieel Erfgoed Nederland

diverse positieve berichtgevingen via website

- oud- Hoofd Ingenieurs Directeuren Bouwdienst Rijkswaterstaat:

Ir. J. ter Brugge, Ir. P. Kieft, Ir. Tj. Visser: adhesie, juni 2007

- TU Delft:

dr. Marie-Louise ten Horn-van Nispen: adhesie, september 2004

- Rijksgebouwendienst Ir. W.M. Crouwel

positieve reactie op bescherming van de 12 bruggen, februari 2005

- Rijkswaterstaat

prijsvraag, november 2010; "Bedenk een tijdelijke bestemming voor de Oude Lekbrug"
diverse inzendingen met op de vierde plaats NOV'82 ARCHITECTEN met een ontwerp van een
Duurzaam Verkeerspark

- Vrienden van de boogbrug

diverse acties tot behoud van de boogbrug vanaf 2005: 8000 handtekeningen van de lokale
bevolking

- Historische vereniging Land van Brederode

adhesie, oktober 2010: ondersteuning van het bezwaarschrift

- Historische Kring Nieuwegein

adhesie, september 2010: ondersteuning van het bezwaarschrift

- Federatie Stichts Cultureel Erfgoed

adhesie, augustus 1998

- Lokale Politiek

- CDA Vianen, adhesie; september 1998
- Pv/dA Vianen, adhesie; augustus 1998
- VVD Nieuwegein, adhesie; augustus 1998
- CDA Nieuwegein, adhesie; september 1998
- Senioren 2000 Nieuwegein, adhesie; oktober 1998

- Particuliere Initiatieven

- projectontwikkelaar De Hollandse, oktober 2002: plan voor hergebruik

- projectontwikkelaar Cornelis Huygens, november 2005; plan voor kantoorbouw op de brug
- Arjen Heida, september 2011: plan voor horeca-paviljoen op de brug

- Gemeentelijke Adhesiebetuigingen

- Gemeente Geertruidenberg, januari 2005
- Gemeente Alblasterdam, augustus 2004
- Gemeente Hendik-Ido-Ambacht, september 2004
- Gemeente Hattem, september 2004
- Gemeente Maastricht, augustus 2004
- Gemeente Dordrecht, november 2004
- Gemeente Maasdriel, november 2004
- Gemeente Nijmegen, september 2004

- MEDIA

- ± 200 artikelen in vak- en dagbladen
- ± 30 radio en tv-uitzendingen

- TV: publieke omroep NTR: september aanstaande:

*programma WAT IS HET JE WAARD;
item over hergebruik van de boogbrug,
duur 20 minuten*

- Edwin Bakker, regisseur: longshort producties, www.longshort.nl + Golyphoon projecten www.golyphoon.nl

-DONATEURS

- ± 85 donateurs voor financiële ondersteuning van de acties

-Diversen

- Hoge School Utrecht, reportage "Boogbrug Vianen", oktober 1998; door Joost Danvers
- Open Universiteit, scriptie "Lieu de mémoire of sloopobject", juli 2012: zie de zeer lezenswaardige scriptie van Willy van Dregt, die zij in het kader van een Cultuurstudie heeft geschreven (zie **productie 1**, verzonden op 31 juli 2012).

Advocaat,

E.D.M. Verboom