

ADVIES

Momment Commissie

ZALTBOMMEL

Advies van de Monumentencommissie aan het College van B&W van Zaltbommel m.b.t. de aanwijzing van de oude verkeersbrug over de Waal tot Rijksmonument.

20 januari 2003

1. Inleiding

Op initiatief van de Stichting Boogbrug Vianen (SBV) heeft de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) te Zeist de aanwijzingsprocedure tot Rijksmonument (Monumentenwet 1988, artikel 3) opgestart voor het object de oude Waalbrug (verkeersbrug) te Zaltbommel. In het kader van deze procedure heeft de RDMZ in haar brief van 7 november 2002 de Raad van de Gemeente Zaltbommel, in welk gebied deze brug ligt (overigens evenals de Gemeente Neerijnen), om advies gevraagd.

Om haar standpunt te bepalen, heeft het college van Burgemeester en Wethouders, conform de monumentenverordening, aan de gemeentelijke Monumentencommissie (MC) om een beargumenteerd advies verzocht. De MC is daarbij alle relevante correspondentie en verslagen voorgelegd, waaronder de genoemde brief en het verslag van de hoorzitting op 12 december 2002.

De MC heeft in haar vergadering van 19 december 2002 kennis genomen van de zienswijze, welke de belanghebbenden, de SBV en de eigenaar Rijkswaterstaat (RWS) in deze vergadering konden toelichten en welke ook kennis konden nemen van de beraadslagingen van de MC.

De SVB middels een aanwezige vertegenwoordiging, de RWS middels een ter vergadering voorgelegde fax. Ook heeft de MC kennis genomen van relevante literatuur betreffende bruggen en bruggenbouw in Nederland.

De MC is van oordeel dat positief moet worden gereageerd op deze aanwijzing en de oude verkeersbrug daadwerkelijk te registreren als Rijksmonument. In dit schrijven neemt de MC haar beargumenteerd standpunt in. De Memorie van Toelichting geeft nader inzicht in dit advies.

2. De monumentale waarde

2.1 De criteria

Een eventuele aanwijzing tot beschermd monument moet gebaseerd zijn op een monumentale waardestelling. Deze wordt vastgesteld aan de hand van onderstaande criteria, die door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg zijn opgesteld voor het MSP (Monumenten Selectie Project). Deze criteria vormen een uitwerking van de in de Monumentenwet 1988 opgevoerde criteria, die de begrippen 'cultuurhistorische waarden', 'schoonheid' en 'betekenis voor de wetenschap' kent:

1. cultuurhistorische waarden
2. architectuur- en bouwhistorische waarden
3. ensemblewaarde (samenhang) en stedenbouwkundige / landschappelijke waarden

Elk getoetst aan zeldzaamheid en authenticiteit.

2.2 Het object: de oude verkeersbrug te Zaltbommel:

Het betreft een stalen vakwerkliggerbrug uit 1933 bestaande uit drie hoofdoverspanningen van elk 127,40 m en een aanbrug bestaande uit acht overspanningen van elk 60,3 m. De gehele brug heeft daarmee een lengte van 863,60 m. De brug hoorde bij de Rijksweg Utrecht -Den Bosch uit het Rijkswegenplan van 1927.

2.3 De uitwerking:

Ad 1. De cultuurhistorische waarden:

- a. De brug maakt deel uit van het Rijkswegenplan 1927, waarin de verkeersverbinding van Noord-Nederland met Zuid- en Oost-Nederland verbeterd werd door de verbreding van wegen en de aanleg van twaalf bruggen. Dit plan is een mijlpaal in de geschiedenis van Nederland en in de ontwikkeling van de economie, de communicatie tussen Noord en Zuid Nederland en de infrastructuur. Het is daarin vergelijkbaar met andere meer en minder recente grote ingrepen zoals de Hollandse Waterlinie, de Zuiderzeewerken en de Deltawerken, en thans de HSL en Betuwespoorlijn.
- b. Er is gekozen voor een techniek die niet de nieuwste was, maar bewust is gekozen voor een techniek en vorm die aansloot bij de spoorbrug uit 1869.

- c. De brug kan worden gezien als industrieel erfgoed, waaraan de belangrijke constructiebedrijven Werkspoor uit Amsterdam, Enthoven uit Delft en Kloos uit Kinderdijk meewerkten. De bruggenbouw betekende ook een innovatie voor de scheepsbouwbedrijven.
- d. De brug heeft als inspiratiebron voor kunstenaars dienst gedaan. Het bekendst is de dichter Martinus Nijhoff naar wie de nieuwe brug is vernoemd. (Ik ging naar Bommel om de brug te zien).

Ad 2. Architectuur en bouwhistorische waarden:

De stalen verkeersbrug is een zogenaamde vakwerkligger, waarvan er thans nog slechts vijf in Nederland aanwezig zijn. De verbindingen zijn nog geklinknageld. —

- a. De afstand van bijna 900 meter is uniek. Het is met de Moerdijkbrug een van de langste bruggen van Nederland. De oude Moerdijkbrug bestaat niet meer (zeldzaamheid) . Er zijn nog wel vier kleinere vakwerkliggers.
Na de verwoestingen in 1940 en in 1945 werd de oude vorm met dezelfde techniek hersteld.

Ad 3 Ensemble- en stedenbouwkundige / landschappelijke waarden:

- a. Samen met de 11 andere bruggen vormt de brug van Zaltbommel een historisch uniek ensemble in het kader van het Rijkswegenplan 1927.
- b. Samen met de spoorbrug en de nieuwe verkeersbrug vormt zij een uniek stelsel drietal bruggen met opeenvolgende stappen van telkens ongeveer 70 jaar, die de sociale en economische ontwikkeling van Nederland weerspiegelen.

Deze aandachtspunten worden in de Memorie van Toelichting verder uitgewerkt.

2.4. Conclusie:

Op grond van met name cultuurhistorische waarden, maar ook de bouwhistorische waarde en de ensemblewaarde komt de Monumentencommissie van Zaltbommel tot de conclusie dat de aanvraag van de Stichting Boogbrug om de verkeersbrug van Zaltbommel aan te wijzen als beschermd rijksmonument gerechtvaardigd is.

Wel wordt hier het advies gegeven dat eigenlijk ook de andere oude bruggen uit het Rijkswegenplan langs de A2 bij Hedel en Vianen als beschermde monumenten zouden moeten worden aangewezen om de historische context en de ensemblewaarde ook in de toekomst te accentueren. De bruggen van Nijmegen, Zwolle en Hendrik Ido Ambacht hebben reeds de status van beschermd Monument.

In dit stadium van de aanwijzing conform de Monumentenwet 1988 hoeft een nieuwe functie en de beheerbaarheid van de brug nog niet bekend te zijn. Dat is de volgende stap. Het gaat nu alleen om de inhoudelijke monumentale waardestelling.

De Monumentencommissie adviseert dan ook het College van Burgemeester en Wethouders van Zaltbommel en de Gemeenteraad van Zaltbommel dit standpunt over te nemen en bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg bekend te maken.

3. Memorie van Toelichting (MvT)

3.1 Toelichting op de monumentale waardstelling

In de MvT wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische, architectuur- en bouwhistorische, en ensemblewaarde. Tevens wordt ingegaan op de zienswijze van Rijkswaterstaat dat de sloop van de brug onvermijdelijk zou zijn.

*Cultuurhistorische waarde:

In het Rijkswegenplan 1927 was een aantal overbruggingen van de grote rivieren voorzien. Allereerst was er een drietal noord-zuid verbindingen:

- De weg van Rotterdam naar Breda met bruggen in Dordrecht over de Oude Maas en bij Moerdijk over het Hollandsch Diep (thans de A16).
- De weg van Utrecht naar 's-Hertogenbosch met bruggen te Vianen over de Lek, bij Zaltbommel over de waal en bij Hedel over de Maas (thans de A2).
- De weg van Arnhem naar 's-Hertogenbosch met bruggen te Arnhem over de Rijn, bij Nijmegen over de Waal en bij Grave over de Maas. De laatste was al in 1928 gereed gekomen (thans deels de A50).
- Verder was ook een weg gepland van Vianen naar Breda over Gorinchem (thans de A27). De brug over de Merwede bij Gorinchem kwam pas na 1945 tot stand. Wel werd bij Keizersveer de Bergsche maas overbrugd.
- Ook kwam er vanaf Rotterdam een weg oostwaarts naar de Betuwe over de Noord bij Hendrik Ido Ambacht (tot enkele jaren onderdeel van de A15).

Voor de verbinding van het midden van het land met de drie noordelijke provincies en Overijssel en Achterhoek moesten er IJsselbruggen komen bij Zwolle, Deventer en Doesburg komen. De brug bij Westervoort uit 1901 werd in 1936 verbreed.

In Limburg waren al verkeersbruggen over de Maas. In 1932 kwam bij Maastricht de nieuwe betonnen Wilhelminabrug over de Maas gereed.

In het kader van het Rijkswegenplan 1927 kwamen de volgende twaalf bruggen over de grote rivieren tot stand:

Jaar van voltooiing	Plaats	Rivier
1930	Zwolle	IJssel
1931	Keizersveer	Bergsche Maas
1932	Maastricht	Maas
1933	Zaltbommel	Waal
1935	Arnhem	Rijn
1936	Vianen	Lek
1936	Nijmegen	Waal
1936	Moerdijk	Hollandsch Diep
1937	Hedel	Maas
1939	Dordrecht	Oude Maas
1939	H.I.Ambacht	Noord
1943	Deventer	IJssel

*Architectuur- en bouwhistorische waarde

De overbrugging van de Waal bij Zaltbommel was gelegen in de Rijksweg van Hedel naar Culemborg en verving het pontveer te Zaltbommel. De plaats van de overbrugging was 50 meter westelijk van de spoorbrug uit 1869.

De plaats van de pijlers en de landhoofden van de nieuwe brug werd geheel bepaald door die van de spoorbrug. Zo kwamen er over het zomerbed drie openingen met twee rivierpijlers die werden overbrugd met doorgaande vakwerkliggers met overspanningen van 127,4 m. In het winterbed aan de noordzijde waren er acht openingen overspannen door vakwerkliggers, telkens doorgaande over twee openingen met overspanningen van 60,3 m. De doorvaarthoogte in het zomerbed was gelijk aan die van de spoorbrug (ruim 9 m boven de hoogst voorkomende rivierstand.)

De overbrugging kreeg een rijdekbreedte van 11 m met aan weerszijden schampstroken van 0,5 m, zodat de breedte tussen de hoofdliggers 12 m was. Buiten de hoofdliggers waren verhoogde paden voor langzaam verkeer met een breedte van 2 m.

Bij het vaststellen van de hoofdvorm van de bovenbouw was het uitgangspunt dat samen met de spoorbrug een behoorlijk beeld moest worden verkregen. Er werd echter wel besloten om teneinde verwarring te vermijden aan de verkeersbrug een eigen vorm gegeven moest worden. Daarom koos men voor vakwerkliggers met evenwijdige randen (parallelliggers), terwijl bij de spoorbrug de grote rivierbruggen een gebogen bovenrand hadden. Voorts werd gestreefd naar een eenvoudig, rustig stavenpatroon. Dit werd het karakteristieke V-patroon met verticale en schuine beëindigingen.

De doorgaande vakwerkliggers over de drie openingen in het zomerbed, hart op hart 12,9 m gelegen hadden scharnieropleggingen op een van de rivierpijlers en op de andere rolopleggingen. In iedere overspanning waren er 12 velden van 10,6 m lengte. De bovenrand had een bakprofiel, de onderrand werd gevormd door twee geconstrueerde U-profielen, de diagonalen hadden dubbele wanden, gekoppeld door vakwerken, de verticalen waren geconstrueerde I-profielen. De dwarsdraggers waren geconstrueerd, de langliggers gewalste INP-balken. Het bovenstabiliteitsverband was een rhombenvakwerk, het ondervverband een diagonaalvakwerk. De vloer van het rijdek en van de zijpaden was van gewapend beton, afgedekt met asfalt. Het staal van de grote rivierbruggen was St.52 Union Baustahl van de Dortmunder Union. Alleen voor ondergeschikte delen werd het normale St. 37 gebruikt.

De aanbrug met overspanningen van 60,3 m en veldlengten van 6 meter hadden een soortgelijke constructie. Hier was het materiaal St. 37.

Met de bouw werd eind 1930 begonnen. Op 18 november 1933 werd de brug voor het verkeer opengesteld door de Minister van Waterstaat ir. J.A. Kalff.

De grote rivierbruggen werden gemaakt door Werkspoor te Amsterdam, de aanbruggen door De Pletterij v/h Enthoven en Cie te Delft, samen met Bauduin te Dordrecht en Kloos en Zonen te Kinderdijk.

Een bijzonderheid bij de uitvoering was dat bij de drie grote overspanningen de methode van de vrije uitbouw werd gebruikt. Eerst werd de brug over de noordelijke opening, die voor de scheepvaart van weinig betekenis was op een eenvoudig steigerwerk gebouwd. Van de beide andere openingen moest er een geheel vrij blijven terwijl tegelijkertijd in de andere opening een vak van 60 m voor de scheepvaart open moest worden gehouden. Het bruggedeelte in de zuidelijke opening werd gedeeltelijk gemonteerd op een steiger en verder met behulp van twee vooraf gereedgemaakte hulpbruggen onder de hoofdliggers. De montage van de zuidelijke en de noordelijke brug werd in de zomer van 1932 uitgevoerd. Voor de winter van 1932-1933 werden de steigerwerken uit de rivier verwijderd (een algemeen voorwaarde voor de bouw van rivierbruggen). De montage van de middenbrug werd toen voortgezet door vrije uitbouw van vier velden van weerszijden waarna hulpbruggen, die voor de zuidelijke opening waren gebruikt aan de beide uiteinden van de uitkragende brugdelen met behulp van een drijvende bok werd ingehangen. Vervolgens werd het middengedeelte, bestaande uit zes velden, als scharnierend brugdeel tussen de beide kraagarmen gemonteerd. De sluiting van de scharnieren vond plaats nadat de brug het volle eigen gewicht droeg.

In 1940 en 1945 werden de drie grote zomerbedbruggen door oorlogshandelingen vernield en weer in dezelfde constructie herbouwd. In 1996 werd de overbrugging vervangen door een Duisburg.

Bron: Bruggen in Nederland 1800-1940 Vaste bruggen van ijzer en staal. Uitgave Nederlandse Bruggenstichting / Uitgeverij Matrijs Utrecht 1997, red. Oosterhoff

***Ensemble en stedenbouwkundige / landschappelijke waarden**

De stalen verkeersbrug over de waal bij Zaltbommel is in hoge mate van belang wegens de kwaliteit van de architectonische en constructieve vormgeving in het landschap.

Voor de overbrugging van de Waal bij Zaltbommel werd bij het ontwerpen veel aandacht besteed aan de architectonische en esthetische vormgeving. De plaats van de pijlers en landhoofden werd in verband met de stroming van het water bepaald door die van de spoorbrug uit 1869 die 50 meter oostelijk van de verkeersbrug lag.

Ook bij het vaststellen van de hoofdvorm van de bovenbouw werd het uitgangspunt bepaald door deze spoorbrug die bestond uit vakwerkliggers. Er moest samen met de spoorbrug een behoorlijk beeld verkregen worden. Tevens werd besloten om teneinde verwarring te vermijden, aan de verkeersbrug een eigen vorm gegeven. Daarom koos men voor vakwerkliggers met evenwijdige randen, terwijl de grote rivierbruggen van de spoorbrug gebogen randen hadden. Voorts werd gestreefd naar een eenvoudige rustige stavenpatroon. Gekozen werd voor het V-patroon met verticale en schuine beëindigingen.

Er is een duidelijk hoogteverschil waarneembaar tussen de aanbruggen en de hoofdoverspanningen. Deze is karakteristiek voor de stalen verkeersbrug. Het hoogteverschil is ontstaan door de lengteverschillen van de overspanningen van de aanbruggen en de hoofdoverspanning. De hoogte van een brug wordt groter naarmate de overspanning groter wordt.

De stalen verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel is van belang omdat zij deel uitmaakt van een groep van bruggen die visueel een geheel vormen. Vijftig meter oostelijk ligt de treinbrug, uitgevoerd als twee

4

enkele sporige vakwerkliggers. 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 tuikegels het schuine lijnenspel.

De complexiteit van het lijnenspel vormt een harmonieuze eenheid en vormt visueel een geheel.

De drie bruggen die ontworpen zijn in verschillende perioden met verschillende technieken en verschillende materialen leveren een uniek totaalbeeld op. De combinatie van deze door de tijd beheerste ontwikkelingen is sterk waarneembaar vanaf de bruggen zelf, met name vanaf de stalen verkeersbrug.

Het totaalbeeld van de drie brugtypen is een goede representant van de Nederlandse bruggencultuur.

De drie bruggen over de Waal bij Zaltbommel liggen op een zeer uitgesproken locatie van Nederland. Het rivierenlandschap heeft hier haar authentieke uitzichten behouden en zijn karakteristiek voor de Hollandse identiteit waarin breedstromende uitmondingen van grote rivieren bepalend zijn.

Het aanzicht op Waardenburg en Zaltbommel is vanaf de bruggen van een zeldzame schoonheid. Er zijn weinig plaatsen in Nederland waar zulk een wijds rivierenlandschap en haar infrastructurele werken zo als totaalbeeld is te ervaren.

De sterkste beleving van het totaalbeeld vindt plaats op de oude stalen verkeersbrug. De landschappelijke waarde vanaf deze positie is in zeer hoge mate belangrijk.

Bron: Aanvraag tot aanwijzing beschermd Monument van de stalen verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel, Stichting Boogbrug Vianen, Hasselstein 2002 (Bijlage bij brief aan Aanvraag aan de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.)

3.2 Argumenten van Rijkswaterstaat (RWS) ten faveure van sloop van de oude verkeersbrug te Zaltbommel.

Rijkswaterstaat heeft schriftelijk de MC op de hoogte gebracht van haar bezwaren tegen het behoud van de brug. *Het replek is cursief weergegeven.*

- Reeds eerder gemaakte afspraken. *Een sloopvergunning kan juridisch bestuurlijk worden opgeschort als zich nieuwe inzichten voordoen. Dat wordt in artikel 3 van de Monumentenwet 1988 geregeld. Er blijken nog geen verplichtingen aangegaan met slopers.*
- De toekomstige uitbreiding van de A2, die met een tweede brug reeds op dezelfde locatie staat geprojecteerd. *In het verleden zijn er ook alternatieve tracés getekend, zoals aan de oostkant van Zaltbommel. In de toekomst zullen ook tunneltechnieken gemeengoed zijn geworden (Zie Betuwelijn en HSL)*
- Landschappelijke beeldkwaliteit, nagestreefd met de bouw van de Martinus Nijhoff brug. *De kwaliteit van het ensemble geeft juist meerwaarde aan het geheel van bruggen.*
- Vergroting verkeersveiligheid op het water door nieuwe brug zonder middenpijler, alsmede gunstige uitwerking op waterafvoercapaciteit van de Waal; *Zolang de middenpijler van de spoorbrug aanwezig is vervalt dit argument.*
- Zeer hoge kosten om brug (met functie) te behouden, waarvoor RWS niet verantwoordelijk wil zijn; *De oude brug had veel te lijden van het zware en frequente verkeer. Ook het zoutstrooien in de winter is ongunstig geweest. Bij extensiever en lichter lokaal verkeer komen de kosten uit het verleden in een ander daglicht te staan. De belangrijkste onderhoudsactiviteit is het periodiek verven. De eenmalige kosten van sloop kunnen aangewend worden om deze periodieke kosten te dekken. Er zijn ook andere functies denkbaar dan alleen lokaal vervoer, die economisch interessant zijn.*
- Het tijdstip van de discussie terwijl de sloopvergunning "onherroepelijk" is. *Zie ook eerste punt.*
- Mogelijkheden de cultuurhistorische waarde van (en kennis over) de brug anderszins behouden (beschikbaar stellen van kennis en materiaal). *Documentatie alleen is een alternatief als het niet anders kan.*



- De naastliggende spoorbrug met 'nagenoeg gelijke cultuurhistorische waarde waarvoor het voornemen bestaat tot behoud in de toekomst.; *Dat de spoorbrug behouden zal worden is mooi; dat stelt het ensemble veilig en bovendien vervalft hiermee het argument van de veiligheid. De middenpijler blijft staan.*
- De "enkel en alleen in samenhang te beleven cultuurhistorische waarde van de 12 bruggen die zijn aangelegd in het kader van het Wegenverkeersplan 1927, die nu "fysiek niet mogelijk is". In dit laatste punt vraagt RWS als het ware hoe het komt dat niet voor alle 12 bruggen een artikel 3 aanvraag is ingediend. Hierover wordt nu overleg opgestart waarbij de Stichting Boogbrug Vianen, de RDMZ, de Rijksbouwmeester (Rijksgebouwendienst) en Rijkswaterstaat zijn betrokken. *Ook de Monumentencommissie van Zaltbommel geeft het advies dat eigenlijk ook de bruggen van Hedel en Vianen dezelfde bescherming zouden moeten krijgen. De aanvrager SBV is het daarmee eens.*

Zaltbommel, 20 januari 2002

ir J.C.A.M. Bervaes

voorzitter van de gemeentelijke Monumentencommissie van Zaltbommel

