

Stichting Boogbrug Vianen

Walkade 15
3401 DR IJsselstein
t. 030 6872934

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

IJsselstein 19 december 2018

AANGETEKEND

Stichting

aan:

Boogbrug

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
mevrouw drs. Cora van Nieuwenhuizen
Postbus 20901 2500EX Den Haag

Vianen

Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
mevrouw Mr. drs. Ingrid van Engelshoven
Postbus 16375 2500BJ Den Haag

streeft naar

behoud en

Geachte mevr. Van Nieuwenhuizen, geachte mevr. Van Engelshoven,

erkenning van

Op 3 juli 2018 heeft Stichting Boogbrug Vianen u gevraagd de Lekbrug bij Vianen voor lokaal verkeer open te stellen. U heeft hier beide d.d. 1 oktober 2018 bij brief gemotiveerd negatief op geantwoord.

de 12 grote bruggen

Uw reacties zijn echter dermate beperkt dat dit aanleiding geeft voor verdere beschouwing. Stichting Boogbrug Vianen doet dit in een gecombineerde brief omdat uw ministeries in deze casus verstrengeld zijn.

van het

Rijkswegenplan 1927

Allereerst de uitspraak van Minister Cora van Nieuwenhuizen.

U stelt: *“De functie en het behoud van de brug en de baten daarvan staan naar mijn mening niet in verhouding van de totale kosten”*.

als spiegel

Uw mening over de kosten/baten verhouding staat in contrast met hetgeen in 1997 voor de bouw van de 2e Jan Blankenbrug werd besloten. Voor lokaal verkeer zou in 2010 een nieuwe brug, met een breedte van 15 meter, op de pijlers van de boogbrug worden gebouwd. Hiervoor was in totaal fl. 35 miljoen gecalculeerd. Aan het bouwbesluit was derhalve het sloopbesluit van de boogbrug gekoppeld. Sloop van de boogbrug is dus alleen noodzakelijk wanneer tot de bouw van een brug voor lokaal verkeer wordt besloten.

van

Nederland

Voor de goede orde volgt hier een samenvatting van de vier varianten die voor het bouw- en sloopbesluit in 1997 waren opgesteld:

In **variant 0** wordt de boogbrug voor snelweg verkeer gerenoveerd en wordt de bouw van de 2e Jan Blankenbrug tot 2010 uitgesteld. Na de bouw van de 2e Jan Blankenbrug wordt de boogbrug ingezet voor lokaal verkeer. Renovatie van de boogbrug zou fl. 26 miljoen kosten.

In **variant I** worden twee nieuwe bruggen gebouwd. De 2e Jan Blankenbrug wordt in 1999 gebouwd en in 2010 wordt voor lokaal verkeer een nieuwe brug, met een breedte van 15 meter, op de oude pijlers van de boogbrug gebouwd. Kosten sloop bovenbouw boogbrug en bouw brug voor lokaal verkeer bedragen totaal fl. 35 miljoen.

Variant II bestaat uit het 10 meter breder uitvoeren van de 2e Jan Blankenbrug en sloop van de totale boogbrug. De 10 meter uitbreiding is gepland voor lokaal verkeer.

Extra uitbreiding en sloop gehele boogbrug kost totaal fl. 33 miljoen.

Variant III is deels gelijk aan **variant I** met dit verschil dat de totale boogbrug gesloopt wordt en dat op het vrijgekomen perceel een geheel nieuwe brug met een breedte van 15 meter voor lokaal verkeer wordt gebouwd.

Deze optie kost fl. 47 miljoen

Uw voorgangster mevrouw Jorritsma heeft in 1997 uiteindelijk voor de meest voordelige **variant I** gekozen ondanks dat de investering in **variant O** voordeliger was. De onderhoudskosten van de boogbrug, berekend over 100 jaar, waren niettemin onvoordeliger.

(Stichting Boogbrug Vianen heeft de gedetailleerde kosten van het 100 jarig onderhoud herberekend en komt op een substantiële vermindering van de onderhoudskosten wanneer de parallelbruggen worden verwijderd en het wegdek niet twee keer maar één keer wordt vernieuwd, fietsverkeer geeft tenslotte minder belasting en slijtage).

De vier varianten tonen aan dat Rijkswaterstaat een minimale breedte van 10 tot 15 meter verantwoord achtte voor een veilige rijstrook voor lokaal verkeer. Tevens wordt duidelijk dat Rijkswaterstaat tot op heden een **historische verplichting** heeft en gehouden is een goede en veilige oplossing voor lokaal verkeer bij de A2 te realiseren.

Momenteel zijn de rijstroken voor lokaal verkeer op de Jan Blankenbrug totaal 6 meter breed. Deze rijstroken zijn te smal, leveren daardoor gevaarlijke situaties op, voldoen niet aan de huidige CROW norm en zijn niet berekend op de toename van het fietsverkeer. Overigens is de Jan Blankenbrug niet ontworpen voor lokaal verkeer.

Reeds in 2012 hebben gemeente Vianen, brancheorganisatie CUMULA en adviesgroep Kracht van Utrecht de ongewenste situatie voor lokaal verkeer op de Jan Blankenbrug bij Rijkswaterstaat onder de aandacht gebracht. Hierop is geantwoord dat, hoewel op spijstijden de intensiteit van het aantal fietsers hoger is dan 100 fietsers per uur, verbreding van de fietsstroom te kostbaar is, dat door verbreding van de rijstrook voor lokaal verkeer, de vluchtstroken op de A2 smaller zouden worden wat de veiligheid van het snelverkeer in gevaar zou brengen en dat voor de lage barriers tussen snelverkeer en lokaal verkeer geen alternatieven bestaan.

Stichting Boogbrug Vianen doet nu een krachtig verzoek om de boogbrug open te stellen en hierop een goede en veilige oplossing voor lokaal verkeer te realiseren. De boogbrug is bij de bouw in de jaren '30 overgedimensioneerd en kan daardoor nog zeer lang functioneren.

In het **Duurzaamheidsonderzoek hergebruik boogbrug Vianen** d.d. 15 augustus 2017 door Rijkswaterstaat, blijkt dat hergebruik van de boogbrug gerechtvaardigd is:

“.....de conditie v.d. hoofdraagconstructie van de boogbrug, fietsbrug en de aanbruggen lijkt op eerste gezicht goed....de eerste indruk is dat er voldoende resterende levensduur beschikbaar is om hergebruik te rechtvaardigen....

.....Voor dit onderzoek is een aannname gedaan van de resterende levensduur. Zowel het beton als het staal vertonen weinig mankementen, terwijl het materiaal toch al lang dienst doet als brug. Op basis van deze observatie kan worden aangenomen dat het om een hoge kwaliteit materiaal gaat. Dit wordt ondersteund omdat de brug gebouwd is in een tijdperk waarin zeer degelijke constructies zijn uitgevoerd.

Op basis van de visuele inspectie en expert judgement wordt aangenomen dat:
- het staal van het fietspad nog 90 % van de levensduur van nieuw materiaal heeft; - het staal van de hoofdrijbaan nog 75 % van de levensduur van nieuw materiaal heeft; - het beton nog 75 % van de levensduur van nieuw materiaal heeft....”

U schrijft in uw brief dat er vanuit uw ministerie “.. geen beschikbare budgetten beschikbaar zijn om de brug te onderhouden”. Maar Rijkswaterstaat heeft inmiddels een sloopbudget voor de boogbrug gereserveerd. Dit budget is voldoende om de brug toegankelijk te maken voor lokaal verkeer. Voor later onderhoud kan, in toekomstige programma's, een onderhoudstraject worden opgesteld waar meerdere overheden en organisaties aan kunnen deelnemen.

Stichting Boogbrug Vianen wil u in dit kader tevens attenderen op de € 5 miljoen die Rijkswaterstaat voor de sloop in 2005 had gereserveerd. Door toedoen van de stichting is de sloop niet doorgedaan en is dit bedrag teruggevloeid naar andere bestemmingen. Er zijn derhalve voldoende middelen om openstelling van de boogbrug te verantwoorden.

Rijkswaterstaat heeft plannen om de boogbrug te slopen maar zolang zij geen plannen heeft voor het realiseren van een veilige overbrugging is het zinloos om de boogbrug te vernietigen. Slopen om te slopen heeft geen enkele meerwaarde; in tegendeel, sloop betekent vernietiging van een bijzonder cultuurhistorisch object dat bovendien nog eeuwen kan functioneren.

Wat betreft de **cultuurhistorische waarde** van de boogbrug het volgende: Het sloopbesluit uit 1997 werd genomen zonder voldoende kennis over de boogbrug. Tijdens het Monumenten Inventarisatie Project werd de brug niet geïnventariseerd. Rinus Verweij, destijds betrokken bij dit project schrijft hierover:

“de MIP-inventarisatie in Vianen vond plaats in 1989. De tijdgrens bij de inventarisatie lag bij de Tweede Wereldoorlog. Aangezien de brug volgens de informatie die ik toen had na de oorlog is herbouwd, viel hij er net buiten. De brug bevond zich slechts half op Zuid-Hollands grondgebied en ik moest mij tot louter Zuid-Hollandse objecten beperken. Met de huidige inzichten zou ik de brug zeker hebben meegenomen, zeker nu de monumentwaardigheid van de Wederopbouw-periode steeds meer wordt erkend en daarbij opgemerkt dat de brug, na te zijn opgeblazen in de oorlog, naar het ontwerp uit de jaren '30 is herbouwd”.

In 1999 concludeerde adviesorgaan de **Nederlandse Bruggen Stichting** bij rapportage dat de boogbrug voldoende waarden bezit om als Rijksmonument te worden aangewezen. Ook toenmalige RCE adviseur en landelijk coördinator Industrieel Erfgoed, de heer **Peter Nijhof** erkende de monumentale waarden van de boogbrug.

In het Monumenten Selectie Project is de boogbrug, nadat deze door Stichting Boogbrug Vianen als rijksmonument was aangemeld, echter niet geselecteerd, met name op grond van het sloopbesluit. Aanwijzing van een functioneel sloopobject was toentertijd niet acceptabel, maar tijden veranderen!

Wat betreft de reactie van Minister Van Engelshoven het volgende:

U schrijft: *“In 2016 is een hernieuwd voorstel tot aanwijzing als rijksmonument evenmin overwogen”*.

Stichting Boogbrug Vianen had in haar hernieuwde voorstel in 2016 nieuwe feiten aangevoerd die de Rijksdienst Cultureel Erfgoed onvoldoende relevant achtten.

Wij betreuren de afwijzing om redenen dat er wel degelijk nieuwe en relevante feiten waren aangevoerd. Met name de kazematten in de rivierpijlers, die in 2007 ontdekt en bij de eerste aanvraag in 1999 nog onbekend waren, vormen een significant nieuw feit. RCE erkent de kazematten en pijlers als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie maar zien de boogbrug als niet relevant. Boogbrug en pijlers zijn desondanks onlosmakelijk met elkaar verbonden en vormen een krachtig monument in de Leklinie. Het is onbegrijpelijk dat RCE alleen de pijlers als verdwaasde individuele monumenten wil beschermen terwijl de totale boogbrug met al zijn onderdelen, een bijzonder geschiedkundig WOII verleden heeft en daarnaast een toonbeeld is van cultuurhistorische en sociaalhistorische ontwikkelingen van de wederopbouwperiode in Nederland. De boogbrug moet gezien worden als een historisch voorbeeld van oorlogsvernietiging en wederopbouw in de Leklinie.

Voorts zijn in ons hernieuwd voorstel nieuwe feiten genoemd die weliswaar formeel niet relevant zijn maar wel grote maatschappelijke impact hebben. De laatste jaren hebben landelijke erfgoedorganisaties, Cuypersgenootschap, Bond Heemschut, Projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie, Usine en alle plaatselijke historische organisaties, de monumentale waarden van de boogbrug erkend en zij ondersteunen allen het streven naar hergebruik. Ook in politiek opzicht is een verschuiving ten gunste van hergebruik waar te nemen. Bovendien kreeg de boogbrug in 2015 van de stichting “Europäische Straße des Friedens – Straße der Skulpturen” de status **Vredesbrug**. Sindsdien is de brug onderdeel van de kunstroute Moskou-Normandie waarop meer dan 500 ‘vredeskunstwerken’ te vinden zijn. De vredesbrug representeert op zijn eigen unieke wijze een belangrijk element van de Nederlandse samenleving en van onze cultuur, zeker wanneer het uitdrukkelijk als zodanig wordt aangewend en aldus van een min of meer officiële status wordt voorzien.

Uw ministerie OCW heeft op de bijzondere internationale toekenning overigens nog niet gereageerd.

Hoewel de RCE ons hernieuwd voorstel in 2016 niet heeft overwogen leidt voortschrijdend inzicht tot nieuwe aanwijzingen. Voor de brug bij Arnhem, deed Stichting Boogbrug Vianen in 2005 aanvraag tot aanwijzing als rijksmonument nadat deze brug in 2000 niet was geselecteerd. In 2012 heeft Minister Plasterk deze brug uiteindelijk alsnog aangewezen.

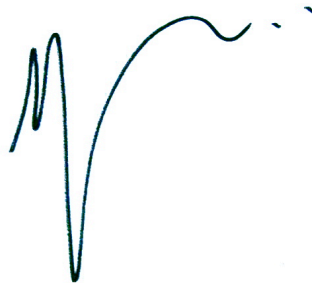
Het is een ernstige culturele dwaling wanneer u toestaat dat de boogbrug gesloopt wordt. Alle toekomstige erfgoedperspectieven zullen hierdoor worden ontnomen. Stichting Boogbrug Vianen verzoekt het ministerie van OCW sloop van de boogbrug te voorkomen.

CONCLUSIE

- Rijkswaterstaat is gehouden een veilige overbrugging voor lokaal verkeer te realiseren nadat in 2004 de veilige rijstroken op de boogbrug ontoegankelijk zijn gemaakt en nadat de brede rijstroken op de Jan Blankenbrug in 2010 zijn versmald.
- De smalle rijstroken voor lokaal verkeer op de Jan Blankenbrug zijn gevaarlijk, ongewenst, voldoen niet aan de huidige CROW norm en zijn niet duurzaam voor toename van het fietsverkeer. Rijkswaterstaat heeft de historische verplichting een goede en veilige overbrugging voor lokaal verkeer te realiseren.
- Het gereserveerde sloopbudget is voldoende om de boogbrug toegankelijk te maken voor een veilige overbrugging voor lokaal verkeer.
- Uit onderzoek blijkt dat hergebruik van de boogbrug gerechtvaardigd is.
- Voor onderhoud van de boogbrug kan een onderhoudstraject worden opgesteld waar meerdere overheden aan deel kunnen nemen.
- Uw ministeries van I&W en OCW kunnen niet voorbij gaan aan de waarden van de boogbrug en de maatschappelijke ontwikkelingen die behoud en hergebruik voorstaan.
- Sloop van de boogbrug is cultuurvernietiging en dient geen enkel verantwoord doel wanneer er geen plannen liggen voor een veilige overbrugging voor lokaal verkeer.

Wij verzoeken u nogmaals met kracht de mogelijkheden voor openstelling van de boogbrug nader te onderzoeken en een nieuw besluit te nemen.

met vriendelijke groet
namens Stichting Boogbrug Vianen
Wim van Sijl



CC:
politieke partijen van de Tweede Kamer, provincie Utrecht, gemeenten Vijfheerenlanden, Nieuwegein en IJsselstein, belanghebbende erfgoedorganisaties