

PLEITNOTA

HOORZITTING

Rijkswatersbaet.

## **Commissie voor de bezwaarschriften**

Zaaknummers : BC051532, BC051643, BC051650

Zitting : 19 april 2006-04-18

### **Pleitnotities**

Van mr. drs. A.H. Bruggeman, Rijkswaterstaat Utrecht  
Namens de Minister van Verkeer en Waterstaat

### **Algemeen**

Allereerst merk ik op dat Rijkswaterstaat zorgvuldig wil handelen ten aanzien van de cultuurhistorische waarde van kunstwerken die in eigendom/beheer zijn. Dit vanuit een algemene verantwoordelijkheid voor het nationale en cultuurhistorische erfgoed, maar ook om het willen uitdragen van de eigen kunstwerken.

### **Belang eigenaar/beheerder**

De brug over de Lek is sinds enkele jaren buiten gebruik. Immers door de bouw van een tweetal nieuwe Lekbruggen heeft de boogbrug haar functie verloren. Aan het besluit om de nieuwe Lekbruggen te bouwen lag ten grondslag de overweging dat met herstel en onderhoud van de boogbrug hoge kosten gemoeid waren (renovatie werd toentertijd begroot op 25 miljoen gulden; ik verwijs hierbij naar de ook in het ambtsbericht van de staatssecretaris genoemde brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Stichting Boogbrug Vianen van 2 november 1998).

Ook in de (onder de Tracéwet vallende) studie "Traject Oudenrijn-Deil" is geen functie meer voorzien voor de onderhavige boogbrug.

Derhalve kan vastgesteld worden dat de boogbrug geen functie meer heeft ten behoeve van het wegverkeer. Teneinde te waarborgen dat de brug, ook al wordt deze niet meer gebruikt, geen gevaar zal vormen voor de omgeving zijn hoge onderhoudskosten noodzakelijk.

Gelet op de hoge kosten voor de instandhouding van een monument buiten functie ben ik van mening dat het belang van de eigenaar van de brug over de Lek, de Staat der Nederlanden en daarmee het belang van de beheerder de Minister van Verkeer en Waterstaat bij de aan de besluitvorming voor aanwijzing ten grondslag liggende belangenafweging dient te prevaleren boven het belang van de monumentenzorg.

### **Monument**

Ik merk op dat het aan de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap is een verzoek tot aanwijzing als beschermd monument te beoordelen. De wet geeft hier de Staatssecretaris beleidsvrijheid (ik verwijs naar artikel 3, lid 1, van de Monumentenwet). Ik kan mij daarbij geheel vinden in het standpunt en de overwegingen van de Staatssecretaris om het verzoek tot aanwijzen als beschermd monument van de boogbrug over de Lek bij Vianen en Nieuwegein, af te wijzen.

Pleitaantekeningen van R.J.T. Smit, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, in verband met het bezwaarschrift van de Stichting Boogbrug Vianen te IJsselstein d.d. 21 november 2005 tegen het besluit van 13 oktober 2005, waarbij het verzoek om aanwijzing als beschermd monument van de voormalige verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel is afgewezen.

---

Geachte voorzitter,

### **Inleiding.**

De oude verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel is eigendom van de Staat en in beheer bij Rijkswaterstaat Oost-Nederland. Als gevolg van de bouw van een nieuwe brug is deze brug overbodig geworden en dient deze te wijken voor een toekomstige uitbreiding van de Martinus Nijhoffbrug.

Rijkswaterstaat wacht al vanaf 2002 met de sloop van de oude verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel. Dit wachten duurde tot 28 september 2005, de datum waarop de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak deed op het hoger beroep van de Stichting Boogbrug Vianen. Vanaf dat moment was er geen sprake meer van voorbescherming en kon Rijkswaterstaat op grond van het formele rechtskrachtbeginsel starten met de (voorbereiding van) de sloopwerkzaamheden. Rijkswaterstaat beschikt onder meer over onherroepelijke sloopvergunningen.

Begin dit jaar is het werk opgedragen aan de aannemer Ballast-Nedam.

Op 28 maart 2006 heeft de voorzieningenrechter van de Rechtbank Utrecht een uitspraak gedaan op een verzoek om voorlopige voorziening van de Stichting Boogbrug Vianen. Rijkswaterstaat is bij de behandeling hiervan niet als belanghebbende partij gehoord of anderszins betrokken geweest. In de uitspraak van de Utrechtse voorzieningenrechter viel niet te lezen dat de sloopwerkzaamheden moesten worden gestaakt.

Toen Rijkswaterstaat doorging met de sloop heeft de Stichting een kort geding aangespannen tegen de Staat om de sloopwerkzaamheden tegen te houden.

Bij uitspraak van de kortgedingrechter te s'-Gravenhage d.d. 11 april 2006 heeft de kort gedingrechter de Staat geboden er voor zorg te dragen dat de sloop van de brug over de Waal bij Zaltbommel zal worden aangehouden tot zes weken nadat de Staatssecretaris van OCW een *primaire beslissing* heeft genomen ten aanzien van de (complex) aanvraag van 29 september 2005, voorzover die er toe strekt de 12 bruggen als groep aan te wijzen als beschermd monument. Vanaf 11 april jl. ligt de sloop dus stil in afwachting van een primaire beslissing van de Staatssecretaris m.b.t. de complexaanwijzing.

Het behoeft geen betoog dat het stilleggen van het werk voor Rijkswaterstaat als opdrachtgever grote nadelige financiële consequenties heeft. Rijkswaterstaat heeft dan ook belang bij een spoedige besluitvorming in deze.

### **Argumenten voor sloop.**

Ten behoeve van de doorstroming van het verkeer over de A2, is op basis van verkeersprognoses reeds in de planstudiefase voor de aanleg van de nieuwe brug naar voren gekomen dat op termijn de aanleg van een tweede brug naast de Martinus Nijhoff-brug, noodzakelijk zal zijn. Bij het verkeerskundig ontwerp en de bouw van de Martinus Nijhoffbrug is met dit gegeven al rekening gehouden. Deze tweede brug is geprojecteerd op de plaats waar nu de te slopen brug is gelegen.

Aanleg aan de andere kant van de Martinus Nijhoff-brug stuit op geluidstechnische en milieuhygiënische bezwaren met het oog op de bebouwing van Zaltbommel en Waardenburg.

Inmiddels is de toestand van de brug onder meer als gevolg van corrosie, zodanig slecht dat de veiligheid van het scheepvaartverkeer in het gedrang komt. Aan de brug is al 25 jaar geen onderhoud meer gepleegd. Indien de sloop voor langere tijd wordt uitgesteld zullen kostbare maatregelen moeten worden getroffen om gevaar en schade te voorkomen. Dit kan worden aangemerkt als kapitaalvernietiging als de brug toch gesloopt gaat worden.

De typische vakwerkconstructie van de oude verkeersbrug is overigens ook terug te vinden in de naastgelegen spoorbrug en wordt daarmee behouden.

**Complexaanwijzing.**

Graag wil ik van de gelegenheid gebruikmaken u er op te wijzen dat van een complexaanwijzing waar de brug Zaltbommel deel van uit zou moeten maken, geen sprake kan zijn.

In de eerste plaats ontbreekt een onderlinge samenhang tussen de verschillende bruggen die in geheel Nederland verspreid liggen over verschillende rivieren. Dat de wegen waarin de bruggen liggen deel uitmaakten van het Rijkswegenplan 1927, maakt dit niet anders.

Ten tweede verwijs ik naar het BRIM (KB d.d. 16-01-2006, nr. 31), waarin een definitie is opgenomen van het begrip "complex":

*Complex: samenstel van beschermde monumenten dat wordt gekenmerkt door hun onderlinge samenhang die mede bepalend is voor hun monumentale waarde, en dat als complex is ingeschreven in de ingevolge de wet vastgesteld registers.*

Hieruit blijkt dat de bruggen eerst afzonderlijk als monument moeten zijn aangewezen, wil er sprake kunnen zijn van complexaanwijzing; onder meer de brug Zaltbommel voldoet niet aan dit vereiste. Daarmee voldoet de aanvraag van de Stichting voor complexbescherming niet aan enig wettelijk voorschrift en dient dus reeds daarom te worden afgewezen, dan wel buiten behandeling te worden gelaten.

-----