

HERSTEL VAN DE BEIJERSE BRUG

ir. G.J. Arends



De Beijersche brug voor 1940; links de halte Beijerscheweg van de toenmalige stroomtram naar Gouda. (<http://stationsweb.brinkster.net/station.asp?station=beijerscheweg>; Erik Vergunst)

Op 5 juli 2006 werd het herstel van de Beijersche Brug Over de Stolwijker Wetering of de Stolwijksche Vliet in de Krimpenerwaard opgeleverd. Daarmee kwam een eind aan een lange periode van touwtrekken om de kapot gereden brug weer terug geplaatst te krijgen. Ook in het achter de brug gelegen buurtschap 'het Beijersche' waren er zowel vurige voorstanders als felle tegenstanders voor herstel van de negentiende-eeuwse ophaalbrug.

Schadeaanrijding

De oorspronkelijke ophaalbrug werd in 1888 gebouwd door IJzergieterij 'De Prins van Oranje' uit Den Haag. Deze firma leverde zes bruggen over de Stolwijksche Vliet. De ophaalbruggen kregen een gietijzeren hameipoort en een smeedijzeren balans met geklonken verbindingen. Van de zes identieke bruggen zijn er nu nog drie ter plaatse in oorspronkelijke staat aanwezig: twee bij Stolwijk en één aan de ingang van de Tiendweg bij Gouda. De vierde brug, die lag over de Stolwijker Schutsluis, werd in 1946 hergebruikt als overbrugging van de schutsluis in de monding van de 's-Gravenlandsche Vaart bij fort Uitermeer langs de Vecht, terwijl de vijfde, in de Koolwijkseweg bij Stolwijk, geheel verdwenen is.

Ook de zesde, de Beijersche brug bij Stolwijk, dreigde

dit lot te ondergaan. Op 10 maart 1993 schampte een veewagen de hameipoort, waarbij de brug zodanig werd beschadigd dat deze moest worden verwijderd. De linker gietijzeren hameistijl en een van de beide gietijzeren boogstukken in de hameipoort waren gebroken. Ook de verankeringen van de hameipoort en de schoren waren beschadigd of werden bij het verwijderen losgebrand. De balans verkeerde, behoudens enige oorlogsschade in de vorm van kogelgaten, in goede staat. Door achterstallig onderhoud waren de gemetselde landhoofden er slecht aan toe.

Om de toegang tot 'het Beijersche' te verzekeren, werd een tijdelijke overbrugging aangelegd. Over het toen circa tien jaar oude val werd een drietal draglineschotten geplaatst, terwijl de landhoofden op elkaar werden afgestempeld. Een groot deel van de agrarische bewoners van 'het Beijersche' waren hier best tevreden mee. Er was nu een overbrugging zonder beperking van doorrijdbreedte en doorrijdhoogte. Als er een nieuwe brug moest komen, zou dat een bredere betonnen plaatbrug moeten worden. De eigenaar van de brug, het toenmalige Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard, liet kort na de aanrijding de gemeente Vlist weten de brug te willen vervangen door een betonnen plaatbrug. De plannen daartoe waren overigens al voor de aanrijding gemaakt.



Detail van de kapot gereden onderdelen van de bovenbouw. (foto: HHSK)

Strijd voor herstel

Andere bewoners waren echter minder gelukkig met het verdwijnen van hun toegangspoort. Zij vormden een werkgroep en verzochten de provincie om de brug tot provinciaal monument te verklaren. De werkgroep werd bij haar wens gesteund door de NBS, waarbij ing. B.H. Coelman als contactpersoon fungeerde. Het Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard was onder enkele voorwaarden bereid de ophaalbrug terug te plaatsen. De hameipoort moest daarbij zowel een meter worden verbreed als een meter worden verhoogd.

De provincie besloot mei 1995 de brug op de provinciale monumentenlijst te plaatsen. In november van dat jaar verzocht het Bureau Cultuur van de Provincie Zuid-Holland de Nederlandse Bruggen Stichting een advies omtrent genoemde voorwaarden uit te brengen. De NBS kwam daarop met het rapport Restauratie en aanpassingen Beijersche Brug; een technische en cultuurhistorische beoordeling. De belangrijkste conclusie was de Beijersche brug niet te verbreden en slechts het val maximaal een halve meter lager op te leggen op een vernieuwde onderbouw. Daarmee werd voldaan aan het wettelijke vrije ruimte profiel. Een verdere vergroting van dit profiel zou het cultuurhistorisch karakter van de brug teveel aantasten en bovendien ongunstig zijn voor de krachtswerking in de hameipoort.

Het hoogheemraadschap zag daar niets in en vroeg in 1996 aan de gemeente Vlist een bouwvergunning voor het plaatsen van een nieuwe betonnen brug. Direct daarop diende de werkgroep een verzoek in om de brug de status van een rijksmonument te geven. Dit werd echter door de gemeente afgewezen, terwijl aan het hoogheemraadschap de aangevraagde bouwvergunning werd verleend. De werkgroep riep vervolgens de stichting Beijersch Belang in het leven die zich inzette voor de terugkomst van de ophaalbrug. Ing. Abe Maaijen was voorzitter en de belangrijkste woordvoerder van deze stichting. De stichting diende een bezwaarschrift in tegen de vergunningverlening. De gemeente weigerde de vergunning in te trekken, maar



Inheien van de betonpalen. (foto: HHSK)

bij hoger beroep verklaarde de Hoge Raad de vergunning uiteindelijk nietig. Het hoogheemraadschap moest een nieuwe vergunning indienen, ditmaal voor herplaatsing van de brug. Op 13 november van dat jaar werd de brug in een versnelde procedure ingeschreven als rijksmonument. Een jaar later geeft de staatsecretaris van OCW aan dat het verhogen van de brug het verlenen van een restauratievergunning niet in de weg staat. Hiertegen wordt door de tegenstanders van terugplaatsing bezwaar aangetekend, maar deze worden een jaar later ongegrond verklaard.

Besluit tot herstel

In 1999 nam het hoogheemraadschap een verkeersbesluit. Vervolgens gaf het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlist een bouwvergunning af voor het herstel van de brug. Ook hier werden weer bezwaren tegen in gebracht. Aan de rechtbank werd in 2000 door het hoogheemraadschap geschreven dat de brug 0,20 meter hoger en breder kon worden gemaakt, zodat aan een aantal bezwaren werd tegemoetgekomen. Een jaar later ging ook de Rijksdienst voor de monumentenzorg daarmee akkoord. De twee bruggen bij de Benedenkerkseweg en de brug bij de Tiendeweg werden overigens datzelfde jaar eveneens aangewezen als beschermd rijksmonument. Hun voortbestaan is daarmee verzekerd. Het college van dijkgraaf en hoogheemraden verklaarden in 2001 de bezwaren tegen het verkeersbesluit ongegrond en de afdeling bestuursrecht van Raad van State deed een jaar later hetzelfde inzake de verleende bouwvergunning.

In de jaren daarop probeerde het hoogheemraadschap de omwonenden op één lijn te krijgen. Dit lukte echter niet. In verband met zowel het vergroten van de doorrijdhoogte als het verbreden van de oorspronkelijke brug moest de afgegeven bouwvergunning worden aangepast. Dit gebeurde in 2005. In datzelfde jaar besliste de rechtbank dat de bezwaren tegen het verkeersbesluit van het hoogheemraadschap ongegrond waren. De tegenstanders gingen tegen deze besluiten



- Linksboven: Kunststof model van een hoekstuk van de hameipoort geplaatst in de gietkast. (foto: De Kuiper Noordeloos)*
- Rechtsboven: Het gieten van een van de hameistijlen. (foto: De Kuiper Noordeloos)*
- Linksonder: De gewapend betonnen onderbouw.*
- Linksmidden en rechtsonder: Opmetselen van de baksteenbekleding.*

niet meer in beroep, zodat kon worden begonnen met de herbouw van de ophaalbrug.

Restauratie

Het herstel werd in 2006 aanbesteed en gegund aan het aannemersbedrijf De Kuiper Noordeloos B.V. in Noordeloos. Dit bedrijf bouwde de nieuwe landhoofden. Deze zijn gefundeerd op betonnen heipalen. De landhoofden bestaan uit een gewapende betonconstructie, bekleed met baksteen. De aannemer besteedde het herstel van de ijzeren bovenbouw uit aan Smederij Van Rijn uit Hazerswoude-Rijndijk. Vrijwel de gehele ha-

meipoort moest opnieuw worden gegoten, enerzijds omdat enkele onderdelen kapot of verdwenen waren en anderzijds omdat deze poort zowel breder als hoger moest worden. Ook het dwarsverband en de ballastkist van de balans moesten om dezelfde redenen worden vernieuwd. Het gietwerk gebeurde bij Geraedts IJzergieterij in het Limburgse Baarlo. Van de te gieten onderdelen moesten modellen worden gemaakt. Hiervoor werd een Duitse firma ingeschakeld die daarvoor piepschuim en hout gebruikte. De nog bestaande onderdelen stonden hiervoor model. Beide hameistijlen werden voorzien van een meegegoten tekst. Naast de tekst op de oorspronkelijke stijlen (IJZERGIE TERY DE PRINS VAN ORANJE 'SHAGE 1888.) werd ook een nieuwe tekst toegevoegd (GERAEDTS IJZERGIE TERIJ BAARLO SMEDERIJ VAN RIJN RIJNDIJK 2006).

In bijgaand staatje is een globale kostenverdeling van de aanneemsom weergegeven. Daaruit blijkt bijvoor-



- Boven: De op de kolommen meegegoten teksten: zowel de tekst op de oorspronkelijke hameistijlen uit 1888 als de toegevoegde tekst uit 2006.*
- Rechtsboven: Het plaatsen van de balans. (foto: HHSK)*
- Rechts: Bovendeel van de hameipoort met het jaartal 1888.*

beeld dat het maken van de modellen even duur was als het gieten van de elementen. De totale kosten bedroegen circa € 700.000 die grotendeels door het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard moesten worden opgebracht. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg verleende een subsidie van € 120.000 terwijl de provincie € 12.000 bijdroeg. De vernieuwde brug werd 0,20 meter hoger en breder. Ook deze nieuwe afmetingen van de brug maakten het noodzakelijk om een hoogtebeperking in te stellen. Deze hoogtebeperking van 3,70 meter wordt niet fysiek afgedwongen. Voor voertuigen met een hoogte van 4,00 meter kan op verzoek door het hoogheemraadschap een ontheffing worden afgegeven. Een ontheffing kan gelijktijdig worden aangevraagd met een ontheffing van de gestelde gewichtsbepanking van 15 ton op de wegen in de Krimpenerwaard.

Opening

Op 5 juli 2006 kon de vernieuwde brug feestelijk in gebruik worden genomen. De Beijerscheweg is weer voorzien van een fraaie toegangspoort. Helaas zijn niet alle bewoners blij met de herplaatste brug. Kort na de opening werd de brug twee maal beschadigd, de laatste keer was de schade zodanig dat direct herstel noodzakelijk was om de stabiliteit van de brug te verzekeren. Bij de hameistijlen waren de stalen, in de grond verankerde beschermingsconstructies weggehaald, waarbij een stuk van de as waar de handslinger opgeschoven moest worden, was afgezaagd. Ook waren enkele moeren losgedraaid, zodat een levensgevaarlijke situatie ontstond. Vermoed werd dat er opzet in het spel was, zodat het hoogheemraadschap zich genoodzaakt zag om aangifte te doen. Gedreigd wordt de brug af te sluiten voor al het verkeer bij een nieuw vermoeden van sabotage.



Boven: Het openen van de brug door handbediening; achter het bloemstuk de stalen beschermingsconstructie om schade door aanrijden tegen te gaan.

Rechtsboven: De officiële opening van de brug op 5 juli 2006.

Rechts: Nieuw gegoten leuningwerk.



Bronnen:

- G.J. Arends en B.H. Coelman, Restauratie en aanpassingen Beijersche Brug; een technische en cultuurhistorische beoordeling, rapport NBS - TU Delft, Gouda december 1995.
- G.J. Arends, Ophaalbrug Gouderakse Tiendweg, NBS-Nieuws 8 (2000) nr. 3.
- G.J. Arends, Bruggen over de Stolwijker Schutsluis, Bruggen 14 (2006) nr. 1.
- Diverse krantenknipsels, onder meer uit de Goudsche Courant en het AD.
- Mondelinge en schriftelijke informatie ing. B.H. Coelman te Gouda, ing. A.F. Maaijen te Stolwijk, F. de Haan, projectleider van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK), aannemersbedrijf De Kuiper Noordeloos, Smederij Van Rijn en Geraedts IJzergieterij te Baarlo.
- Foto's van de schrijver, tenzij anders vermeld.

Globale onderverdeling aanneemsom Beijersche brug.

A. Tijdelijke verkeersvoorzieningen	ca. € 55.000,--
B. Onderbouw brug	ca. € 120.000,--
C. Bovenbouw:	
modelkosten	ca. € 35.000,--
gietwerk	ca. € 35.000,--
constructiewerk, conservering	
montagewerk	ca. € 45.000,--
D. Diverse werkzaamheden:	
Grondwerk, verhardingswerkzaamheden	
beschoeiingen e.d., bouwplaats	ca. € 45.000,--
E. Staartkosten:	
eenmalige kosten, aan- en afvoerkosten	
uitvoeringskosten, AK/WR	
stelposten, bijdragen RAW	ca. € 30.500,--
Aanneemsom	
De Kuiper Noordeloos B.V.	ca. € 365.500,--
	excl. btw