

*erfgoedparel *2017*



Inhoud

Geachte statenleden en collegeleden van de provincie Utrecht	4
Het verhaal van de brug	8
- <i>Viaanse oversteek</i>	10
- <i>de twaalf bruggen</i>	11
- <i>schoonheid van een kathedraal van staal</i>	12
- <i>de Lekzone</i>	13
- <i>de Nieuwe Hollandse Waterlinie</i>	14
- <i>de extra brug voor langzaam verkeer</i>	16
- <i>herbestemmingen</i>	17
- <i>conclusie</i>	18
Citaten	19
Eindnoten en literatuur	23

Geacht College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht, geachte leden van Provinciale Staten, geachte betrokkenen,

Stichting Boogbrug Vianen verzoekt u middels dit document de provinciale waarden van de Lekbrug op zo kort mogelijke termijn te onderzoeken. De reden van deze urgentie is gelegen in het voornemen van Rijkswaterstaat om de Lekbrug in 2018 te laten slopen. Op provinciaal niveau is de Lekbrug echter potentieel erfgoed dat onvoldoende is bestudeerd.

Stichting Boogbrug Vianen strijdt al 20 jaar voor behoud en openstelling van de Lekbrug maar Rijkswaterstaat houdt vast aan haar oude omstreden sloopplan uit 1997 en wacht op een goede staalprijs en goedkope aanbesteding. Het krampachtig vasthouden aan het sloopplan heeft elk initiatief tot behoud en bescherming van de Lekbrug vooralsnog gefrustreerd en in de kiem gesmoord.

Wanneer de Lekbrug niet gesloopt wordt dan kan deze binnen de provinciale context nog eeuwen dienst doen als een veilige oeververbinding waar tevens grote cultuurhistorische betekenis aan verbonden is.

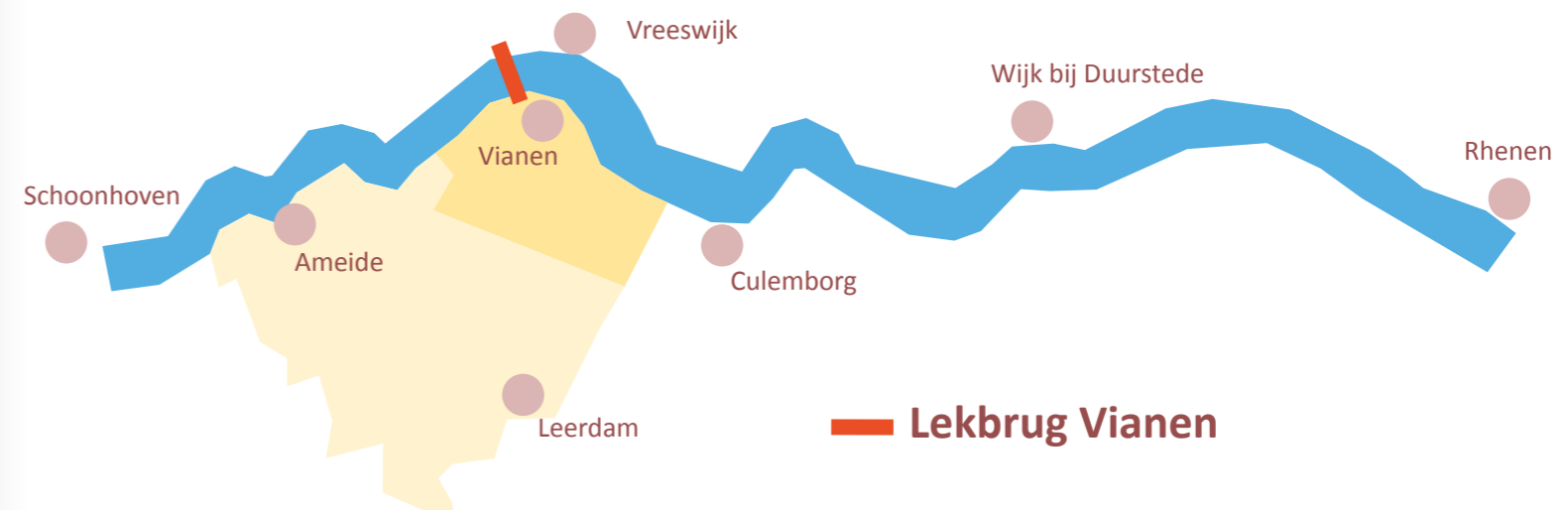
Over deze betekenis het volgende: eeuwenlang werd de zuidgrens van de provincie Utrecht bepaald door de Lek en de Nederrijn. Deze barrière (67 km) werd in 1936 met de Lekbrug bij Vianen open gebroken. Vanwege de nieuwe en eenvoudige oversteek oriënteerde Vianen zich vanaf die tijd steeds meer op Utrecht. In 2002 besloot de gemeente Vianen zich bij de provincie Utrecht aan te sluiten. De provinciale grens kwam hierdoor ten zuiden van Vianen te liggen.

Het is de verwachting dat de gemeenten Vianen, Leerdam en Zederik gaan fuseren en samen de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden gaan vormen. De gemeenten hebben aangegeven dat ze zich willen aansluiten bij de provincie Utrecht. De oude provinciale Lek-grens wordt dan over een totale lengte van 25 kilometer verder naar het zuiden verlegd. Hierdoor komen beide oevers van de Lekzone in de provincie Utrecht te liggen.

Het stedelijk gebied rond Utrecht, een van de meest verstedelijkte gebieden van Nederland met veel drukte en fietsverkeer, krijgt met uitbreiding van de Vijfheerenlanden een grotere vervlechting met de Lekzone en het Groene Hart. Volgens Gedeputeerde Staten zal *“het vestigingsklimaat voor de bewoners van het verstedelijkte gebied verbeteren door de nabijheid en toegankelijkheid van het landelijke gebied van de Vijfheerenlanden”* ¹. Dit betekent dat er een goede oeververbinding over de Lek naast de A2 dient te komen. Momenteel wordt hiervoor de Jan Blankenbrug gebruikt maar deze brug is niet voor langzaam verkeer ontworpen. Voor fietsers, wandelaars en landbouwvoertuigen is de Jan Blankenbrug onveilig en gevaarlijk ^{2, 3}. Een adequate oplossing ligt in openstelling van de historische Lekbrug waardoor een veilige oeververbinding ontstaat.

Los van bovengenoemde functionaliteit dringt de tijd om op provinciaal niveau de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de Lekbrug te beoordelen. Een groeiend aantal belanghebbende en deskundige organisaties hebben inmiddels de bijzondere waarden van de Lekbrug en haar markante schoonheid erkend, getuige de citaten die vanaf pagina 19 zijn opgenomen. Behoud en hergebruik van de Lekbrug wordt derhalve maatschappelijk breed en steeds breder gedragen.

Allereerst is de Lekbrug van betekenis in het kader van het Rijkswegenplan 1927 waarin twaalf bruggen over de grote rivieren werden gebouwd. Deze twaalf bruggen hebben grote cultuurhistorische waarden. De Lekbrug was in 1936 de zesde brug die werd geopend en kreeg sinds de jaren 70 extra waarde als toonbeeld van de snel groeiende automobiliteit in Nederland.



Belangrijke betekenis wordt vervolgens toegekend aan de twee rivierpijlers. Deze pijlers vormen vanwege de hierin aanwezige kazematten, elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De kazematten werden tijdens de bouw van de Lekbrug in 1933 op verzoek van de Minister van Oorlog, in het kader de Nieuwe Hollandse Waterlinie ingepast, hetgeen de Lekbrug uniek maakt. Hoewel de brug niet in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebouwd was kreeg dit infrastructurele bolwerk in de noord-zuidverbinding een buitengewoon belangrijke functie in de tweede wereldoorlog. De geallieerden vernietigden de brug in 1945 uit voorzorg, zodat de vijand deze niet meer voor troepenverplaatsingen kon gebruiken. Binnen het grondgebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is de Lekbrug een van de weinige bolwerken die in de tweede wereldoorlog werkelijk een defensieve functie heeft vervuld.

Meerdere organisaties (w.o. Stichting Menno van Coehoorn, Projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie, Museum IJsselstein, Strasse des Friedens) bepleiten het behoud van de Lekbrug en het toegankelijk maken van de kazematten vanaf de boogbrug. Binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie zou deze attractieve beleving uniek zijn.

De Provincie Utrecht spant zich in voor plaatsing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie op de UNESCO-Werelderfgoedlijst, maar zij heeft over de waarden van 'haar' Lekbrug, die deel uitmaakt van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, nog geen uitspraak gedaan. De UNESCO-nominatie is momenteel in proces en vormt een nieuw beleidsfenomeen. Dit biedt nieuwe inzichten waarop de Lekbrug gewaardeerd dient te worden. Beslissing over de UNESCO-nominatie valt in 2019.

Vervolgens zijn de landschappelijke waarden van de Lekzone van belang. De Provincie Utrecht waardeert de Lekzone, gelegen in het gebied van het Groen Hart, in de categorie: *"uniek landschap met een zeer hoge cultuurhistorische waarde"*⁴. De Lekbrug die tot in de verre omtrek als icoon en landmark te zien is geeft het rivierenlandschap hier reeds 80 jaar specifieke betekenis.

Voorts zijn de uiterwaarden van de Lek bij Vianen, Vreeswijk en IJsselstein als recreatiegebied voor publiek toegankelijk gemaakt. De centraal in dit gebied gelegen monumentale Lekbrug vormt hierin een economisch potentieel object. Als industrieel erfgoed, dat tegenwoordig sterk gewaardeerd wordt, zal de Lekbrug toerisme en investeerders aantrekken en de regio verlevendigen.

Bovendien maakt de Lekbrug deel uit van de identiteit van de omwonenden. Men ziet de boog als voornaam landmark voor stad en regio. Mede daardoor is de Lekbrug object van allerlei creatieve uitingen in vele logo's, talloze foto's, prachtige

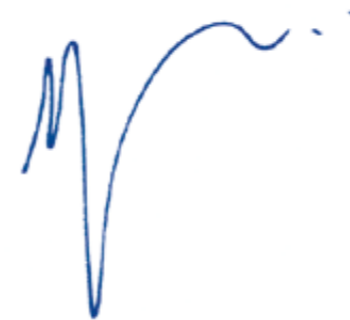
schilderijen en installaties, theater en honderden artikelen in kranten en vakbladen en tientallen t.v en radio-items.

Op grond van de genoemde waarden bezit de Lekbrug meer dan voldoende kwaliteit om als erfgoedparel te worden erkend. Veel organisaties, bestuurders en ondernemers bepleiten inmiddels hergebruik van de boogbrug. Blijkens het coalitieakkoord hecht de Provincie groot belang aan herstel, behoud en vooral ook beleefbaarheid van het vele erfgoed dat de provincie rijk is. Derhalve ligt het voor de hand dat de Lekbrug op provinciaal niveau beoordeeld wordt. Overigens stelt het fonds Erfgoedparels middelen beschikbaar voor urgente, onbeschermd en bedreigde objecten.

Hoog tijd dat de Provincie Utrecht zich door deskundige organisaties laat voorlichten zodat zij een zelfstandig standpunt kan innemen inzake de provinciale betekenis en de provinciale functionaliteit van de Lekbrug.

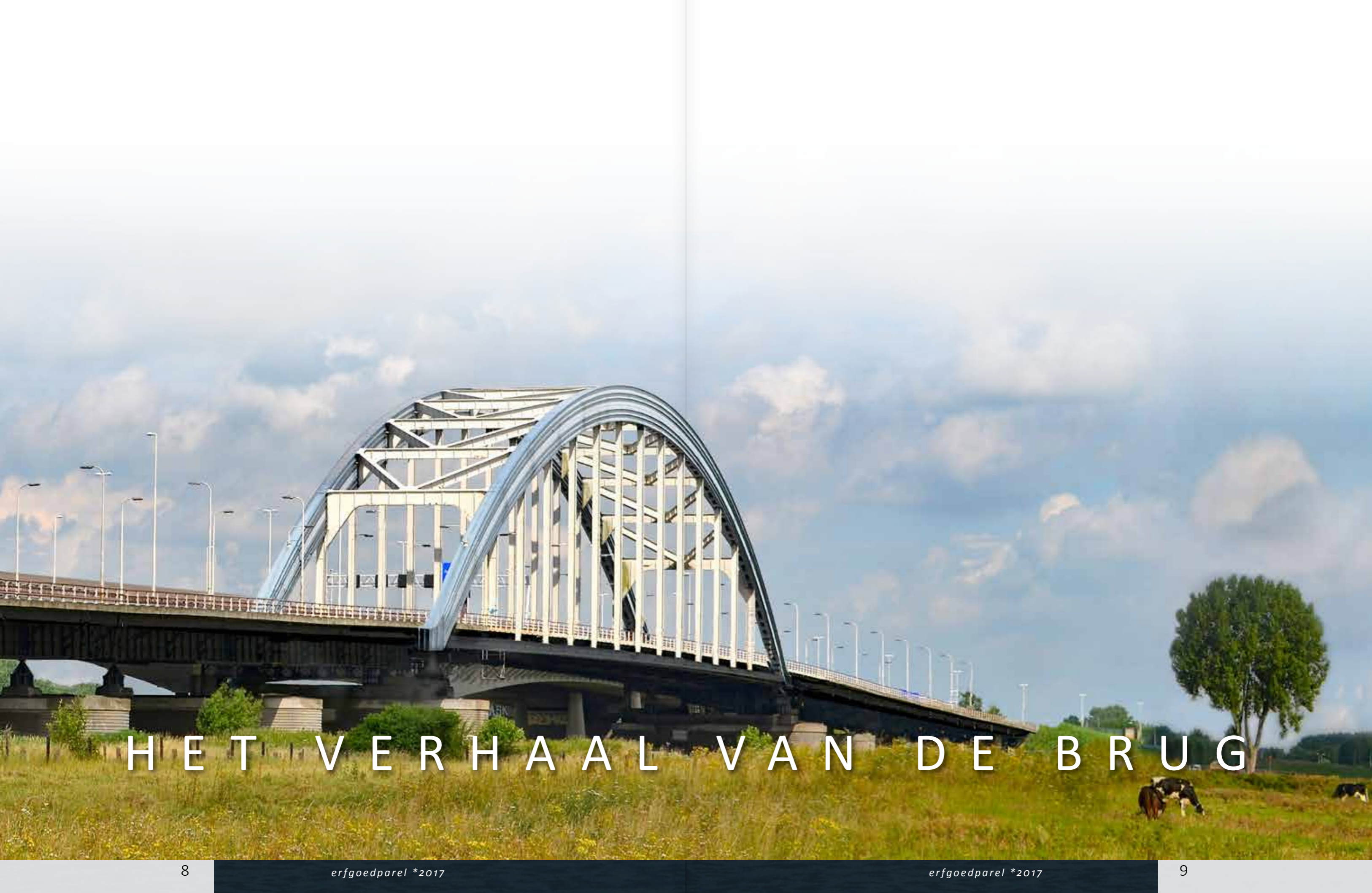
Stichting Boogbrug Vianen wil bijgevolg graag reactie van u ontvangen over de huidige en de verwachte veiligheid voor het langzaam verkeer op de Jan Blankenbrug, over de waarde van de Lekbrug in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, over het publiek toegankelijk maken van de kazematten, over de cultuurhistorische waarde van de 80 jaar oude Lekbrug in relatie met de Lekzone en over het economisch potentieel van de Lekbrug voor regio en provincie.

In afwachting en met vriendelijke groet,
namens Stichting Boogbrug Vianen,



Wim van Sijl
Walkade 15
3401DR IJsselstein

NB: In de volgende hoofdstukken wordt verder ingegaan op de bovenvermelde onderwerpen.

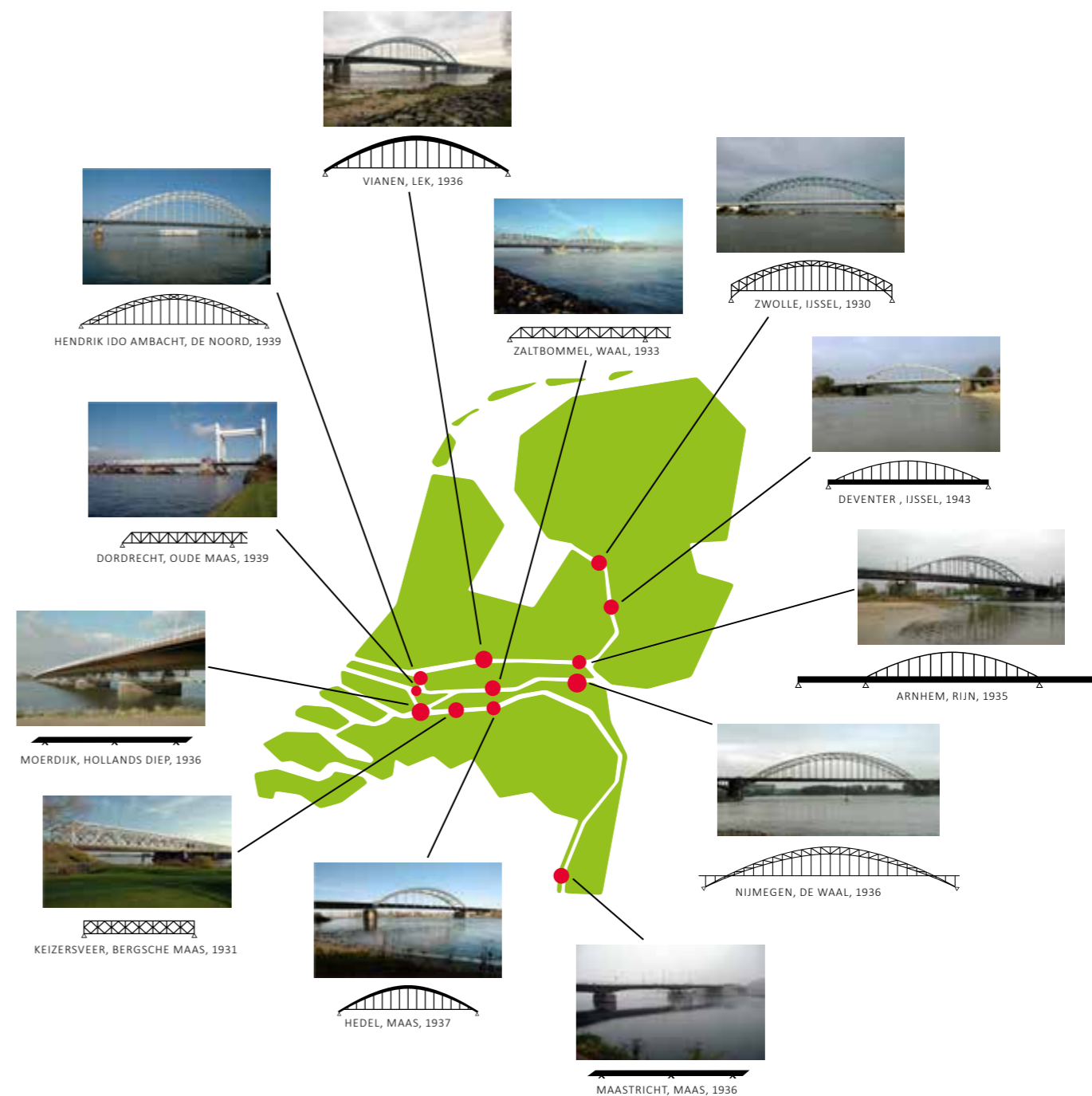


HET VERHAAL VAN DE BRUG

Viaanse oversteek

De Viaanse oversteek is een bijzonder kruispunt in Midden Nederland. Hier lag eeuwen geleden de splitsing van de Lek naar de Hollandse IJssel. Toen de Hollandse IJssel bij Klaphek in 1285 werd afgedamd kreeg het gebied historische betekenis. Vianen en IJsselstein groeiden tot voornamelijk vestingsteden en Utrecht liet voor de handel in 1373 de Vaartsche Rijn graven en bij Vreeswijk een houten sluis bouwen. Al deze ontwikkelingen leidden er toe dat de oversteek bij Vianen uitgroeide tot een centrum van waterwegen met in de 19^e eeuw een kruising van het Merwedekanaal en met in de 20^e eeuw de splitsing naar het Lekkanaal. De Viaanse oversteek was tevens de meest ideale plaats waar de Lek met een veerpont kon worden overgestoken. In de 18^e eeuw lagen hier maar liefst drie verschillende

veerponten naast elkaar, een Viaanse-, een Vreeswijkse- en een Rijksveerpont. Napoleon liet hier in 1813, om zijn troepen snel te kunnen verplaatsen, een eerste schipbrug aanleggen. Koning Willem gaf in 1827 opdracht voor een ontwerp van een vaste kettingbrug, die te duur bleek en om die reden niet werd gerealiseerd. Voor een betrouwbare en vlotte oversteek werd van 1840 tot 1936 uiteindelijk een schipbrug tussen Vreeswijk en Vianen aangelegd. Met de komst van de boogbrug in 1936 kreeg de Viaanse oversteek een geheel nieuw karakter. Hier ontstond een centrum van automobiliteit met uitbreidingen van de A2 in 1967, 1999 en 2010. Thans is de Jan Blankenbrug met 150.000 verkeersbewegingen per dag de belangrijkste oeververbinding in Midden Nederland en herinnert de boogbrug (filebrug) aan de snel groeiende automobiliteit van de 20^e eeuw.



de twaalf bruggen

Automobiliteit is een fenomeen dat in het begin van de 20^e eeuw ontstaan is toen steeds meer auto's op landwegen en in steden gingen rijden. Door het groeiende aantal verkeersbewegingen was het noodzakelijk om het wegennet te verbeteren en over rivieren en kanalen nieuwe bruggen aan te leggen. In 1927 werd daartoe het Rijkswegenplan 1927 door de

Tweede Kamer aangenomen. Dit plan gaf per provincie gedetailleerde informatie over verbeteringen van bestaande wegen en aanleg van nieuwe tracés. Een apart onderdeel van het Rijkswegenplan 1927 vormde de bouw van een groep van twaalf bruggen die voor snelle en veilige passage over de grote rivieren moest zorgen. De Lekbrug bij Vianen was in 1936 de zesde overbrugging die in dat kader werd geopend.



Het bouwen van de twaalf grote rivierbruggen was een bijzonder Nederlands project waar Rijkswaterstaat in 1928 een Bruggenbureau voor oprichtte en waar ir. Willem Harmsen leiding over kreeg. Allereerst moesten diverse nieuwe bouwvoorschriften worden opgesteld om vervolgens de situaties ter plaatse te beoordelen. Verantwoorde inpassing in de omgeving alsmede innovatie in de bouwconstructies waren belangrijke uitgangspunten tijdens de ontwerpfasen van de bruggen.

De twaalf bruggen bezitten thans grote cultuurhistorisch waarden. De bruggen bij Zwolle, Nijmegen, Arnhem en Hendrik

Ido Ambacht zijn inmiddels beschermd. Een aanwijzingsverzoek tot rijksmonument voor de Lekbrug werd in 2005 door de minister van OCW afgewezen met als belangrijkste reden dat Rijkswaterstaat besloten had de afgeschreven Lekbrug te slopen. De brug bij Hendrik Ido Ambacht, die reeds gerestaureerd was, kreeg om die reden voorrang in het Monumenten Selectie Project. In 2013 werd vervolgens een aanwijzingsverzoek tot gemeentelijk monument door de gemeenten Vianen en Nieuwegein afgewezen ondanks het positieve advies van de gemeentelijke Monumentencommissie van Vianen. Onderhoudskosten waren belangrijke argumenten voor de afwijzing.

schoonheid van een kathedraal van staal

Het symmetrische en weidse rivierlandschap bij Vianen was aanleiding voor ir. Harmsen om extra aandacht te besteden aan de esthetische kwaliteit van de Lekbrug. Hij wilde in dit fraaie landschap, dat hij betitelde als *“een der mooiste in Holland”*, een rustig brugbeeld zonder druk vakwerk. Daarom ontwierp hij voor de bogen dichte gebogen kokers die geconstrueerd werden uit grote stalen platen. Voor een overspanning van 160 meter was deze constructiemethode een noviteit. Vanwege grote onzekerheden over de krachtenverdeling binnen de stalen platen verhoogde Harmsen de veiligheidsfactor en liet plooiverstijvingen aan de zijkanten van de bogen aanbrengen. Uiteindelijk waren deze plooiverstijvingen niet nodig. De verschijningsvorm van de plooiverstijvingen herinnert nu aan de geschiedkundige bouwontwikkeling en bepaalt het bijzondere uiterlijk.

Harmsen zocht naar nieuwe schoonheid en een harmonieus samenspel tussen ingenieur en architect. Zo liet hij architect ir. A. van der Steur de werking van verjonging (verkleinen van de diameter/volume) in de plaatstalen bogen onderzoeken. Vanwege het verheffende effect in het brugbeeld werd er uiteindelijk gekozen voor ‘verjonging in de uiteinden’ en niet voor ‘verjonging bovenin de bogen’. De fraaie werking van de plaatstalen boogconstructie, de hoge portalen alsmede de rustig ogende dwarsverbanden werden in de literatuur hoog gewaardeerd en vergeleken met de *“Parijsche Triomfpoort”* en ook wel omschreven als *“een hooger huivende stalen regenboog”*.

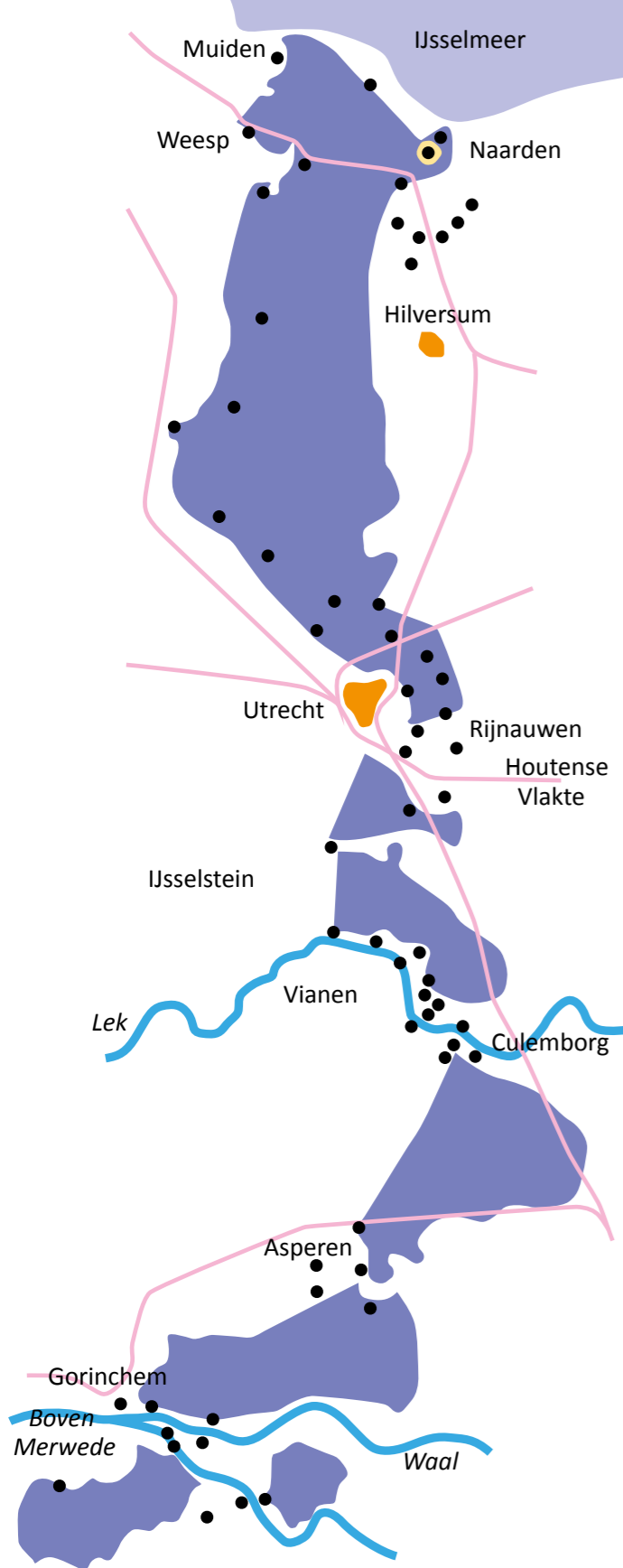
De bijzondere schoonheid kwam verder tot uiting doordat de rijstroken binnen de bogen werden gesitueerd. Hierdoor kwam de ‘geboorte van de boog’ (samenspel tussen oplegging, trekstang en boog) vanaf de dijk fraai in het zicht. Het prachtige zij-aanzicht is door de aanbouw van extra rijstroken in 1967 weliswaar aangetast maar met enkele aanpassingen is deze schoonheid in alle glorie weer terug te brengen. De extra aandacht voor de esthetiek bij het ontwerp van de Lekbrug paste geheel binnen de ontwikkelingen van het functionalisme van de jaren 30.



de Lekzone

De Lek is een rivier gelegen tussen Wijk bij Duurstede en de Kinderdijk. Vanaf de stuw bij Hagestein tot aan de Noordzee is de Lek, die stroomafwaarts overgaat in de Nieuwe Maas, het Scheur en de Nieuwe Waterweg, een getijrivier met een getijdenverschil van ruim 1 meter. Hier stroomt het water twee keer per dag in tegengestelde richtingen. Een fenomeen dat tot Hagestein zichtbaar is: een machtig spel tussen hemellichamen en een schommel van water met wijzigende stroomsnelheden. Tussen Vianen en Schoonhoven kronkelt de Lek als een levendige rivier weids door het landschap met veel historische verhalen over dijken en uiterwaarden, overstromingen en gevechten tegen het water. Halverwege ligt aan de noordelijke Lekdijk in het dorp Jaarsveld het dijkhuis van Neerlands oudste waterschap. Aan de overkant ziet men de kerktorens van Lexmond, Ameide en Tienhoven: authentieke rivierplaatsjes die in de nabije toekomst hoogst waarschijnlijk bij de provincie Utrecht gaan behoren. De Provincie Utrecht waardeert de Lekzone gelegen in het Groen Hart, waar het landschap de laatste eeuwen nauwelijks veranderd is, als *“uniek landschap met een zeer hoge cultuurhistorische waarde”* ⁴.

Vanaf Vianen heeft de Lekzone een levendige scheepvaart tussen Amsterdam en Rotterdam die het rustige rivierlandschap in beweging houdt. Nooit een saai moment, altijd iets te beleven. Niet zo massaal als op de Waal of zo flauw als op de Maas. Deze Lekzone met witte zandstranden en oude hardstenen kribben is het mooiste kronkelige natuurgebied waar het hart door klopt en de adem door stukt. Hier zijn de natuur, de grienden, de wielen en de meanderende geulen generaties oud.



Hoge dijken vieren uitbundig het uitzicht. Hier liggen geen bruggen en reguliere veerponten ontbreken.

Vanuit deze oogstrelende Lekzone ziet men stroomopwaarts bij Vianen, in de verte op de horizon, de magistrale verbingsboog tussen de dijken: met verjongingen aan de uiteinden, elegant als een icoon, barstens vol verhalen; een magneet van aandacht, onschuldig met sloop bedreigd.

de Nieuwe Hollandse Waterlinie

Vanwege de Duitse oorlogsdreiging werd tijdens de bouw van de boogbrug (1933) in de twee rivierpijlers extra ruimten aangebracht waar manschappen, zware mitrailleurs en munitie konden worden ondergebracht. Deze zogenoemde kazematten waren onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ter verdediging van de brug. Na het bombardement van Rotterdam verloren de kazematten hun functie en werd de brug op andere wijze verdedigd. Aan de noordzijde werden twee meter dikke betonnen wegversperringen gelegd en aan de zuidzijde werden, tegen de dijk aan, barakken voor de manschappen gebouwd. Op 5 januari 1945 werd



de boogbrug tijdens een bombardement door de geallieerden verwoest. Na de bevrijding werd de brug vervolgens door Werkspoor Utrecht hersteld en eind 1948 opnieuw voor het wegverkeer opgesteld. De kazematten werden bij het herstel dichtgemetseld en raakten in vergetelheid. Pas in 2007 bracht Stichting Menno van Coehoorn tekeningen en beschrijvingen van de kazematten boven water en beschreef deze als "enig in zijn soort vanwege de inpassing hiervan in reeds tijdens de bouw door Rijkswaterstaat voorziene ruimten".

In 2013 erkende de Projectgroep Nieuwe Hollandse Waterlinie de kazematten als vergeten elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Om deze reden schreef de projectgroep een brief aan de Minister van Infrastructuur en Milieu en verzocht haar om de boogbrug als recreatieve route te benutten en de kazematten als unieke en attractieve beleving voor publiek open te stellen. Rijkswaterstaat houdt echter vast aan haar sloopbesluit uit 1997 en is voornemens om de pijlers (kazematten) te behouden en de rest van de Lekbrug te slopen. De rivierpijlers komen dan ontdaan van hun functie, wezenloos langs de oevers te staan.

Over de sloopkosten het volgende: in 2007 werd de brug bij Zaltbommel gesloopt. De totale sloopkosten bedroegen toen 5 miljoen euro. De sloopkosten van de Lekbrug zijn thans nog niet bekend maar zullen aanzienlijk zijn. Rijkswaterstaat kan het budget voor de sloop evengoed besteden aan het toekomstige onderhoud van de Lekbrug en het toegankelijk maken van de kazematten.

Museum IJsselstein heeft aangegeven de kazematten als satelliet locaties te willen



adopter en deze ruimten een eigentijdse en kunstzinnige beleving te geven. Hedendaagse kunstenaars kunnen hier site-specific installaties realiseren die meerwaarde aan de kazematten geven. Behoud van de Lekbrug is dan uiteraard noodzakelijk.

Op 21 juni 2015 heeft de organisatie Europese Straße des Friedens de boogbrug als Vredesbrug Vianen aangewezen en deze opgenomen in een 5.500 km lange beeldenroute waar de organisatie sinds 1979 aan werkt. Op deze Europese beeldenroute staan inmiddels 500 kunstwerken: beelden die ontworpen zijn met het leidmotief Europese vrede.

De Vredesbrug Vianen is het eerste infrastructuur kunstwerk dat in de route is opgenomen en was op moment van toekenning de achtste grote vredesbrug in de wereld. De toekenning is met name gebaseerd op de unieke kazematten en de vernielingen van de brug in de Tweede Wereldoorlog. De brug heeft volgens de organisatie belangrijke symbolische waarden voor de Europese Vrede.

De provincie Utrecht spant zich in voor plaatsing van de Nieuwe Hollandse Water-

linie op de UNESCO-Werelderfgoedlijst. Het dossier UNESCO-nominatie is bij de Gedeputeerde Staten van de vier betrokken provincies in behandeling. De UNESCO-nominatie vormt een nieuw beleidsfenomeen en laat nieuwe perspectieven ontstaan waarop de Lekbrug gewaardeerd dient te worden. Beslissing over de UNESCO-nominatie valt in Parijs 2019.

Onderzoeksvraag is in hoeverre de Lekbrug een relatie heeft en onderdeel uitmaakt van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De brug, oorspronkelijk gebouwd in het kader van het Rijkswegenplan 1927, werd een strategisch bolwerk in de verdedigingslinie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ter verdediging van dit infrastructurele bolwerk waren tenslotte kazematten in de pijlers ingepast. Hoewel de brug niet in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie was gebouwd had de brug in de noord-zuidverbinding een



buitengewoon belangrijke functie. De geallieerden vernietigden uiteindelijk de brug uit voorzorg zodat de vijand deze niet meer voor troepenverplaatsing kon gebruiken. Binnen het grondgebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is de Lekbrug een van de weinige bolwerken die in de tweede wereldoorlog werkelijk een defensieve functie heeft vervuld. Over deze bijzondere relatie tussen Lekbrug en Nieuwe Hollandse Waterlinie is nochtans geen uitspraak bekend.

de extra brug voor langzaam verkeer

Begin jaren '60 ontstonden bij de boogbrug steeds vaker files. Dat was de reden om in 1967 buiten de bogen extra rijstroken voor langzaam verkeer aan te brengen. Voorts werd in het zelfde jaar het A27-tracé Lexmond-Lunetten vastgesteld waardoor, na opening van de Hagesteinsebrug (1981), de verkeersdruk op de Lekbrug enkele jaren verminderde. Eind jaren '80 groeide het fileleed opnieuw en in 1989 viel de beslissing voor de bouw van een nieuwe brug. Architectenbureau Zwarts & Jansma ontwierp een betonnen uitbouwbrug gebaseerd op samenhang met de boogbrug. De nieuwe brug werd in 1999 geopend en kreeg de naam Jan Blankenbrug. Verdere uitbreiding van de A2 op de boogbrug was niet mogelijk. De breedte tussen de bogen was maar 16 meter, net voldoende voor vier rijstroken zonder vluchtstroken. Daarbij kwam het ongemak en de verkeershinder bij onderhoud van de boogbrug. In 1997 viel de beslissing voor de bouw van een tweede nieuwe betonnen uitbouwbrug, identiek aan de eerste, en sloop van de oude Lekbrug. In de financiële berekeningen en afwegingen (vier verschillende variaties) werd ook een derde

nieuwe brug voor langzaam verkeer meegewogen. Deze langzaam verkeersbrug zou na de uitbreiding van de A2 in 2010 noodzakelijk zijn en op de oude pijlers van de boogbrug worden gebouwd. Over deze brug werd toentertijd echter geen besluit genomen.

Het plan voor de bouw van de extra langzaam verkeersbrug verviel toen in 2007 de Nieuwe Ontwerp-richtlijnen Autosnelwegen (NOA) werd goedgekeurd. Door deze richtlijnen werd het mogelijk om de rechter vluchtstroken, die voorheen bij vierbaans wegen verplicht waren, te laten vervallen. Bij Vianen werd daartoe besloten zodat de tijdelijke rijstroken voor het langzaam verkeer aan de buitenzijden van de Jan Blankenbrug in gebruik konden blijven. Na de uitbreiding van de A2 in 2010 werden deze rijstroken echter veel smaller en onveiliger. CUMELA² en de Kracht van Utrecht³ klagen sinds 2013 over de gevaarlijke en ongewenste situatie en pleiten voor openstelling van de boogbrug. Ook gemeente Vianen heeft de gevaarlijke situatie bij Rijkswaterstaat bekend gemaakt. Feit is dat de Jan Blankenbrug NIET ontworpen is voor langzaam verkeer.

herbestemmingen

In juni 2016 lanceerde de organisatie Papro Holding een unieke bestemming voor de oude Lekbrug. Met hun ervaring bij de bouw van het London Eye en reuzenraden in New York en Dubai deden zij voorstellen om glazen gondels over de bogen van de brug te laten lopen. De bogen lenen zich namelijk uitstekend voor deze spectaculaire trip over de Lek. In de glazen gondels worden bezoekers meegenomen in een geweldige uitzicht over de rivier en de plaatsen Vianen,



IJsselstein en Vreeswijk. Audiovisuele begeleiding kan daarbij vertellen over specifieke historische feiten en verhalen. Het plan van Papro Holding is een aanvulling op eerder gepresenteerde herbestemmingsplannen van Stichting Boogbrug Vianen⁵ en andere organisaties. Uit alles blijkt dat de Lekbrug een groot economisch potentieel bezit en investeerders en toerisme aantrekt.

In het kader van het project Ruimte voor de Lek zijn de uiterwaarden bij Vianen, IJsselstein en Nieuwegein voor recreatie toegankelijk geworden. Het pontje dat in 2002 opnieuw in de vaart werd genomen, biedt belangrijke recreatieve meerwaarden. Wanneer ook de boogbrug opnieuw wordt opengesteld, dan zal dit de recreatieve en cultuurhistorische beleving versterken. Tijdens een wandeling of fietstocht over de boogbrug ervaart men dan niet alleen het prachtige uitzicht over de Lekzone maar ook het spectaculaire zicht op de stalen boogconstructie en de bijzondere glooiing van de schoren onder



CITATEN

de Jan Blankenbrug. Een tocht over de Lekbrug biedt rust en cultuur: een groot contrast in vergelijking met de drukte op de Jan Blankenbrug waar het snelverkeer dicht langs wandelaars en fietsers raast en waar het fietspad gevaarlijk smal is

De provincie Utrecht heeft nog geen extra aandacht getoond voor de ongezonde en onveilige situatie voor fietsers, wandelaars, bromfietzers en landbouwverkeer op de Jan Blankenbrug. Het *Realisatieplan Fiets 2016-2020* van de provincie Utrecht (september 2016) kan hier o.a. verandering in brengen. Speerpunt en ambitie van de provincie Utrecht is verdubbeling van het fietsgebruik voor woon en werkverkeer. De extra toename van het langzaam verkeer vergroot echter de onveiligheid tijdens spijtstijden op de Jan Blankenbrug. Deze ambitie is derhalve in strijd met het aangenomen mobiliteitsbeleid waar gestreefd wordt naar realisatie van veilige, comfortabele en snelle fietspaden. Om de provinciale ambitie te bereiken biedt openstelling van de Lekbrug een duurzame oplossing.

conclusie

- de lekbrug bezit schoonheid, innovatie en vormgeving gerelateerd aan het functionalisme uit de jaren 30

- de Lekbrug heeft cultuurhistorische betekenis in het kader van het Rijks-wegenplan 1927 en in het kader van de groei van de automobilititeit
- de Lekbrug heeft provinciale betekenis met betrekking tot de aansluiting van de gemeente Vianen (gemeente Vijfheer-landen) bij de provincie Utrecht
- de Lekbrug heeft als landmark landschappelijke en cultuurhistorische waarde in de Lekzone
- de kazematten in de rivierpijlers zijn onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en kunnen, met de boogbrug op bijzondere wijze een bijdrage leveren aan historische, museale en artistieke ervaringen
- er ligt een onderzoeksvraag naar de relatie tussen de Lekbrug en de Nieuwe Hollandse Waterlinie
- de Lekbrug is een attractief object voor culturele en recreatieve activiteiten
- de Lekbrug is als toeristische trekpleister een economisch potentieel object
- behoud van de Lekbrug wordt gesteund door een substantiele groep deskundige erfgoedorganisaties
- openstelling van de Lekbrug biedt een duurzame en veilige oeververbinding tussen Vianen (gemeente Vijfheer-landen) en de rest van de provincie Utrecht.

Federatie Stichts Cultureel Erfgoed:

“...te meer waar, na grondig onderhoud, de brug tot in lengte van jaren een publieke functie kan blijven vervullen. Immers, een nuttig gebruik is altijd de beste voorwaarde voor het behoud van monumenten. Terecht stelt u dat de brug, dankzij het contrast met de nieuwe betonnen bruggen, een fraai eigen karakter behoudt waardoor zij ook als landschappelijk element haar waarde niet verliest...” [directeur drs. A.L. Jordaans 1998]

Nederlandse Bruggen Stichting:

“...bij de waardering komen vooral de aspecten: constructieve vormgeving en inpassing in het landschap tezamen met de gaafheid en zeldzaamheid naar voren. Die worden gewaardeerd als ‘in hoge mate belangrijk’. Ofschoon de waardering niet in de categorie ‘in zeer hoge mate belangrijk’ valt, is de belangrijkheid naar het oordeel van de NBS zodanig dat het niet uitgesloten is dat deze stalen boogbrug te zijner tijd in aanmerking komt als Rijksmonument...” [Waarderingsrapport 1999]

Marie-Louise ten Horn-van Nispen:

“...Gezien de verschillende geografische situatie werd niet gekozen voor een ‘standaard-type’, maar voor een aan de plaats en situatie aangepast ontwerp. Dat leverde een prachtige reeks grote bruggen die samen met de wegen uit het Rijkswegenplan zorgden voor de mobiliteit en modernisering van Nederland. De wegen volgen de basis van het huidige Rijkswegennet, de bruggen vertegenwoordigen een zodanig groot historisch belang dat bescherming noodzakelijk is...” [historica techniek, infrastructuur 2004]

ir. Tj Visser, ir. J. ter Brugge, ir. P. Kieft:

“...De Lekbrug is bijzonder fraai van vorm en uniek van constructie. Het is bovendien goed denkbaar dat de brug weer een gebruiksfunctie krijgt. Wij onderschrijven bijgaande stelling van Stichting Boogbrug Vianen dat de brug een historisch moment in de bruggen-bouw markeert, namelijk de eerste toepassing van een plaatwerkboog in Nederland...” [oud HID's Rijkswaterstaat 2007]

Stichting Menno van Coehoorn:

“...Wij ondersteunen gaarne de bezwaren van uw stichting tegen de sloop van de besproken boogbrug. Het verloren gaan van de kazematten zou een groot verlies zijn voor ons nationale erfgoed. Nu de brug bij Vianen een andere functie kan krijgen zou het zelfs mogelijk kunnen zijn deze kazematten weer zichtbaar en toegankelijk te maken...”
[voorzitter E.N. Westerhuis 2007]

Historische Kring Nieuwegein:

“...Wij hebben in 1988 al aangegeven dat de boogbrug over de Lek bij Vianen-Nieuwegein als Gemeentelijk Monument zou moeten worden aangemerkt. Wij vinden dat de brug moet blijven en zelfs weer in gebruik zal worden gesteld als fiets- en voetgangersverbinding...”
[secretaris P. Stennekes 2010]

Commissie Monumenten en Binnenstad van de gemeente Vianen:

“...De commissie erkent het belang van de boogbrug en adviseert unaniem positief over het verzoek tot bescherming Gemeentelijk Monument. De commissie benadrukt de herkenbaarheid van de brug in het landschap. De brug is volgens de commissie een beeldbepalend element van belang voor de beleving van de omgeving van Vianen als landmark. De brug is voor de gemeente Vianen uniek, in vormgeving, maat en tijdstypering en is in die zin voor de gemeente behoudenswaardig...”
[voorzitter ing. Piet den Hertog 2010]

Historische Vereniging Het Land van Brederode:

“...De oude boogbrug is in de visie van de vereniging een beeldbepalend element op de natuurlijke historische scheidslijn die de Lek vormt tussen IJsselstein en Nieuwegein aan de ene en Vianen aan de andere kant van de rivier. Met name vanuit het westen gezien is de visuele samenhang van de stalen boogbrug met de recentere betonnen brug krachtig. De robuuste uitstraling van de boogbrug wordt versterkt door de nieuwe brug en is van een opmerkelijke esthetische kwaliteit. Vanuit het oosten is het oorspronkelijke aanzicht op de boogbrug goed te zien en na verwijdering van de fietspaden uit 1967 kan ook de oorspronkelijke schoonheid van de onderkant van de boogconstructie weer in het zicht komen...” [voorzitter Josien de Jonge-Verduin 2012]

Bond Heemschut:

“...Het Rijkswegenplan van 1927 biedt een ‘eerste’ beeld van een voor het wegverkeer samenhangende infrastructuur in Nederland. Realisering maakte het noodzakelijk om de Grote Rivieren op meerdere plaatsen te kruisen waarmee een grootschalig civieltechnisch project een start maakte, vergelijkbaar met de spoorwegbruggenbouw uit het einde van de negentiende eeuw. Deze bruggen bieden inzicht op het civieltechnisch kunnen van Nederlandse ingenieurs in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw. Voeg daaraan

toe dat de ontworpen bruggen in ‘architectonisch gesproken’ modernistische stijl zijn opgezet en in vele gevallen perfect zijn ingepast in het omringende landschap. Daarmee tot aan de dag van vandaag - ondanks alle omgevingsveranderingen - zeer gewaardeerde landschappelijke herkenningspunten zijn gebleven. O.i. moeten de gebouwde twaalf (op dit moment minus één) verkeersbruggen in hun totaliteit als een ‘civieltechnische’ monument worden beschouwd...” [secretaris T.V. van Es 2012]

Utrechtse Stichting voor Industrieel Erfgoed:

“...De brug is in goede staat, en vergeleken met veel bruggen in de Verenigde Staten is ze zo goed als nieuw. Waarom houdt Rijkswaterstaat vast aan het idee de brug te slopen? Voor de rijkswegen is de brug niet meer nodig. En het is waar dat de brug op de lange termijn onderhoud nodig heeft. De brug zal mogelijk ook niet meer aan toegenomen eisen voldoen. Maar die argumenten gaan ook op voor veel woonhuizen waar nog met tevredenheid in wordt gewoond. Of kan Rijkswaterstaat moeilijk terugkomen op eerder ingenomen standpunten? Er waren tenslotte argumenten nodig om twee geheel nieuwe verkeersbruggen te bouwen. Waarom is deze brug volledig uit het verkeer gehaald? De ruime rijbanen zijn bijvoorbeeld een plezier om over te fietsen. Met weinig grondwerk en een asfaltstrookje op de opritten naar de brug is ze zo weer te gebruiken. Het onderhoud kan nog enkele tientallen jaren worden uitgesteld als uitsluitend fietsverkeer wordt toegestaan. Het zou een mooi initiatief van de gemeenten Vianen en Nieuwegein zijn om zich over de brug ontfermen. Rijkswaterstaat kan misschien nog wel (het gereserveerde sloop-) geld toegeven. Gewoon regelen, als grote mensen onder elkaar...”
[voorzitter Eric Nijhof 2012]

Projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie:

brief aan minister Schultz, “...Ik verzoek u het belang tot behoud van dit militair erfgoed bij uw overwegingen te betrekken en de boogbrug te behouden. Veel objecten van de Waterlinie zijn opengesteld voor publiek. Toegang tot de kazematten in de pijlers is vanaf de boogbrug goed realiseerbaar en vormt een unieke en attractieve belevenis. Daarbij anticipeer ik tevens op de mogelijkheid om de brug te benutten als recreatieve route ...”
[voorzitter mr. Ed d’Hond 2013]

Historische Kring IJsselstein:

“...De oude boogbrug heeft nadrukkelijk cultuurhistorische waarde, omdat met de brug in Midden-Nederland de eerste vaste oeververbinding werd gerealiseerd. De brug was decennialang het ultieme symbool voor de overgang van Noord- naar Zuid-Nederland, van Randstad naar het Zuiden. Vanuit cultuurhistorisch perspectief is de brug een beeldbepalend object in de regio, dat naar mate de tijd verschrijdt meer tot de verbeelding zal spreken. Bovendien is deze brug een van de weinige bewaard gebleven iconen van industrieel erfgoed in de regio en verdient alleen al om haar uniciteit vanuit deze

invalshoek onderschrijving van de wens tot behoud. Wij brengen voorts in herinnering het onderzoek van de historische vereniging Menno van Coehoorn, waaruit naar voren is gekomen dat wegens de strategische ligging van de brug in de Nieuwe Hollandse Waterlinie bij de bouw in 1933 – uniek in Nederland – in de pijlers kazematten voor mitrailleurposten zijn ingebouwd....” [voorzitter Bart Rietveld 2013]

Erica Delgorge:

“...Voor het eerst in Nederland werden de bogen niet uitgevoerd als vakwerkbogen, zoals toegepast bij de bruggen bij Zwolle en Nijmegen, maar werden zij opgebouwd uit stalen platen. Dit was een bouwkundige noviteit. Bouwhistorisch is de brug bij Vianen één van de belangrijkste bruggen in Nederland en gelegen naast de nieuwe vlakke bruggen is en blijft de boogbrug een historisch ijkpunt in een prachtig rivierenlandschap....” [kunsthistorica, auteur 2013]

Verein Strasse des Friedens:

brief aan diverse ministeries en EU “...De organisatie Skulpturenstrasse des Friedens beschouwt de boogbrug als metafoor bij uitstek voor ‘vredesverbindingen’. Dat de brug in WOII vernield werd, geeft haar als ‘vredesbrug’ bovendien bijzondere betekenis. Het feit dat de brug (eigenlijk) een monument is en als bouwwerk een stukje Nederlandse geschiedenis weerspiegelt, verleent dit plan voor het Nederlandse gedeelte van de beeldenroute duidelijk meerwaarde ...Overigens bieden de kazematten een uniek decor voor informatieve tentoonstellingen en andere acties die in het kader van de Europese eenwording en vrede geïnitieerd kunnen worden, mede door de organisatie Skulpturenstrasse des Friedens....” [voorzitter Cornelië Lagerwaard 2015]

Stichting Cuypersgenootschap:

“...De boogbrug heeft net als de andere bruggen die in 1927 gerealiseerd zijn in het kader van het Rijkswegenplan een grote cultuurhistorische waarde. De brug is een prachtige illustratie van de modernisering van Nederland in de 20^e eeuw en de opkomst van de auto. Bovendien is de brug een beeldbepalend element in het landschap....” [voorzitter prof. dr. V.V. Stissi 2016]

Stichting Erfgoed op Weg:

“...Wij hopen van harte dat de markante brug bij Vianen, waar zo velen herinneringen aan hebben, behouden blijft....” [voorzitter: Peter Nijhof 2016]

Eindnoten

- 1 zie pleitnota Gedeputeerde Staten Utrecht d.d. 5 juli 2016 ter onderbouwing van de Provinciekeuze bij de Herindelingsprocedure Vijfheerenlanden
- 2 CUMELA brancheorganisatie van landbouwondernemers (3.000 leden), klaagt over de onveilige situaties op de westelijke rijstrook van de Jan Blankenbrug. “...Op deze rijstrook, die feitelijk alleen bestemd is voor landbouwvoertuigen, worden fietsers gedwongen om over de barrier te klimmen waardoor ze op de snelweg terecht komen. Voorts voldoet de gehanteerde breedte (3,45 meter) niet aan de gestelde eisen. Landbouwvoertuigen breder dan 3,5 meter kunnen niet over de Jan Blankenbrug en landbouwvoertuigen van 3 meter hebben geen uitwijkmogelijkheden bij ongecontroleerde manoeuvres. Een alternatief voor het landbouwverkeer vormt de oude Lekbrug. Deze brug is uitstekend geschikt om (land)bouwvoertuigen tot 3,5 meter veilig af te wikkelen....”
- 3 De Kracht van Utrecht een participatiegroep van experts op gebied van OV en fietsverkeer, en leden van de Fietsersbond hebben in periode 2012-’15 in verschillende hoedanigheden (inspraak, brieven, website, tv-item, hoger beroep) geklaagd over de gevaarlijke situatie op de oostelijke rijstrook van de Jan Blankenbrug. “...Hier is de rijstrook voor fietsers en wandelaars een krappe 2,8 meter. Volgens regelgeving is dit verre van voldoende. Een breedte van 4,5 meter is minimaal. Op de brug bestaat de omstandigheid dat door klimmen en dalen verschillende snelheden ontstaan. In de spits worden meer dan 250 fietsers per uur geteld. Voorts is door een barrier en de brugleuning geen uitwijkmogelijkheid bij onverwachte inhaal of passeer manoeuvres. En op een hoogte van 15 meter krijgt een stevige wind boven de rivier al snel stormkracht waarbij slingeren over de weg geen uitzondering is. Het wachten is op een ernstig ongeluk. Voorts is de barrier (0,9 meter) die de fietsers, bromfietsers en wandelaars scheidt van het snelverkeer te laag. De barrier biedt onvoldoende bescherming bij ongewenste en ongecontroleerde manoeuvres op de snelweg. De monumentale Boogbrug van Vianen ligt er nog steeds in al haar kwaliteiten en dient zo snel mogelijk haar functie voor veilig langzaam verkeer te gaan vervullen....”
- 4 Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen - Katern Groene Hart, provincie Utrecht 2011, pagina 41
- 5 Stichting Boogbrug Vianen presenteert in het drieluik EEUW20 plannen om de holle bogen van de Lekbrug te gebruiken als bewaarplaats van herinneringsobjecten (gedenkbrug), om de brug te benutten als markt-, en evenementenbrug, om de brug te ervaren als ‘vredesbrug’ voor speciale vredesbijeenkomsten met expositieruimten in de kazematten (cultuurbrug) en als historisch object in relatie met een 50 meter hoge uitzichttoren (CentreNL) en een informatiecentrum over de Nederlandse infrastructuur (themapark).

Literatuur

- Cultuur en erfgoednota 2016-2019, provincie Utrecht 2016
- Tastbare Tijd 2.0, Roland Blijdenstijn 2015
- Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen - Katern Rivierengebied, provincie Utrecht 2011
- Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen - Katern Groene Hart, provincie Utrecht 2011
- Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen - Katern Waterlinies, provincie Utrecht 2011
- Utrechtse Landschappen, provincie Utrecht 2012
- IN VERBINDING! coalitieakkoord 2015 - 2019, provincie Utrecht
- Realisatieplan Fiets 2016-2020, provincie Utrecht 2016
- De Ingenieur, ir. W.Harmsen 1934
- STAAL, ir. B.Braat 1936
- Architectura, Th. Haakma Wagenaar 1937
- Beleid en Planning in de wegenbouw: Rijkswaterstaat, Dirk Maarten Ligtermoet 1998
- RIJKSWEGENPLAN, BESLUIT van den 4den Juni 1927: Koninklijke Bibliotheek Den Haag 1927
- Bruggen in Nederland, Vaste bruggen van ijzer en staal: Nederlandse Bruggen Stichting 1997
- De Nederlandse Brug, 40 markante voorbeelden: Nederlandse Bruggen Stichting 2012
- Bruggen in Nederland 1940-1950, Vernieling en herstel: NBS, Elisabeth van Blankenstein 2009
- Nederlandse ingenieurs en hun kunstwerken: Stichting. Historie der Techniek, M.L. Ten Horn-van Nispen 1994
- Twee eeuwen Rijkswaterstaat: Europese Bibliotheek, o.a. M.L. Ten Horn-van Nispen 1998
- Bruggen, Visie op architectuur & constructie: Nederlandse Bruggen Stichting, o.a. Erica Delgorge 2004
- Kruising, De geschiedenis van pont en Lekbrug: Europese Bibliotheek, M.J. Ververs, 1999
- Overspanning, De bouw van de tweede Lekbrug bij Vianen: Europese Bibliotheek, G. Haverkamp 1999
- verzoek tot aanwijzing Rijksmonument van de boogbrug over de Lek bij Vianen: Stichting Boogbrug Vianen 1999
- BOUW stalen overbrugging over de Lek bij Vianen 1936, herbouw 1948: Stichting Boogbrug Vianen 2000
- Verzoek tot aanwijzing Rijksmonument van de verkeersbrug over de Waal bij Zaltbommel: Stichting Boogbrug Vianen 2002
- Verzoek tot voordracht Unesco Werelderfgoed van de 12 bruggen: Stichting Boogbrug Vianen 2004
- Verzoek tot aanwijzing Complex Rijksmonument van de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927: Stichting Boogbrug Vianen 2005
- Verzoek tot aanwijzing gemeentelijk monument van de boogbrug over de Lek bij Vianen: Stichting Boogbrug Vianen 2010
- De Viaanse oversteek, kathedraal van staal: Stichting Boogbrug Vianen 2015
- Masterplan, herbestemming boogbrug Vianen: Stichting Boogbrug Vianen 2015
- CentreNL: Stichting Boogbrug Vianen 2016

Stichting
Boogbrug
Vianen
streeft naar
behoud en
erkenning van
de 12 grote bruggen
van het
Rijkswegenplan 1927
als spiegel
van
Nederland



© Stichting Boogbrug Vianen
Walkade 15
3401 DR IJsselstein
t. 030 6872934
www.stichting-boogbrug-vianen.nl

isbn: 978-90-75447-13-2

druk: Libertas Pascal Utrecht

dank: Anke Schuijlenburg, Bart Rietveld,
Corien Alsbach, Edith Verboom, alle donateurs

vormgeving:
Martien Rietveld (Grafimarie)