

# Stichting Boogbrug Vianen



## AANVRAAG

TOT AANWIJZING GEMEENTELIJK MONUMENT  
VAN DE BOOGBRUG  
OVER DE LEK BIJ VIANEN-NIEUWEGEIN

**wat blijft is de eeuwigdurende reflectie  
van de onsterfelijke vorm**

*Yk Amei  
uit: manuscript XVIII 2009*

*isbn 978-90-75447-04-0*

*foto's  
cover, pagina 11115 Hugo Boxhoorn  
pagina 7 Jaap Clements*



# Stichting Boogbrug Vianen

Walkade 15  
3401 DR IJsselstein  
tel/fax 030 6872934  
kvk 30150201  
ING bank 67.54.19.484

.....  
datum:  
5 januari 2010

onderwerp:  
aanvraag tot aanwijzing Gemeentelijk Monument  
van de boogbrug over de Lek bij Vianen-Nieuwegein

## **College van Burgemeester en Wethouders van de**

**gemeente Vianen**  
**gemeente Nieuwegein**

Geacht College,

Stichting Boogbrug Vianen, tot doel hebbende, het behouden van de 12 bruggen over de grote rivieren die gebouwd zijn in het kader van het Rijkswegenplan 1927,<sup>1</sup> zetelend te IJsselstein en kantoor houdende aldaar aan Walkade 15, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar bestuurder Wilhelmus Johannes van Sijl, wonende te IJsselstein aan de Walkade 17,

**verzoekt u de stalen boogbrug over de Lek gelegen op de percelen  
Vreeswijk B 5398, 5016  
Vianen B 5193, 2912, 2894, 3876, 3124, 3125, 3126  
aan te wijzen als beschermd Gemeentelijk Monument.**

De brug gebouwd in 1936 heeft voor de regio en de steden Vianen en Nieuwegein belangrijke cultuurhistorische en geschiedkundige waarde en is een voornaam landmark. De brug is vanwege de grote plaatstalen bogen een tijdsgewricht in de bouwgeschiedenis. Voorts vormt de boogbrug een belangrijke schakel binnen de groep van 12 bruggen over de grote rivieren die gebouwd zijn in het kader van het Rijkswegenplan 1927. Nieuw feit is dat de brug onderdeel uitmaakt van de Nieuwe Hollandse Waterlinie

Op grond van navolgende omstandigheden meent verzoekster dat bescherming van voormelde brug middels een gemeentelijke monumentenstatus gewettigd is.

---

<sup>1</sup> bijlage I: statuten



## OBJECTOMSCHRIJVING

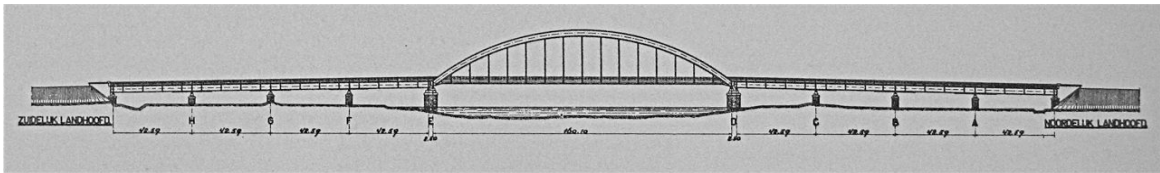
1.

De stalen overbrugging heeft een totale lengte van 500 meter en een breedte van 16 meter . Het aanzicht van het brugbeeld is symmetrisch.

Boven de rivier ligt een boogconstructie met een overspanning van 160 meter. Aan de gebogen volwandige hoofdliggers is een laaggelegen betonnen wegdek gehangen.

Om de spatkracht van de bogen op te vangen is aan de uiteinden van de bogen een trekband gemonteerd. Deze trekband is in het wegdek geïntegreerd.

Boven de uiterwaarden liggen aan beide zijde vier overspanningen van 42,6 meter uitgevoerd als volwandige stalen liggers met hooggelegen betonnen wegdek.<sup>1</sup>



2.

De totale overspanning is een geklonken constructie.

Hoewel in de 30er jaren het lassen in opkomst was heeft men wegens gebrek aan ervaring afgezien van deze verbindingstechniek.

Sinds de sloop van vele oude stalen bruggen is de Viaanse brug een van de weinige grote bruggen die nog geheel geklonken is.<sup>2</sup>



3.

De aannemer van de middenbrug was de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen. De aanbruggen werden door de Nederlandse Dok Maatschappij te Amsterdam vervaardigd. In verband met de heersende werkeloosheid in de 30 er jaren werden de werkzaamheden volgens een quotumregeling onder een groot aantal Nederlandse aannemers en fabrikanten verdeeld.<sup>3</sup>

4.

De overbrugging kwam in 1936 gereed en verving de oude schipbrug bij Vreeswijk. Tijdens WO II werd de middenbrug vernield (1945) waarna zij herbouwd en in 1948 opnieuw opengesteld werd.

In 1967 werden aan weerszijden van de brug extra rijstroken voor het langzaam verkeer aangebracht

<sup>1</sup> bijlage 3: "Het Compex", pag. 42

<sup>2</sup> bijlage 2: "Bouw"

<sup>3</sup> bijlage 4: "Synopsis I: vervlechting", pag. 18-19



de brugconstructie werd in zijn geheel geklonken

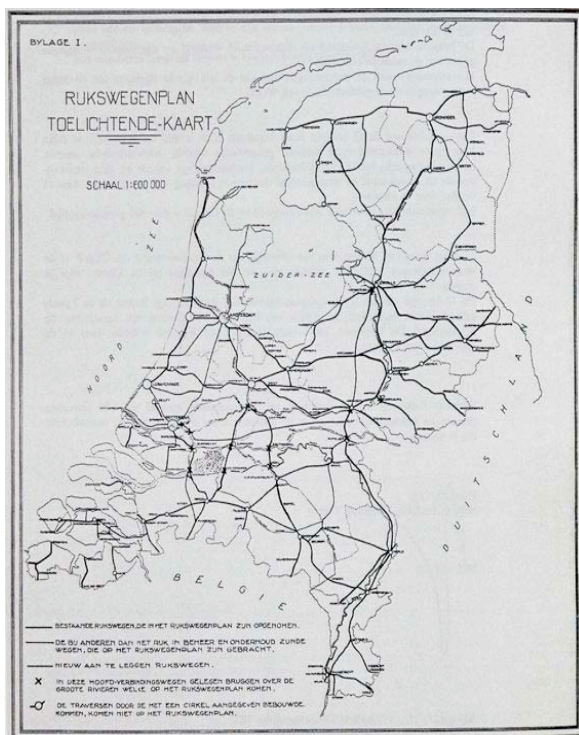
## WAARDENSTELLINGEN

### - de brug als landmark

Door de toename van het autoverkeer werd in 1927 door de Nederlandse regering het Rijkswegenplan 1927 aangenomen. In dit plan werd bepaald dat oude rijkswegen moesten worden verbeterd en nieuwe wegen moesten worden aangelegd. Om de doorgang van het autoverkeer bij de grote rivieren te bevorderen besloot men bij 12 pontveren nieuwe bruggen te bouwen. Deze 12 bruggen werden als groep geproduceerd en kregen door de ligging in het wegennet en de rivierendelta, de ontwerpfase en het productieproces een onlosmakelijke verbinding met elkaar waardoor ze tezamen als Monumentencomplex kunnen worden aangemerkt.<sup>1</sup>

De 12 bruggen zijn stuk voor stuk indrukwekkende landmarks die de grootsheid van de Hollandse Delta tonen. De Viaanse brug is door de centrale ligging in de A2 en gelegen over de Lek één van de bekendste en indrukwekkendste landmarks van de delta.

Voorts zijn de hoge bogen in de verre omtrek te herkennen als regionaal landmark. De boogbrug wordt daarom door de gemeente Vianen en Nieuwegein vaak als beeldmerk gebruikt. Het toont op herkenbare wijze de plaatselijke identiteit van een eeuwenoude oversteekplaats waar land en waterwegen elkaar kruisen en waar de nabijheid van de Hollandse delta voelbaar is.

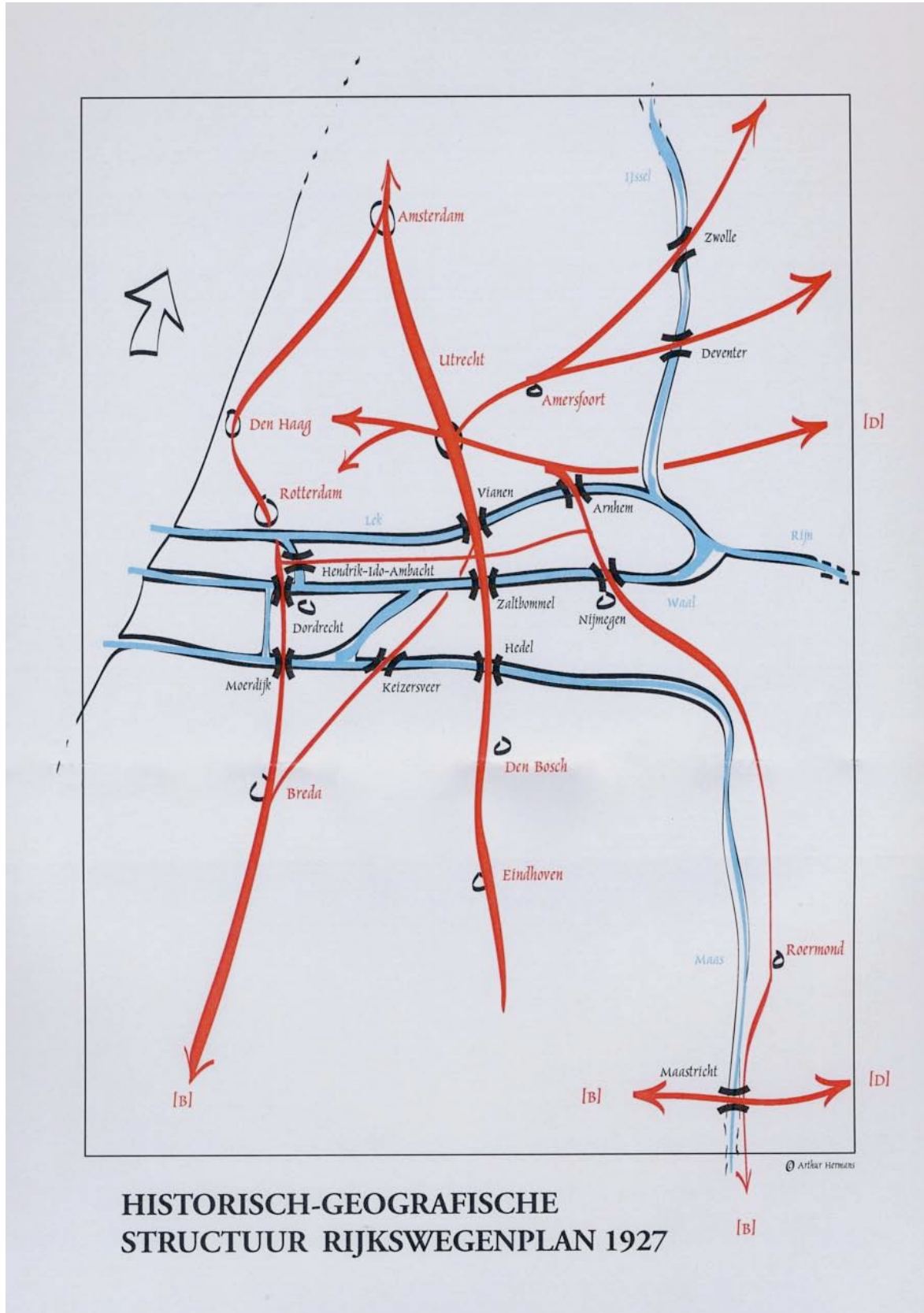


Rijkswegenplan 1927



landmark voor stad en regio

<sup>1</sup> bijlage 3: "Het Complex", pag. 3-11



de twaalf grote overbruggingen in relatie met de Hollandse delta en de autowegen van het Rijkswegenplan 1927



## WAARDENSTELLINGEN

### *- de brug als cultuurhistorisch erfgoed*

In het Rijkswegenplan 1927 werd bepaald dat de 12 bruggen niet in het buitenland maar in Nederland gebouwd moesten worden. Het zou de werkgelegenheid in de crisisjaren van de 30 er jaren stimuleren. Daarnaast zou het de kennis bevorderen. Nederland had nog weinig ervaring met het bouwen van grote stalen overbruggingen. Om dit grote project in goede banen te leiden werd ingenieur W.J.H. Harmsen aangesteld. Aan hem werd gevraagd een Bruggenbureau op te richten en leiding te geven aan ontwerpers en uitvoerders.

Elke brug werd onder zijn toezicht met grote zorgvuldigheid ontworpen met inachtneming van esthetica en inpassing in stad en landschap.

Onder de bezielende leiding van ir. Harmsen ontstond binnen de Rijkswaterstaat een krachtige bouwdienst die vorm gaf aan de Nederlandse architectuur.<sup>1</sup> Hij was daarnaast de grote leider in de wederopbouwperiode toen hij als directeur-generaal van Rijkswaterstaat van 1945 tot 1951 de honderden vernielde kunstwerken uit WO II liet herstellen.

Ingenieur Harmsen is één van de voornaamste ingenieurs van Nederland uit de 20<sup>e</sup> eeuw met een vergelijkbare status als ir. C. Lely en ir. J. Blanken. De brug bij Vianen is één van zijn vooruitstrevendste projecten.

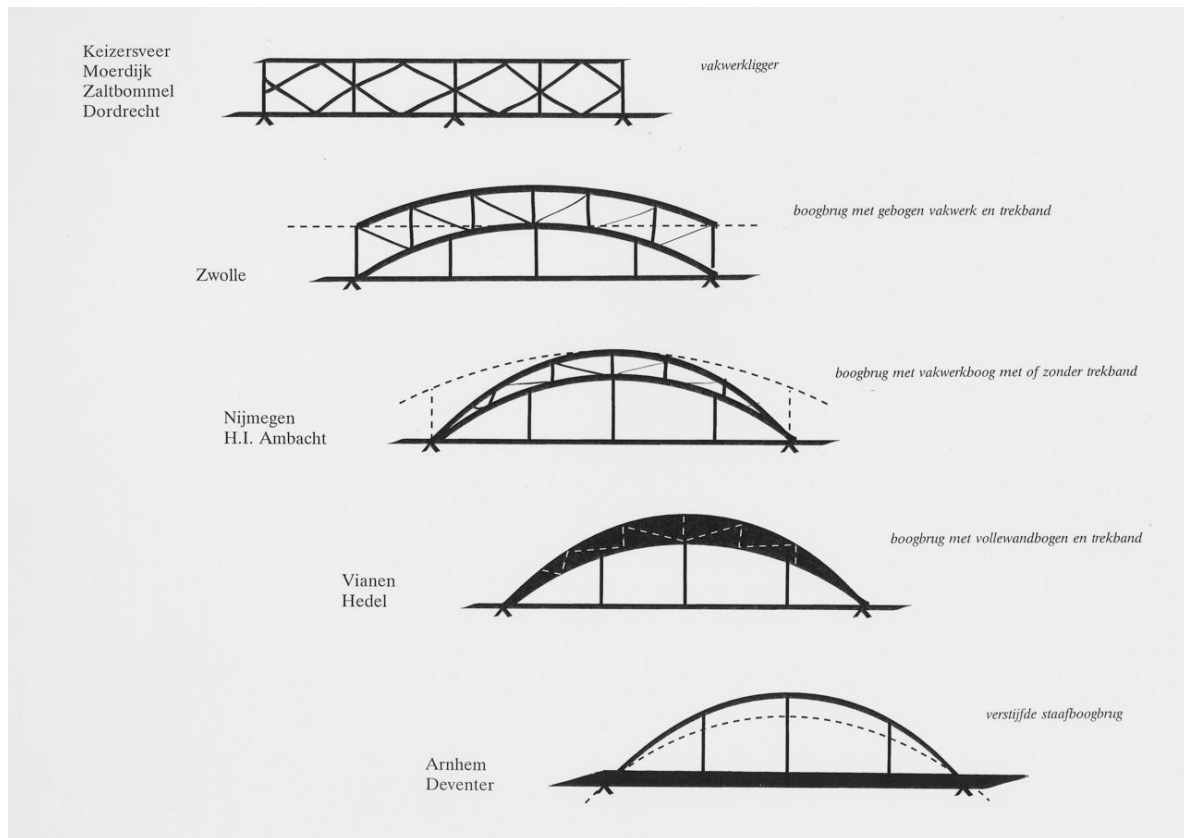


ir. W.J.H. Harmsen



de nieuwe Bouwdienst Rijkswaterstaat bij Westraven ontstaan uit het Bruggenbureau opgericht door ir. Harmsen

<sup>1</sup> bijlage 4: "Synopsis I: organisatie", pag. 20-22



Synopsis I, pagina 25: ontwikkeling van de boogbrug in de 20<sup>e</sup> eeuw

weldigt. Doch zakelijk in den ijselijken zin van het woord ligt zij daar toevallig over een trotsche rivier, evenzeer pasklaar voor een polder of een rangeerterrein. Het is domweg brug per strekkenden meter en hier is 1000 meter ingeslagen. De oude spoorbrug, die met haar bogen tenminste nog adem haalt om den overkant te halen, was 1400 meter lang. Bij de verkeersbrug is het noordelijk landhoofd als een dam, 400 meter lang, in de rivier geschoven. Hierdoor ligt de oude „veertienboog” naast de nieuwe brug, met vier bogen te veel voor gek.

Het is wellicht juist om deze overbrugging met het oog van den passeerenden autorijder te bekijken. Dan wordt het een horizontale liftkoker, die door zijn luchtigen modernen vorm het oog vrij spel laat voor een blik op de rivier en dan sluit dit gevaarte geheel aan bij de strakke oevers en de iepenlanen, welke voor de Zuidhollandsche eilanden zoo karakteristiek zijn. Strak Hollandsch landschap, dijken, lanen, wilgen, sloten, met hier en daar een sobere kerktoren aan den gezichtseinder. Hier is geen stad of heuvelrug en zoo gezien is het zelfs een gelukkige gedachte geweest, om de overbrugging van het Hollandsch Diep zoo zakelijk mogelijk van vorm te doen zijn.

De brug te Vianen noem ik met opzet het laatst. Zij spant onherroepelijk de kroon. Alle goede eigenschappen in de voorafgaande drie bruggen zijn hier vereenigd.

Zie, daar bestaat toch meer dan één onderscheid tusschen archi-

tect en ingenieur. Van een nieuw huisje, al is het nog zoo'n lor, weet ieder voorbijganger, die bij zijn tijd niet wil achterblijven, den naam van den architect te vertellen. Van de brug in Vianen, die toch een stuk XXste-eeuwsche bouwkunst is, al moge zij niet bewust als zoodanig geschapen zijn, is de ontwerper onbekend. Laat alle bewoners van Vreeswijk en Vianen in rustigen tred (uit den pas) de brug heen en terug bewandelen, vraag hun op kalmeerenden toon naar den naam van den ontwerper, en als er twee zijn, die U het antwoord kunnen geven, zijn het net de burgemeesters.

Wanneer men de brug van verre over den verkeersweg nadert, doet haar rijzige slanke constructie denken aan de Parijsche triomfpoort. Dichterbij komend ontvouwt zich de perspectief, tot men zich plotseling onder de steeds hooger huivende stalen regenbogen bevindt. De tijd, waarin zoo'n grootsch gedacht bouwwerk tot stand komt, moet, trots de maatschappelijke inzinking, groot zijn. Kinds-kinderen zullen dit eerst recht kunnen zien aan dit adellijk bouwwerk. Een land, dat zoo'n kunstwerk tot uitvoering brengt, kan meer, omdat een land, dat in benarde omstandigheden het vertrouwen in de toekomst in zulk een daadwerkelijken vorm weet te verwezenlijken, reeds op weg is die toekomst voor zich te veroveren.

Th. HAAKMA WAGENAAR.

## WAARDENSTELLINGEN

### - de brug als vorm en constructie

In het industriële tijdperk van de 19<sup>e</sup> eeuw begon men steeds meer stalen bruggen te bouwen, eerst nog met gegoten ijzeren brugdelen, maar al snel werd dat opgevolgd door het gewalste profielstaal. Hiermee kon men vakwerkconstructies bouwen en grote afstanden overbruggen. In de 20<sup>e</sup> eeuw ontwikkelde men vervolgens de eerste grote boogbruggen uit plaatstaal. In plaats van het ingewikkelde vakwerk werden nu gesloten bogen geconstrueerd. De Viaanse brug was de eerste grote brug waarvan de bogen werden opgebouwd uit plaatstaal. Om de dichte boogvorm een elegant uiterlijk te geven maakte de ontwerpers de bovenkant van de boog één meter dikker dan de uiteinden.

De vier plooverstijvingen die aan de bogen waren geklonken om het plooiën van de platen tegen te gaan versterkte deze elegantie.

De eenvoudige en strakke lijnen van het totale brugbeeld opende een nieuw tijdperk. Het feit dat grote bogen werden opgebouwd uit plaatstaal en niet meer werden opgebouwd uit een vakwerk, zoals bijvoorbeeld bij Nijmegen, Zwolle en Hendrik-Ido-Ambacht, wordt thans aangemerkt als belangrijk tijdsgewricht.<sup>2</sup>

In het vaktijdschrift Architectura wordt beschreven hoe in de boogbrug bij Vianen de nieuwste ontwikkelingen op gebied van bruggenbouw zijn samengebracht.<sup>3</sup> De laatste alinea geeft hierover een duidelijke conclusie.



Eerste ontwerpschets van ingenieur A.J. van der Steur met bogen die bovenin dunner zijn en waarop men om esthetische redenen uiteindelijk koos voor bogen met een dikkere bovenkant.



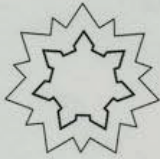
vier plooverstijvingen ter versterking van de platen



vakwerk in een boogconstructie

<sup>2</sup> bijlage 4: "Synopsis I: van vakwerklijger naar verstijfde staafboogbrug", pag. 23/25

<sup>3</sup> bijlage 5: artikel uit het vakblad Architectura 1937



## STICHTING MENNO VAN COEHOORN

OPGERICHT 18 APRIL 1932

Secretariaat: Mariaplaats 51, 3511 LM Utrecht, tel. 030 - 231 22 30, fax 030 - 231 20 30,  
E-mail: info@coehoorn.nl, website: www.coehoorn.nl

Nr: 4/54.a/07

Utrecht, 17 juli 2007

Onderwerp: Boogbrug Vianen

Referte : Tfn-overleg

AAN: Stichting Boogbrug Vianen  
t.a.v. W.J. van Sijl  
Walkade 15  
3401 DR IJsselstein

Geachte stichtingsbestuur,

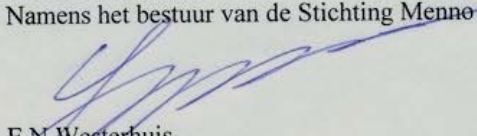
De Stichting Menno van Coehoorn stelt zich onder meer ten doel het bevorderen van de instandhouding en de herkenbaarheid van voormalige verdedigingswerken en de daarbij behorende of andere militair-historische infrastructuur (o.a. linies, stellingen, bouwwerken) in Nederland of daarbuiten, in het laatste geval mits met een Nederlands verleden.

Een van de belangrijkste linies van Nederland is de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het revitaliseren van deze linie is thans zelfs een nationaal project en de nominatie van deze linie voor de lijst van het Werelderfgoed is in voorbereiding.

In deze linie is gelegen de boogbrug bij Vianen. In elk van de twee hoofdpijlers van deze brug is - als onderdeel van de nieuwe Hollandse Waterlinie - aan de oostzijde een kazemat voor een zware mitrailleur ingebouwd. Deze kazematten zijn uniek. Weliswaar zijn ook in andere brugpijlers (zoals bij Hendrik-Ido-Ambacht) mitrailleurkazematten ingebouwd maar het ontwerp van de kazematten in Vianen is enig in zijn soort vanwege de inpassing hiervan in reeds tijdens de bouw door Rijkswaterstaat voorziene ruimten. Een tekening van een van deze kazematten en de daarover gevoerde correspondentie bevindt zich dan ook in ons Documentatiecentrum.

Wij ondersteunen daarom gaarne de bezwaren van uw stichting tegen de sloop van de besproken boogbrug. Het verloren gaan van deze 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.

Hoogachtend,  
Namens het bestuur van de Stichting Menno van Coehoorn,

  
E.N. Westerhuis  
Voorzitter

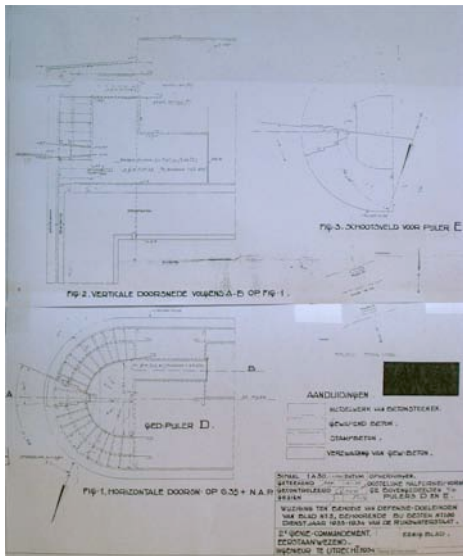
## WAARDENSTELLINGEN

### - de brug als strategisch bolwerk

Tijdens WO II veranderde de betekenis van de brug van een civiel object in een bolwerk met strategische waarde. In 1945 vernielden de geallieerden de brug door een bombardement. Voor stad en regio hadden deze oorlogshandelingen grote gevolgen.<sup>1</sup>

In 2007 maakte Stichting Menno van Coehoorn in een brief bekend dat de brug onderdeel is van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In de rivierpijlers waren, voordat de brug vernield was, kazematten ingericht van waaruit rivier en uiterwaarden konden worden gecontroleerd. Bij het herstel van de brug in 1948 werden de kazematten niet meer teruggebracht. De rivierpijlers en de brug vormen thans nog steeds onlosmakelijk onderdeel van het Monumentencomplex de Nieuwe Hollandse Waterlinie welke genomineerd is voor de Werelderfgoedlijst.

Stichting Menno van Coehoorn bestempelt de kazematten als uniek en enig in zijn soort.



tekening van pijler E en D uit 1934 ten behoeve van de kazematten



de vernietigde brug uit de Lek gevist

<sup>1</sup> bijlage 7: "Kruising: de geschiedenis van pont en brug", pag. 61/70

## De Lekbruggen van Zwarts en Jansma Architecten

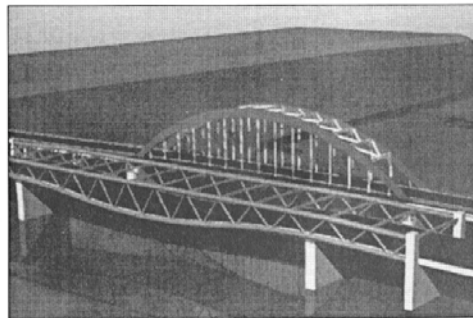
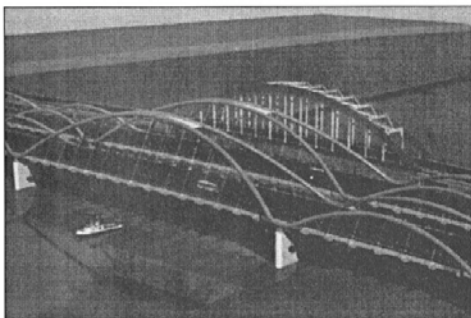
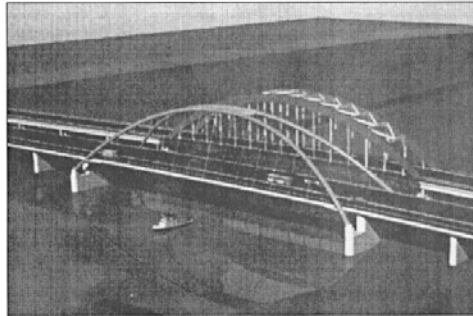
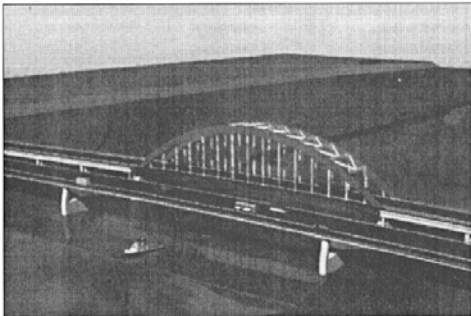
In het kantoor van Zwarts & Jansma Architecten in Abcoude zijn allerlei artist impressions te bewonderen, die laten zien hoe infrastructuur ook anders dan recht toe recht aan kan worden gebouwd. Sommige tekeningen dateren al van vele jaren her. Moshé Zwarts bestrijdt dan ook dat er pas sinds enkele jaren méér aandacht voor vormgeving is. "Maar het duurt meestal acht à tien jaar voordat een plan is uitgevoerd. De laatste jaren is dus zichtbaar geworden wat we aan het einde van het vorige decennium mochten bedenken", stelt de architect.

Wat wél verandert, is dat de architecten in een steeds vroeger stadium wordt gevraagd om mee te denken. Zwarts: "Vroeger kreeg je het verzoek om nog even mee te denken over een mooie leuning, als de brug al bijna af was. De aandacht voor vormgeving was beperkt en versnipperd. De ene architect mocht zich bezighouden met de vormgeving van het kunstwerk, waarna een ander de opdracht kreeg om de geluidsschermen te ontwerpen. Nummer drie mocht de verlichting doen en de volgende de geleiderails. Het gaat nu ook niet alleen meer om het kunstwerk zelf, maar alles wat daarbij hoort. Wij moeten dus ook rekening houden met allerlei nota's, structuurschema's, landschapsplannen, enzovoorts, die bij zo'n project horen." Voor Zwarts vormde dat geen enkel beletsel om nog een aantal varianten voor de nieuwe brug te schetsen, waarbij hij niet op de kosten lette. In totale vrijheid ontwierp hij zelfs een dubbeldeks model. Moshé

Zwarts: "Ik snap ook wel dat een ontwerp uitvoerbaar moet zijn en de kosten in verhouding moeten zijn. Wat ik wil zeggen, is dat technische ontwerpers louter naar de techniek kijken. In hun ogen volstaat een plank over het water, bij wijze van spreken. Zij kijken louter naar de functionaliteit. Soberheid en doelmatigheid zijn hun leidraad. Wij willen duidelijk maken dat beton in de architectuur niet grijs, grauw en saai hoeft te zijn. Beton kan ook kleurrijk zijn en een fraaie vorm hebben."

De taak van Zwarts was om ideeën te leveren voor een verfraaiing van het aanzicht van de nieuwe Lekbrug. In overleg met de tekenaars en constructeurs bedacht hij de 'open' zijkant van de brug. Ook de conische vorm van de pijlers, de afgeronde vorm van de schampkanten, het type leuning en de lichtlijn komen van de architect.

Zwarts is tevreden over het eindresultaat. "Maar ik zeg niet dat elke brug waar een architect bij betrokken is geweest, per definitie mooi is. Ik ken prachtige bruggen waar nooit een architect naar heeft gekeken. Andersom hebben architecten soms armzalige bruggen ontworpen. Daarom vind ik het heel moeilijk om te zeggen dat per se een architect bij de bouw van bruggen moet worden betrokken. Maar als dankzij de inbreng van een architect de kwaliteit van het beeld en de landschappelijke inpassing op een hoger niveau komen, voor ongeveer hetzelfde bedrag, dan moet je zeker niet laten om van die kennis gebruik te maken."



vier ontwerpen van de nieuwe brug in relatie met de oude boogbrug van Zwarts & Jansma Architecten

## WAARDENSTELLINGEN

### *- de brug als onderdeel van een ensemble*

In 1999 en 2003 werden westelijk van de boogbrug twee identieke betonnen kokerliggerbruggen voor het snelverkeer opengesteld. Bij het ontwerpen van deze nieuwe bruggen werd uitgegaan van een blijvende combinatie met de oude stalen boogbrug. Zwarts & Jansma Architecten ontwierpen daarvoor samen met de Bouwdienst Rijkswaterstaat een uniek samenspel van bruglijnen.

De esthetische kwaliteit van de nieuwe bruggen kwam vooral tot uiting aan de onderkant met uitwaaiierende schoren en conische pijlers, terwijl de esthetische kwaliteit van de boogbrug juist aan de bovenkant lag en geconcentreerd was in de majestueuze elegante bogen met plooverstijvingen.

Het totaalbeeld van het ensemble levert thans een spel van verschillende materialen en boogvormen en biedt een interessant zicht op de verschillende constructiemethoden, hetgeen een goede representant is van de Nederlandse bruggencultuur.



het samenspel tussen de drie bruggen als ensemble

## **ONTWIKKELINGEN IN DE AANWIJZINGSPROCEDURE**

Tussen 1987–1994 werd in de provincie Zuid-Holland het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) uitgevoerd. De boogbrug werd in dit project niet meegenomen om redenen dat de herbouwdatum van de brug (1948) buiten de MIP-periode (1850-1940) viel.

Omdat de boogbrug echter in 1936 gebouwd was en om die reden wel in de MIP-periode viel moest er een artikel 3 procedure van de Monumentenwet 1988 gestart worden.

Hiervoor werd in 1998 de onafhankelijke Stichting Boogbrug Vianen opgericht. In 1999 deed zij een verzoek bij de minister om de boogbrug alsnog als Rijksmonument te laten beoordelen.

Inmiddels had Rijkswaterstaat belangrijke keuzes gemaakt voor de bouw van twee nieuwe bruggen en de sloop van de boogbrug.

Het verzoek van de stichting kreeg door de financiële gevolgen van deze keuzes weinig kans van slagen ondanks het positieve en deskundige advies van de gezaghebbende Nederlandse Bruggen Stichting uit 1999. Deze stichting concludeerde dat de brug te zijner tijd als Rijksmonument in aanmerking zou kunnen komen.<sup>1</sup>

De gemeenten Vianen en Nieuwegein, de gedeputeerde staten van Utrecht en de Raad van Cultuur adviseerden, in de geest van de toen heersende mentaliteit, negatief.

Om het nationale gewicht van de 12 bruggen in de besluitvorming van de minister mee te laten wegen deed Stichting Boogbrug Vianen in 2005 een aanvraag tot aanwijzing beschermd Monumentencomplex.<sup>2</sup>

De minister besloot om de aanvraag van het Monumentencomplex en de aanvraag van de boogbrug tot Rijksmonument af te wijzen. Zij baseerde haar afwijzingen op grond dat het rijk reeds drie bruggen van het Rijkswegenplan 1927 beschermd had en dat dit aantal voor het rijk voldoende was.

Op deze besluiten werd bezwaar, beroep en hoger beroep aangetekend. In 2007 werd in hoger beroep de Monumentencomplex-aanvraag en de aanvraag van de boogbrug als Rijksmonument door de Raad van State afgewezen. Met deze uitspraak viel direct het doek voor de brug over de Waal bij Zaltbommel. De voorbescherming middels de Monumentencomplex-aanvraag was vervallen waardoor deze brug in 2007 gesloopt kon worden.

Voor de boogbrug bij Vianen geldt thans dat de Rijkswaterstaat voornemens is de boogbrug te slopen en hiervoor in de plaats een derde nieuwe brug te bouwen: dit alles op grond van financiële gegevens.

Van de 12 bruggen uit het Rijkswegenplan 1927 werden in het kader van de Monumentenwet 1988 uiteindelijk de volgende bruggen als Rijksmonument geregistreerd;  
in 1998: de brug over de IJssel bij Zwolle  
in 2000: de brug over de Noord bij Hendrik-Ido-Ambacht  
in 2001: de brug over de Waal bij Nijmegen

In 2007 werd de brug over de Rijn bij Arnhem alsnog als Rijksmonument aangewezen, dit kwam mede door de aanvraag van het Monumentencomplex uit 2005 van Stichting Boogbrug Vianen. De stad Arnhem had de brug op eigen initiatief eerder aangewezen als Gemeentelijk Monument.

---

<sup>1</sup> bijlage 6: Waarderingsrapport van de Nederlandse Bruggen Stichting, pag. 9

<sup>2</sup> bijlage 3: "Het complex", pag. 7-11



## REDENEN TOT AANVRAAG VAN GEMEENTELIJK MONUMENT

Na de afwijzing als Rijksmonument is het gerechtvaardigd om de Viaanse brug te beoordelen als Gemeentelijk Monument. Uit de waardenstellingen is gebleken dat de brug naast nationale waarden ook belangrijke waarden heeft voor stad en regio.

De criteria voor de beoordeling van een Gemeentelijk Monument zijn minder zwaar dan bij een beoordeling van een Rijksmonument. Voorts zijn er nieuwe feiten die het voortschrijdend inzicht positief beïnvloeden.

Samengevat gelden de volgende argumenten die een aanwijzing rechtvaardigen:

- De boogbrug is een nationaal en regionaal **landmark** waar bewoners, bedrijfsleven en gemeente Vianen en Nieuwegein hun identiteit aan verbinden.
- **Cultuurhistorische** waarden van industrieel erfgoed raken steeds meer in de samenleving verankerd en men wordt zich steeds bewuster van de lokale en nationale betekenis van de brug.
- De **volwandige bogen** en de strakke vormen markeren een **tijdsgewricht** in de bouwgeschiedenis.
- Het **ensemble** van de twee nieuwe bruggen en de boogbrug levert een uniek samenspel van vorm, materiaal en constructie.
- Maar bovenal is de beleving van de plaatselijke bewoners in geding. Zij ervaren de schoonheid van de boogbrug van nabij. Met name wanneer de boogbrug als derde brug voor het lokale verkeer wordt opengesteld. Dan zal iedereen weer de grootsheid van de hoofdoverspanning kunnen beleven: machtig als een **kathedraal**, een modern gewelf met een tijdsgewricht, met wetten van het menselijk verstand en de ontroering van een geschiedenis in een overweldigend rivierenlandschap.
- Belangrijk nieuw feit is de ontdekking van Stichting Menno van Coehoorn die schrijft dat de pijlers **kazematten** bevatten waardoor de brug onderdeel is van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en daardoor genomineerd is voor de Werelderfgoedlijst.

Hopelijk is de tijd gerijpt waarin de bovengenoemde waarden van de boogbrug daadwerkelijk door de gemeenten Vianen en Nieuwegein toegekend worden.

De brug verdient op zijn minst de status Gemeentelijke Monument.

Het zal ons erfgoed versterken wanneer de brug beschermd wordt en in de toekomst een nieuwe functie krijgt.

In afwachting van uw reactie  
namens Stichting Boogbrug Vianen



W.J. van Sijl  
Voorzitter



## **BIJLAGEN**

1. statuten: Stichting Boogbrug Vianen 1998 (gewijzigd 2005)
2. boek: "BOUW van de stalen overbrugging over de Lek 1936/1948: foto's Rijkswaterstaat  
uitgave: Stichting Boogbrug Vianen 2000
3. boek: "HET COMPLEX samenvatting van de aanvraag tot beschermd monument van de  
12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927"  
uitgave: Stichting Boogbrug Vianen 2005 isbn 978-90-800528-9-5
4. boek: "SYNOPSIS 1 tussentijds overzicht van de aanvraag tot bescherming van het  
complex de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927"  
uitgave: Stichting Boogbrug Vianen 2006 isbn 978-90-75447-01-9
5. artikel: bouwkundig weekblad Architectura nr. 30  
door: Th. Haakma Wagenaar 24 juli 1937
6. waarderingsrapport: Verkeersbrug over de Lek bij Vianen  
door: Nederlandse Bruggen Stichting 1999
7. boek: "Kruising, De geschiedenis van pont en brug" uit vierdelige cassette uitgegeven  
in opdracht van Rijkswaterstaat, directie Utrecht ter gelegenheid van de opening van  
de nieuwe brug over de Lek  
pagina 61/70  
uitgave: Europese Bibliotheek 1999 isbn 90-288-143 1 0