

ERIKÁ DELGORGÉ

# Waardestelling van de brug over de Lek bij Vianen (2013)

door: Erica Delgorge

De oude Lekbrug bij Vianen

Rijdend over de Lekdijk van Culemborg naar Vianen liggen er stroomafwaarts een aantal forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan de rivier. Verder stroomafwaarts komen de grootse ronde vormen van de stuw bij Hagestein (1958) in zicht. En dan bij Vianen ligt daar, haaks op de uiterwaarden van de Lek, de A2. Rijen auto's passeren het bijna 1 km brede rivierbed, niet meer over een oude stalen boogbrug uit 1936, maar over de nieuwe vlakke Jan Blankenbrug.

De forten, de stuw en de bruggen, samen vormen zij een beeld van verdediging, waterbeheersing en overbrugging in de afgelopen eeuwen.



*1936: 'Een kathedraal van staal'.* Voor een brug gold toen: hoe groter de overspanning, hoe zwaarder de constructie. Om alleen al de horizontale krachten van wind en verkeer (remmen) op te nemen was niet alleen aan de onderkant van de brug een stabiliteitsverband nodig maar ook aan de bovenkant: het bovenwindverband. En hoog was de boogbrug bij Vianen, 65 meter. En overweldigend het bovenwindverband. Omdat in Nederland de scheepvaart er altijd doorheen moet is een middenpijler ondenkbaar. 160 meter lang was de hoofdoverspanning. In het weidse rivierenlandschap zou de brug dus opvallen.

*Ir W.J.H. Harmsen* kreeg in 1928 de leiding over het Bruggenbureau van Rijkswaterstaat, opgericht om de verkeersbruggen over de grote rivieren uit het eerste Rijkswegenplan van 1927 uit te voeren. Voor een ingenieur/constructeur speelt bij het ontwerp van een grote verkeersbrug het woord economie in een dubbele sterk verweven betekenis een belangrijke rol. Er was een altijd noodzakelijke economie van de kosten, dus zo goedkoop mogelijk bouwen en er was een economie ten aanzien van de materialen om het eigen gewicht van de brug zo veel mogelijk te reduceren ten gunste van de verkeerslast. Diezelfde economie leek ook het esthetisch gevoel van de constructeur te bepalen. Bij de brug over de Lek bij Vianen schrijft Ir Harmsen: 'het vlakke en wijsche rivierlandschap, waarin de brug komt te liggen is zeker een der mooiste, welke in Holland wordt aangetroffen. Een vereiste voor de te bouwen brug is daarom naar mijn mening in de eerste plaats, dat zij eenvoudig van hoofdvorm, uitermate rustig en bescheiden is. Dit is in het ontwerp nagestreefd'.

*De esthetisch adviseur.*

Een gemiddelde toeschouwer beoordeelt een brug op de hoofdvorm en het silhouet, zoals dat zich aftekent in de omgeving. Voor de constructeur is het tragisch, dat de discussie altijd weer gaat over het uiterlijk van de brug, alsof daar de grootste krachtsinspanning wordt geleverd. Terugkijkend zou men kunnen opmerken, dat in de politiek de discussie over de vormgeving van bruggen over de grote rivieren destijds uitliep op een krachtmeting over de taakverdeling van de architect ten opzichte van de ingenieur in het ontwerpproces. Tenslotte toegespitst op de vraag op welk bureau de eerste ontwerptekeningen gemaakt werden. Uiteindelijk won Ir. Harmsen. In 1930 kwam er een regeling waarbij de jonge architect A.J. van der Steur voor zes maanden werd aangesteld in een positie ondergeschikt aan de leider van de bruggenbouw. Geen dirigent dus, maar medewerker. Tot 1947 zou Van der Steurs aanstelling steeds met een jaar verlengd worden door een zuinige minister.

Al in een vroeg stadium werd Van der Steur betrokken bij een ontwerp. Voor de Lekbrug tekende hij in 1932 een eerste perspectiefschets ter beoordeling door Rijkswaterstaat. Op die eerste schets is nog een middenboog te zien, die op het hoogste punt smaller is dan bij de opleggingen. Omdat de zware

pijlers van de hoofdoverspanning hoog doorlopen tot aan de boog, komt de nadruk sterk te liggen op de hoofdoverspanning. Het definitieve ontwerp is anders. De nadruk ligt nu op een strakke doorgaande lijn van het wegdek over de aanbruggen naar de hoofdoverspanning en weer naar de aanbruggen. Doordat de boog hoog op de pijlers is gelegd, lijkt hij los te komen van de pijler. Ook omdat de bogen nu aan de onderzijde bij de oplegging nu juist smaller zijn gemaakt (2.85 m) dan op het hoogste punt in de boog (3.85 m). Fiets- en voetpaden werden bewust binnen de hoofdliggers geplaatst om het beeld rustig te houden. Ook de uitvoering van de middenbrug als volwandige boog met trekband droeg bij aan een hoofdbeeld van eenvoud en rust.

Aan de buitenzijde kregen de bogen twee plooverstijvingen in langsrichting, die het beeld verlevendigen.

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.

Door de ligging van het rivierbed was een volmaakt symmetrische opzet van de hoofdoverspanning met aanbruggen mogelijk. Symmetrie werd als een groot voordeel ervaren, hoewel de automobilist het vrijwel niet zag.



*Typisch Nederlands* lijkt de gedachte in die tijd, dat een grote brug niet alleen letterlijk, maar ook figuurlijk in de weg ligt. Talrijk zijn de discussies op het Bruggenbureau over ‘het niet verstoren van het stadsbeeld (Nijmegen en Arnhem) of van de weidse blik over het rivierenlandschap’. De brug moest zijn plicht doen zonder opzien te baren. ”De brug is geen toneeldecor.” Want de schoonheid van een brug vloeit voort uit de constructie.

In de pers werd de brug bij Vianen bejubeld.

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.

*Erica Delgorge (1942)*

*Doctoraal kunstgeschiedenis: 1987.*

*Afstudeerrichting theoretische kunstgeschiedenis en architectuurgeschiedenis. Voor een deel filosofie als 2<sup>e</sup> studie.*

- 1987- 1991 *Docente filosofie en kunstgeschiedenis aan verschillende volksuniversiteiten.*
- 1987-1991 *Museum Boymans van Beuningen: geven van rondleidingen en lezingen; schrijven van begeleidende teksten voor de agenda van het museum in 1992.*
- 1991-1992 *Rotterdamse Kunststichting: verzamelen van tekeningen van architecten voor publicaties en tentoonstellingen.*
- 1992 *Historisch Museum Rotterdam (Schielandshuis): samenstellen en organisatie tentoonstelling “50 jaar MAASTUNNEL”*
- 1993 *Samenstellen internationaal reizende tentoonstelling “Architectuur en Kinderen” voor Stichting Kunstprojecten Rotterdam.*
- 1994-1995 *Nederlands Architectuur Instituut (NAI) Rotterdam: mede samensteller tentoonstelling “Nederland als Kunstwerk; 5 eeuwen bouwen door ingenieurs”*
- 1996 *Strukton Groep NV: Jubileumtentoonstelling 75-jarig bestaan.*
- 1996-1997 *Nederlands Architectuur Instituut (NAI) Rotterdam: mede samensteller tentoonstelling “Nederland naar school. Twee eeuwen bouwen voor een veranderend onderwijs”*
- 1999-2004 *Publicatie “Verkeersbruggen over de grote rivieren” als bijdrage aan het boek “BRUGGEN. Visie op architectuur & constructie”. 2004 Ned. Bruggen Stichting*