



Stichting Boogbrug Vianen

Walkade 15
3401 DR IJsselstein
t. 030 6872934

NL04 INGB 06754 1984

www.stichting-boogbrug-vianen.nl

17 november 2015

Stichting

Aan belanghebbenden en belangstellenden,

Boogbrug

Stichting Boogbrug Vianen doet met aanvullende feiten en inzichten, na 16 jaar, opnieuw een verzoek tot aanwijzing rijksmonument voor de boogbrug bij Vianen.

Vianen

streeft naar

Het verzoek is met onderstaande teksten en beelden via <http://cultureelerfgoed.nl/dossiers/aanwijzen-van-monumenten> bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ingediend.

behoud en

erkenning van

de 12 grote bruggen

Met hartelijk groet
namens Stichting Boogbrug Vianen

van het

Rijkswegenplan 1927

als spiegel

van

Nederland

Wim van Sijl

p.s.

De nieuwste ontwikkelingen over de boogbrug zijn te vinden:

http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl/BOOGBRUG_VIANEN/NIEUWS.html

VERZOEK TOT AANWIJZING RIJKSMONUMENT VAN DE BOOGBRUG OVER DE LEK BIJ VIANEN

naam

boogbrug over de Lek bij Vianen

functie

overbrugging van de Lek

plaats

tussen Vianen en Vreeswijk in voormalig A2-tracé

gemeente

Vianen en Nieuwegein

bouwperiode

begin bouw 1933, geopend 1936, vernield 1945, geopend na hersteld 1948

kadastrale gegevens

Vreeswijk B 5398, 5016 Vianen B 5193, 2912, 2894, 3876, 3124, 3125, 3126

korte objectomschrijving

De boogbrug bij Vianen werd gebouwd in het kader van het Rijkswegenplan 1927. Binnen dit plan werden 12 grote rivierbruggen ontwikkeld waarvoor een speciaal Bruggenbureau werd opgericht. De boogbrug bij Vianen was de zesde brug in ontwikkeling en werd vanuit esthetisch oogmerk voornamelijk uit stalen platen opgebouwd. De symmetrie en de innovatieve constructietechnologie in combinatie met het open rivierenlandschap vormden de basis om een brug te bouwen die qua schoonheid ongevenaard is.

De boogbrug bij Vianen, bestaande uit aanbruggen en een middenbrug, heeft een totale lengte van 500 meter en een breedte van 16 meter. Boven de uiterwaarden liggen aan beide zijden vier overspanningen (aanbruggen) van 42,6 meter uitgevoerd als volwandige stalen liggers met hooggelegen betonnen wegdek. Boven de rivier (middenbrug) ligt een boogconstructie van 160 meter lengte bestaande uit volwandige hoofdliggers waaraan een laaggelegen betonnen wegdek gehangen is.

De totale overspanning is een 'geklonken constructie' en werd ontwikkeld door Bruggenbureau Rijkswaterstaat onder leiding van ir. W. Harmsen. Esthetisch adviseur was architect ir. A. van der Steur.

De middenbrug werd gebouwd door de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen. De aanbruggen werden door de Nederlandse Dok Maatschappij te Amsterdam geleverd. In totaal werd de bovenbouw door acht staalverwerkende bedrijven gebouwd. De onderbouw (pijlers en brughoofden)

werd gegund aan de Nederlandse Beton Maatschappij. De grondlichamen werden verzorgd door P.C. Zanen uit Bloemendaal.

Tijdens de bouw in 1933 werden, in verband met de dreiging uit het Oosten, ter verdediging van de strategisch gelegen brug en als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, in de rivierpijlers kazematten aangebracht.

De overbrugging kwam in 1936 gereed en verving de oude schipbrug bij Vreeswijk. De middenbrug werd tijdens WOII vernield en na herstel in 1948 opnieuw opengesteld.

Delen van de bogen werden bij Werkspoor Utrecht met Bethlehemstaal (Verenigde Staten) vernieuwd.

In 1967 werden aan weerszijden van de brug extra rijstroken voor het langzaamverkeer aangebracht en kreeg het snelverkeer 2x2 rijstroken binnen de bogen.

Ten westen van de boogbrug werden in 1999 en 2003 twee identieke betonnen uitbouwbruggen voor snelverkeer opengesteld. Het ontwerp van de nieuwe bruggen kwam in samenhang met de boogbrug tot stand, met name de lichte boogvormen aan de onderkant corresponderen met de hoge boogvorm van de boogbrug. Voorts werden de schoren van de uitbouwbruggen ontworpen om het zicht vanaf de boogbrug te verfraaien.

korte procesomschrijving

Rijkswaterstaat (RWS) besloot in 1997 tot sloop van de boogbrug. Sloop was toentertijd geen punt van discussie omdat tijdens het Monumenten Inventarisatie Project het openingsjaar '1948' in plaats van '1936' was gehanteerd. Door deze omissie was de boogbrug niet gewaardeerd en kon RWS zonder rekening te moeten houden met een monumentenvergunning tot sloop besluiten.

Om de brug te behouden deed Stichting Boogbrug Vianen aanwijzingsverzoeken bij het Rijk (1999) en de gemeenten Vianen en Nieuwegein (2010). Deze verzoeken werden niet gehonoreerd.

In 2005 werd de geplande sloop als gevolg van de lopende aanwijzingsprocedure bij het rijk uitgesteld. Het sloopbudget werd vervolgens voor andere doeleinden gebruikt.

In 2007 maakte Stichting Menno van Coehoorn de vergeten en unieke kazematten in de rivierpijlers openbaar en ondersteunde hierdoor het initiatief voor behoud van de boogbrug.

In 2010 verzocht Staatssecretaris van Cultuur om de 'het ensemble van de 12 bruggen uit het Rijkswegenplan 1927' kandidaat te stellen voor de Voorlopige Lijst UNESCO Werelderfgoed. Er waren 42 inschrijvingen waaruit 9 voorlopige kandidaten werden voorgedragen. Het ensemble was geen kandidaat.

In 2010 werd in de tentoonstelling 'Lekart', Culemborg door Stichting Boogbrug Vianen een link gelegd tussen de spoorbrug bij Culemborg en de boogbrug bij Vianen. Beide zijn boogbruggen met een zelfde dimensie en boogconstructie. De spoorbrug kent echter geen verjonging in de bogen. Vergelijking toont de bijzondere architectonische waarden van de Viaanse brug.

In 2011 werd de capaciteit voor het snelverkeer op de Jan Blankenbrug uitgebreid naar 10 rijstroken. Hierdoor werden de rijstroken voor langzaamverkeer tot gevaarlijke breedte versmald. 'CUMULA' en 'de Kracht van Utrecht' stellen sindsdien deze breedte ter discussie. Hiermee is het openstellen van de boogbrug voor langzaamverkeer actueel geworden. De gemeente Vianen deed in 2012 in een brief aan RWS haar beklag over de "minder veilige" en "minder comfortable" oversteek voor het langzaamverkeer en voor "sommige brede landbouwvoertuigen is de oversteek zelfs onmogelijk".

In 2013 verzocht Projectbureau Nieuwe Hollandse Water Linie (NHWL) in een brief aan de Minister van Infrastructuur en Milieu om de boogbrug te behouden:

1. als onderdeel van de NHWL
- 2 als belangrijke Noord-Zuidverbinding in Nederland en
- 3 als recreatieve overbrugging.

De laatste jaren pleiten de historische organisaties uit Vianen, Nieuwegein en IJsselstein voor behoud van de boogbrug met name als regionaal en cultuurhistorisch landmark.

Landelijke en regionale organisaties (Bond Heemschut en USINE) pleiten voor behoud van de boogbrug vanwege de relatie met de 12 bruggen van het Rijkswegenplan 1927 en als waardevol industrieel erfgoed.

RWS is vooralsnog voornemens de overbrugging te slopen. De twee rivierpijlers zullen worden behouden als onderdeel van de NHWL.

Op 26 februari 2015 verwoordde de directeur-generaal van Rijkswaterstaat het standpunt van RWS als volgt:

"De brug heeft zijn functie verloren. Voor onderhoud is geen budget. Zij dient dus gesloopt te worden. De pijlers hebben historische betekenis vanwege de erin aanwezige waterlinie-kazematten en blijven voorlopig staan.

Indien de brug als monument aangewezen was zou RWS het beheer overeenkomstig die status gevoerd hebben.

Als een investeerder interesse zou hebben in behoud van de brug dan is er te praten over koopsom en onderhoudsplicht."

In 2015 publiceerde Stichting Boogbrug Vianen 'de Viaanse oversteek-kathedraal van staal' en 'Masterplan-herbestemming boogbrug Vianen'. Beide publicaties zorgde voor nieuwe perspectieven voor het behoud van de boogbrug. Dit leidde onder andere tot onderhavig verzoek.

Op 21 juni 2015 werd de boogbrug als 'Vredesbrug Vianen' opgenomen in de Europese beeldenroute 'Straße des Friedens' waardoor de brug internationale en artistieke verbintenissen heeft gekregen.

REDENEN OM DE BOOGBRUG ALS MONUMENT AAN TE WIJZEN

In 1999 deed Stichting Boogbrug Vianen een aanwijzingsverzoek bij het Rijk die in 2005 werd afgewezen. In de laatste jaren zijn diverse nieuwe feiten en inzichten ontstaan waardoor de redenen tot aanwijzing sterk zijn toegenomen:

1. De boogbrug bij Vianen bevat unieke kazematten die in de monumentenaanvraag van 1999, vanwege toenmalige onbekendheid, niet werden meegewogen. De vergeten kazematten werden in 2007 door

Stichting Menno van Coehoorn openbaar gemaakt: .. *“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”...*

De boogbrug is door de aanwezigheid van de kazematten onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHWL) en daardoor genomineerd Werelderfgoed. De boogbrug behoorde weliswaar niet tot de primaire verdedigingslinie maar wel tot de elementaire infrastructuur in het NHWL-gebied die verplaatsingen van militair materieel en manschappen mogelijk maakte. Tijdens WOII heeft de boogbrug, van 1943 tot aan de vernieling, constante bewaking gekend. Aan de Noordzijde was een versperring van 2 meter dikke betonnen muren opgericht en aan de Zuidzijde waren barakken voor de manschappen gebouwd.

De inpassing van de kazematten tijdens de bouw, de bewaking van de brug tijdens WOII en de vernieling van de middenbrug in 1945 zijn onafscheidelijk geschiedkundige zaken van nationale en regionale betekenis.

2. De boogbrug bij Vianen is een markant landmark voor regio en snelweg en een wezenlijk landmark in het eeuwenoude gebied ‘de Viaanse oversteek’. De boogbrug geeft dit gebied bijzondere identiteit vooral nu het project “Ruimte voor de Lek” dit jaar gereed is gekomen. De vernieuwde inrichting van de uiterwaarden stimuleert recreatie en biedt kansen om de Nederlandse infrastructurele kwaliteiten uit te dragen. Het gebied ‘de Viaanse oversteek’ is een natuurlijk park waarin rivier, uiterwaarden, dam (bij Klaphek), dijken, bruggen, pontveer, kanaal/rivier-kruispunt, sluizen en snelweg geconcentreerd liggen en waarin de boogbrug een bijzonder cultuurhistorisch en beeldbepalend object vormt. Onderzocht wordt of het gebied kan worden bestempeld als ‘Themapark Nederlandse Infrastructuur’ met daarbij een infocentrum en horecagelegenheid.

(zie ook ‘de Viaanse oversteek-kathedraal van staal’ en ‘Masterplan-herbestemming boogbrug Vianen’) De burgemeesters van Vianen, Nieuwegein en IJsselstein zien de boogbrug als ‘verbindend landmark’ tussen hun steden.

3. De boogbrug bij Vianen kan worden hergebruikt voor langzaamverkeer. Volgens ‘CUMULA’ en ‘de Kracht van Utrecht’ is de situatie op de nieuwe bruggen voor het langzaamverkeer gevaarlijk, ongezond en ongewenst ... “de nieuwe bruggen zijn niet ontworpen voor langzaamverkeer”. De rijstroken voor het langzaamverkeer zijn te smal vooral in spitstijden wanneer brommers, fietsers en wandelaars elkaar met verschillende snelheden passeren of inhalen en waar tijdens onvoorspelbare windsnelheden, hoog boven de rivier, tussen barrier en brugleuning, weinig uitwijkmogelijkheden bestaan. Ook de rijstrook voor landbouwverkeer is te smal en tevens gevaarlijk omdat hier het verbod op fietsverkeer moeilijk gehandhaafd kan worden. Bij het passeren van de fietsers en landbouwvoertuigen ontstaan gevaarlijke situaties. De boogbrug biedt daarentegen ruimte, rust en schoonheid en is een veilige en duurzame overbrugging voor het langzaamverkeer.

(zie ook ‘de Viaanse oversteek-kathedraal van staal’)

4. De boogbrug bij Vianen kan worden herbestemd als ‘gedenkbrug’, met in de bogen ruimte voor een columbarium en andersoortige gedenkm monumenten, waardoor de brug exploitabel wordt en waarmee met vrijkomende middelen onderhoud bekostigd kan worden. Deze herbestemming is duurzaam en goed toepasbaar. Een gedenkbrug is met minimale middelen te realiseren. Voorts is een gedenkbrug een verrijking en innovatie in de begraafcultuur. De investering en haalbaarheid is in onderzoek.

(zie ook ‘Masterplan-herbestemming boogbrug Vianen’)

5. De boogbrug bij Vianen is op 21 juni 2015 als 'Vredesbrug Vianen' in de beeldenroute *Straße des Friedens* opgenomen waardoor de brug artistieke verbindingen heeft gekregen met 500 kunstwerken op de route Moskou/Normandië. Voorts heeft het mondiale verbindingen gekregen met vredesbruggen in Tbilisi (Georgië), Willebroek (België), Londonderry (Noord-Ierland), Ulaanbaatar (Mongolië), Buffalo (USA), Calgary (Canada), Suezkanaal (Egypte). De toewijzing 'vredesbrug' is een aanwinst voor de wereld, Europa, Nederland, provincie Utrecht en de steden Vianen, Nieuwegein en IJsselstein. De organisatie *Verein Straße des Friedens* beschouwt de boogbrug als metafoor bij uitstek voor 'vredesverbindingen'. Zij stelt: *"Dat de brug in WOII vernield werd, geeft haar als vredesbrug bijzondere betekenis. Het feit dat de brug (eigenlijk) een monument is en als bouwwerk een stukje Nederlandse geschiedenis weerspiegelt, verleent voor het Nederlandse gedeelte van de beeldenroute duidelijk meerwaarde. Overigens bieden de kazematten een uniek decor voor informatieve tentoonstellingen en andere (tijdelijke) acties die in het kader van de Europese eenwording en vrede geïnitieerd kunnen worden, mede door de organisatie 'Skulpturenstraße des Friedens'. De rol die particulieren en non-profit organisaties op dit gebied spelen (tegenover initiatieven van de overheid) is de laatste jaren steeds belangrijker geworden en die trend zal zich in de toekomst alleen maar versterken"*.
(zie ook 'Masterplan-herbestemming boogbrug Vianen')
De officiële onthulling van de Vredesbrug Vianen is in voorbereiding.

6. De boogbrug bij Vianen kan worden herbestemd als 'cultuurbrug'. De brug biedt voldoende fysieke ruimte voor concerten, theatervoorstelling, beurzen, markten, sporten en eigentijdse kunstuitingen. Museum IJsselstein heeft aangegeven om de kazematten en de boogbrug als satellietlocatie voor exposities en site-specific installaties te adopteren. Samenwerking met Stedelijk Museum Vianen en Liniebureau ligt hierbij voor de hand.
In mei 2015 was de boogbrug reeds decor van een succesvolle vierdaagse theatervoorstelling.
(zie ook 'de Viaanse oversteek-kathedraal van staal' en 'Masterplan-herbestemming boogbrug Vianen')

7. Diverse van organisaties en specialisten zijn, de laatste jaren, met redenen omkleed, vóór behoud van de boogbrug (lijst: website Stichting Boogbrug Vianen). Organisaties die zich aanvankelijk negatief over het behoud uitspraken (Monumentencommissie Vianen, Bond Heemschut, historische organisaties uit Vianen en IJsselstein) reageren nu positief. Inzicht en draagvlak voor behoud is derhalve toegenomen.

8. De boogbrug bij Vianen krijgt sinds 1998 positieve aandacht van de media (± 230 artikelen en ± 40 radio en tv-items). De brede media-aandacht belicht het maatschappelijk draagvlak voor behoud en hergebruik van de boogbrug.

9. De boogbrug bij Vianen kan worden herbestemd als overbrugging voor de sneltram. Sinds 2000 zijn meerdere haalbaarheidsonderzoeken gedaan naar het doortrekken van de sneltram over de boogbrug van Nieuwegein-Zuid naar Vianen. Momenteel wordt gesproken over een tramverbinding naar Vianen langs de A27. Hieruit blijkt de behoefte aan goed openbaar vervoer naar Vianen. Uit eerdere onderzoeken blijkt dat het traject over de boogbrug geschikt is, maar dat de baten (toen) nog niet opwogen tegen de kosten. Het ligt voor de hand dat in een nieuw onderzoek het traject over de boogbrug weer beoordeeld moet worden.

10. De boogbrug bij Vianen heeft bijzonder herinneringswaarde voor de geschiedenis en de ontwikkeling van de Nederlandse snelwegen. De boogbrug bestond oorspronkelijk uit twee rijstroken voor het autoverkeer maar werd in 1967 uitgebreid naar vier rijstroken voor het snelverkeer. De overbrugging van de Lek werd in 1981 ten oosten van Vianen verder uitgebreid met vier banen snelweg A27. In 2003 kreeg

het snelverkeer van de A2, met de uitbreiding van de Jan Blankenbrug, de beschikking over 10 rijstroken. Thans (na 48 jaar) bestaat de overbrugging over de Lek uit totaal 14 rijstroken voor het snelverkeer. Er zijn plannen om de A27 in 2019 te verbreden naar 6 rijstroken waardoor het totale aantal op 16 rijstroken komt. De boogbrug ligt derhalve op één van de belangrijkste historische plaatsen voor autoverkeer in Nederland en heeft vanwege de gave oorspronkelijke vorm bijzondere herinneringswaarde aan de transitie naar automobilititeit.

11. Door onder andere de verjonging aan de uiteinden van de bogen is de boogbrug bij Vianen een bijzonder merkteken van de jaren 30. De werking van verjonging in de uiteinden is fenomenaal. Duidelijk is dat verjonging bovenin de boog, het geheel van de brug neerwaarts drukt en dat verjonging in de uiteinden juist een verheffende werking brengt. Reeds in de oudheid werd verjonging bij zuilen toegepast om optisch een balans in het grote geheel te verkrijgen. De spoorbrug bij Culemborg (1980), die een zelfde dimensie en boogconstructie heeft als de Viaanse brug, kent geen verjonging waardoor ze veel zwaarder oogt. Doordat de bruggen relatief dicht bij elkaar liggen is de werking van de verjonging goed te zien. De mogelijkheid om twee identieke objecten fysiek in nabijheid te kunnen vergelijken en de werking van verjonging te ervaren is een verrijking van de Nederlandse cultuur en een verdieping bij educatie in architectuur.

De volgende drie redenen zijn in de aanvraag van 1999 reeds aangevoerd en zijn relevant en in detail aangevuld:

1. De boogbrug bij Vianen is een bijzonder object binnen het Rijkswegenplan 1927. Centraal in Nederland heeft het, als een van de weinig overgebleven elementen, grote herinneringswaarde aan het eerste Rijkswegenplan dat speciaal ontworpen was voor de automobilititeit. Nadat in 1926 de wegenbelasting was geregeld werd in het jaar daarop het Rijkswegenplan 1927 door de Nederlandse regering aangenomen. Hierin werd bepaald: 1. verbreding en verbetering van oude wegen, 2. aanleg van nieuwe wegen en 3. de bouw van 12 bruggen over de grote rivieren. Het integrale aspect van Rijkswegenplan 1927 was uniek in de wereld. Alle delen van het land werden door het nieuwe plan voor de auto makkelijk bereikbaar. Het belang van de transitie naar automobilititeit is voor de Nederlandse samenleving evident, met name in de groei als transport- en doorvoerland. De rol die de bruggen daarbij in ons waterrijke land speelden is daarbij onbetwistbaar.

De regering bepaalde dat de 12 bruggen, in tegenstelling tot de 21 spoorbruggen die in de 19e eeuw voornamelijk in het buitenland waren gebouwd, in Nederland geproduceerd moesten worden. Dit besluit vergrootte de nationale identiteit in een periode van economische crisis. In plaats van aanbesteding en gunning aan de laagste inschrijver werd gekozen voor een evenwichtige verdeling van het werk tussen 16 staalverwerkende bedrijven. Hierdoor was het mogelijk dat 1 bedrijf aan meerdere bruggen kon werken en dat meerdere bedrijven aan 1 brug werkten. Zo werd de stalen overspanning bij Vianen door totaal acht bedrijven gebouwd. De nationale identiteit kwam ook tot uitdrukking bij openstellingen van de bruggen. Dit waren mijlpalen die door de nationale media vaak werden gevolgd en waar koningin Wilhelmina of andere hoogwaardigheidsbekleders bij aanwezig waren. De realisatie van een integraal Rijkswegennet voor autoverkeer en de bouw van 12 grote bruggen leidde tot nieuwe kennis en innovatie, een vooruitstrevende staalverwerkende industrie en internationale erkenning op gebied van bruggenbouw en infrastructuur. Bovendien zijn de 12 bruggen, inclusief de wijzigingen in de loop der jaren, tastbare herinneringen aan de grootste ruimtelijke ontwikkeling in Nederland van de 20e eeuw.

2. De boogbrug bij Vianen is de eerste 'grote' boogbrug in de (Nederlandse) geschiedenis die voornamelijk uit plaatstaal is gebouwd. Zij werd daarmee een toonbeeld van samenhang van technologie en esthetiek. Ir. Harmsen had over deze samenhang een uitgesproken mening. Voor het ontwerp van de bruggen en de inpassing in het landschap had hij een architect als esthetisch adviseur aangesteld. Dat was niet, zoals Harmsen schreef, omdat *"de civiel-ingenieur een min of meer bezielde rekenlineaal is, die zonder leiding van den architect niet in staat is een bouwwerk te maken, dat behalve economisch en technisch verantwoord ook nog het aankijken waard is"*. Een brug moest een *"merkteeken van den tijd"* zijn en in zijn omgeving passen. En hij vervolgde: *"Een brug mag niet beschouwd worden als een toneel-décor, door een kunstenaar, den architect, ontworpen en door den ambachtsman, den ingenieur, in stof verwezenlijkt"*. Het moest een samenwerking zijn *"niet alleen van veel handen, maar ook van veel hoofden"*. Het ontwerp van grote bruggen ontstond volgens hem: *"door samenwerking van verschillende technici. In deze harmonische samenwerking is ook voor den architect een plaats, echter niet als dirigent, maar als medewerker"*.

De innovatieve boogvorm, als holle koker, is kenmerkend en bijzonder voor de bouwgeschiedenis van de Nederlandse bruggen in de jaren dertig. De keuze van een dichte holle koker kwam voort uit de schoonheid van het open landschap, de symmetrie van de uiterwaarden en het streven naar een rustig brugbeeld. Ir. Harmsen schrijft hierover: *"het vlakke en wijdsche 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"*. Ir. Willem Harmsen en het Bruggenbureau baseerden zich bij het ontwerp niet meer op de technologie van de eeuwenoude bekende vakwerkconstructie, zoals toegepast in de bogen bij Zwolle, Nijmegen en Hendrik Ido Ambacht maar kozen voor een constructie die voornamelijk uit plaatstaal bestond.

De grote plaatstalen-constructie had zowel architectonische als technische gevolgen. Om architectonische redenen liet Harmsen de bogen aan de uiteinden verjongen wat verheffend op het brugbeeld werkte en de constructie een elegante uitstraling gaf (verjonging bovenin de boog heeft een neerwaartse werking en drukt het brugbeeld). Voorts werd het rijdek binnen de bogen gesitueerd waardoor de boogconstructie met trekstang aan de zijkant goed zichtbaar was. Ook kregen de dwarsverbanden een rustig uiterlijk en hadden de portalen een fraaie hoge doorgang die in de literatuur vergeleken werd met de 'Parijsche triomfpoort':

Th. Haakma Wagenaar schreef hierover, in een artikel in Architectura 1937, waarin hij de kwaliteiten van vier nieuwe bruggen beschreef, het volgende ...*"De brug te Vianen noem ik met opzet het laatst. Zij spant onherroepelijk de kroon. Alle goede eigenschappen in de voorafgaande beschreven drie bruggen Nijmegen, Arnhem en Moerdijk zijn hier vereenigd" "Wanneer men de boogbrug bij Vianen 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 zo'n kunstwerk tot uitvoering brengt, kan meer, omdat een land dat in benarde omstandigheden het vertrouwen in de toekomst in zulk een daadwerkelijke vorm weet te verwezenlijken, reeds op weg is die toekomst voor zich te veroveren"....*

Technische gevolgen van het toepassen van holle kokers waren onder andere: vier plooiverstijvingen aan de buitenzijde van de bogen en scharnierpunten bovenin de bogen, aangebracht uit onzekerheid en achteraf niet noodzakelijk. Hieruit blijkt dat de ingenieurs, wat betreft belasting van grote plaatstalen boogbruggen, onvoldoende ervaring hadden. Voorts werd uit onzekerheid de constructie niet gelast maar geklonken. Hoewel in de jaren dertig het elektrisch lassen in opkomst was, hebben de ingenieurs er wegens onvoldoende ervaring vanaf gezien deze verbindingstechniek toe te passen.

Vervolgens is het knooppunt van boog-trekstang-oplegging, de zogenoemde 'geboorte van de boog' een bijzonder merkteken van de jaren 30 en bovendien een juweel van technologie en architectuur. Het partoon van klinknagels en technische vormgeving is ongeëvenaard. Het was een logische keus van ir. Harmsen om dit fraaie en betekenisvolle detail aan de zijkant in zicht te houden en de rijstroken binnen de bogen te situeren. Helaas is dit detail uit het zicht geraakt door de rijstroken die in 1967 buiten de bogen werden aangebracht. De oorspronkelijke schoonheid is echter eenvoudig te herstellen door de rijstroken weg te halen.

3. De boogbrug bij Vianen is, na de vernieling in WOII en het herstel in 1948, een toonbeeld van vroege wederopbouw.

literatuur over de boogbrug bij Vianen:

- 1933 -*de Ingenieur: Bouw van de verkeersbrug over de Lek bij Vianen-*
- 1934 -*de Ingenieur: De brug voor gewoon verkeer over de Lek bij Vianen- ir. W.Harmsen*
- 1935 -*Wegen: diverse historische artikelen over de bouw van de boogbrug-*
- 1936 -*Staal: De montage van de nieuwe verkeersbrug over de Lek bij Vianen, ir. B.Braat*
- 1937 -*Architectura: Arnhem, Nijmegen, Moerdijk en Vianen- Th. Haakma Wagenaar*
- 1988 -*Cronyck de Geyn: Een halve eeuw Vreeswijk-Vianen vice versa- P.Daalhuis*
- 1990 -*Beleid en planning in de wegenbouw- D.M.Ligtermoet*
- 1992 -*studierapport- L.Oorschot*
- 1994 -*Compendium Bruggen- NBS / TUDelft*
- 1994 -*Nederlandse Ingenieurs en hun kunstwerken- M.L. ten Horn-van Nispen*
- 1998 -*Twee eeuwen Rijkswaterstaat- RWS / M.L. ten Horn-van Nispen*
- 1999 -*Bruggen in Nederland 1800-1940- NBS*
- 1999 -*Waarderingsrapport, brug over de Lek bij Vianen- NBS*
- 1999 -*verzoek tot aanwijzing Rijksmonument van de boogbrug over de Lek bij Vianen- SBV*
- 1999 -*Overspanning, De bouw van de tweede Lekbrug bij Vianen - RWS*
- 1999 -*Kruising, De geschiedenis van pont en brug - RWS*
- 1999 -*Herrie bij de brug, Over Fransen, Pruisen en een schipbrug bij Vianen- RWS*
- 1999 -*Pijlers, Bestuurders over de brug bij Vianen - RWS*
- 2000 -*BOUW, fotoboek over de bouw van de boogbrug over de Lek bij Vianen- SBV*
- 2004 -*Verzoek tot voordracht UNESCO Werelderfgoed van de 12 bruggen- SBV*
- 2004 -*Bruggen, Visie op architectuur & constructie- NBS / E. Delgorge*
- 2005 -*Verzoek tot aanwijzing Complex Rijksmonument, de 12 bruggen van het RWP 1927- SBV*
- 2006 -*Synopsis, tussentijds overzicht /aanvullingen inzake aanvraag Complex Rijksmonument- SBV*
- 2008 -*Ir. W.J.H. Harmsen, Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis- M.L. ten Horn-van Nispen*
- 2009 -*Bruggen in Nederland Vernieling en herstel 1940-1950- NBS*
- 2010 -*Uitzonderlijk en universeel- Commissie Herziening Voorlopige Lijst Werelderfgoed*
- 2010 -*Verzoek tot aanwijzing gemeentelijk monument- SBV*
- 2012 -*Hoop of Sloop, boogbrug bij Vianen, lesbrief- NTR*
- 2012 -*De Nederlandse Brug, 40 Markante Voorbeelden- NBS*
- 2012 -*Lieu de memoire of sloopobject brug Vianen- W. van Drecht*
- 2013 -*Waardenstelling boogbrug Vianen- E. Delgorge*
- 2015 -*de Viaanse oversteek-kathedraal van staal- SBV*
- 2015 -*Masterplan-herbestemming boogbrug Vianen- SBV*

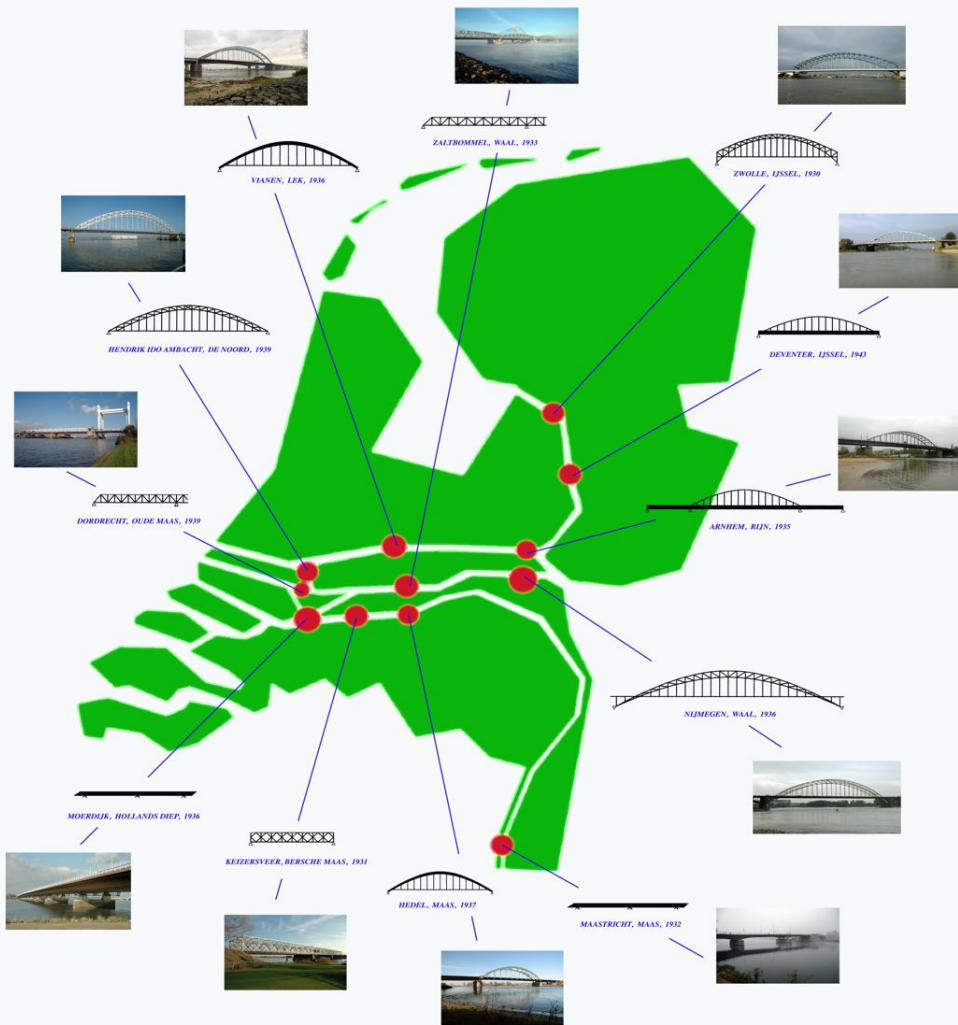
n.b.

Het verzoek tot aanwijzing rijksmonument van de boogbrug bij Vianen is als kennisgeving verstuurd naar:

- Europese Commissie, 1e vicevoorzitter
- ministerie OC&W
- ministerie van Infrastructuur en Milieu
- ministerie van Defensie
- ministerie van Buitenlandse Zaken
- directeur-generaal Rijkswaterstaat
- provincie Utrecht
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
- Waterschap Rivierenland
- Liniebureau Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Stichting Menno van Coehoorn
- gemeente Vianen
- gemeente Nieuwegein
- gemeente IJsselstein
- Verein Straße des Friedens
- Nederlandse Bruggen Stichting
- Bond Heemschut
- Cuypersgenootschap
- USINE
- CUMULA
- De Kracht van Utrecht
- Historische Kring Nieuwegein
- Historische Kring IJsselstein
- Historische Vereniging Het Land van Brederode
- Museum IJsselstein
- Stedelijk Museum Vianen

Het verzoek tot aanwijzing rijksmonument van de boogbrug bij Vianen is als pdf-bestand te vinden onder 'nieuws' en 'aanvragen' op: <http://www.stichting-boogbrug-vianen.nl>

de 12 grote bruggen van het Rijkswegenplan 1927



Stichting Boogbrug Vianen 2014



de Viaanse oversteek anno 2015 met 2x5 rijstroken snelverkeer



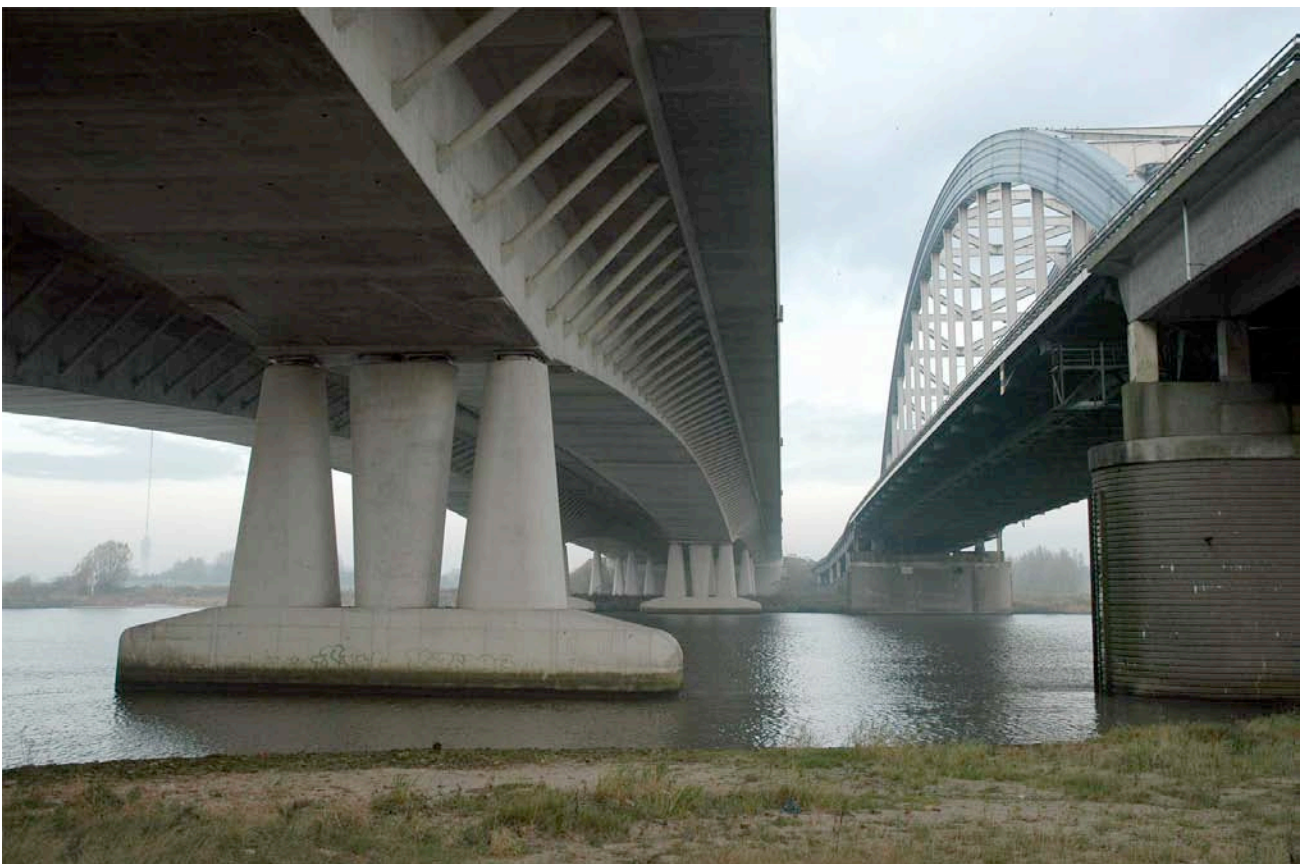
de Viaanse oversteek anno 1936 met rechtsboven de schipbrug



schoonheid en eenvoud door fraaie hoge portalen en rijstroken binnen de bogen



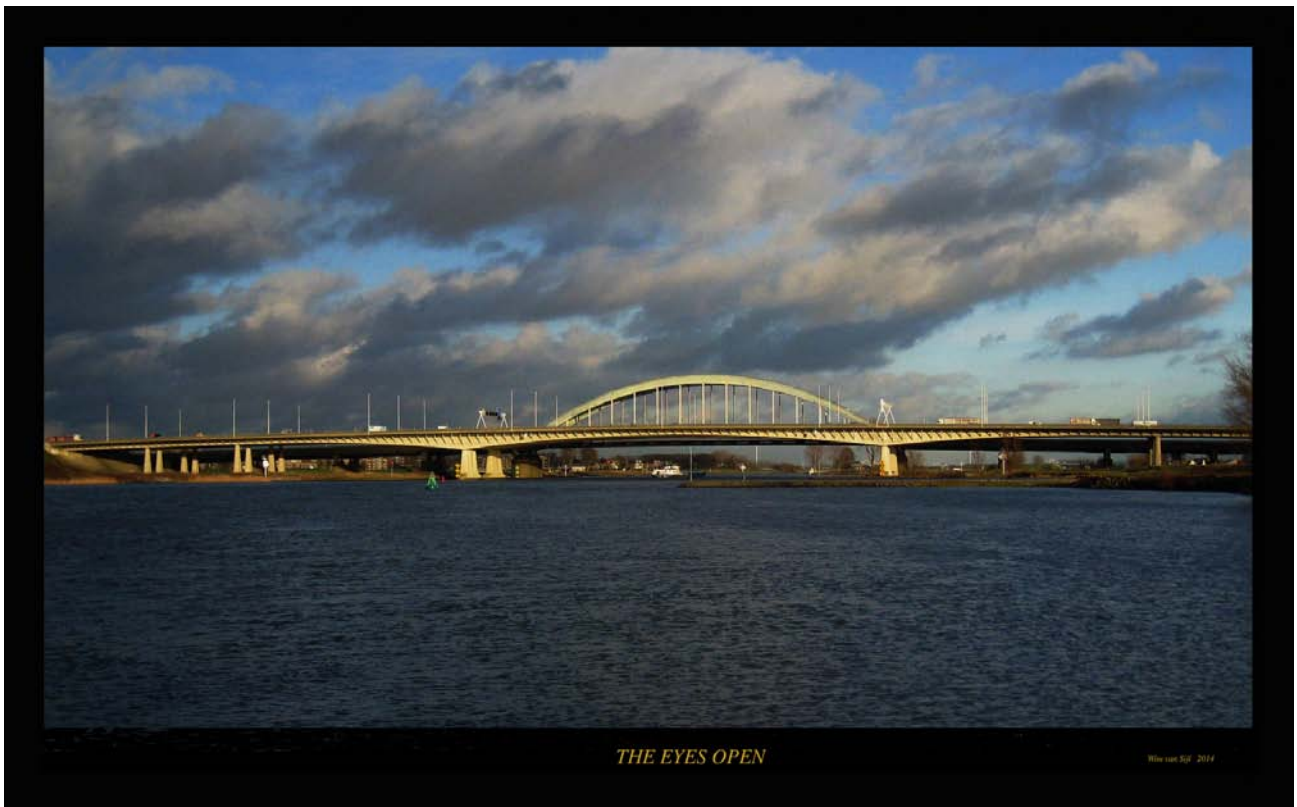
herbestemmingen: langzaamverkeer, vredesbrug, cultuurbrug, gedenkbrug, trambrug



schoren onder de uitbouwbrug: ontwikkeld om het uitzicht vanaf de boogbrug te verfraaien



verjonging naar de uiteinden van de bogen verheft het brugbeeld



de bogen onder de uitbouwbrug verbinden zich met de bogen van de boogbrug