

# GESCHIEDENIS VAN DE OVERBRUGGING VAN DE LEK TUSSEN VREESWIJK EN VIANEN

Frans Remery



1 Vreeswijk en Vianen langs de Lek.  
bron: Krusing, geschiedenis van pont en brug



2 De oversteek tussen Vreeswijk en Vianen met de schipbrug.  
bron: [www.industriespoor.nl](http://www.industriespoor.nl)

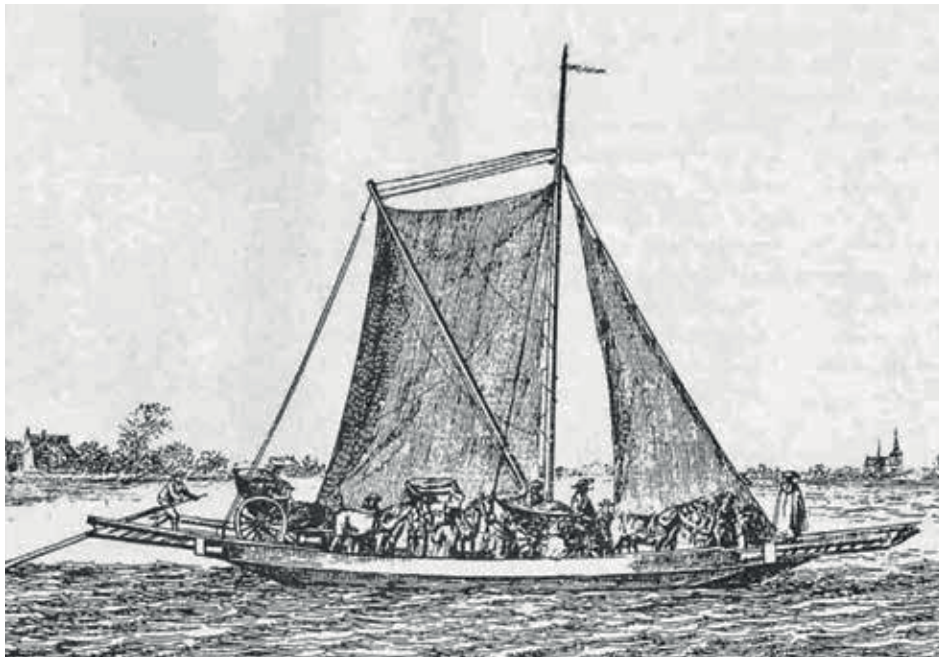
Tussen Vreeswijk en Vianen stroomt de drukbevaren rivier de Lek en in de loop van de tijd zijn er allerlei manieren beproefd om de rivier tussen deze twee plaatsen met droge voeten over te steken.

Vreeswijk is een zeer oud dorp dat al in de veertiende eeuw ontstond rond een sluis die Utrecht via de Vaartse Rijn met de Lek verbond. Het dorp viel van oudsher onder de bisschop van Utrecht die niet alleen geestelijke, maar ook wereldlijke macht had. Thans is Vreeswijk een wijk in de gemeente Nieuwegein. Vianen, van oorsprong een vestingstad, is

mogelijk nog ouder dan Vreeswijk. Reeds in 1336 kreeg het stadsrechten en vanaf 1414 zwaaide het geslacht van Brederode er gedurende enkele eeuwen de scepter. Daarmee was Vianen een onafhankelijke stadstaat en een concurrent van Utrecht. Vianen is tegenwoordig een stad in de gemeente Vijfheerenlanden.

## VEERVERBINDING

De twee plaatsen lagen op één van de zeldzame routes van noord naar zuid in ons land en het was gebruikelijk de Lek daar over te steken. Maar een machtige rivier als de Lek steek je niet zomaar over. Natuurlijk hebben mensen op eigen initiatief de overtocht per boot gemaakt. Bekend is dat er al in de zestiende eeuw een veerverbinding bestond



3 Impressie van een zeilpont.  
bron: Vrevia

tussen Vianen en Vreeswijk die eigendom was van de heren van Brederode van Vianen. Er voer toen een flinke zeilpont die, naast goederen, diligences en de postkoets met paarden en al kon overzetten. Dat was een mooie bron van inkomsten. Naast de grote pont waren er nog twee kleine overzetveren: één van schippers uit Vreeswijk en één van schippers uit Vianen. De kleine ponten mochten alleen personen vervoeren met de bagage die zij met de hand konden dragen. Ze stonden bekend als pinnemakers. Voor de schippers uit Vreeswijk ging dat letterlijk op: in de uren dat er geen werk was, sneden zij kleine houten pinnen voor het bevestigen van het bovenleer aan de zolen van schoenen in die tijd. Die van Vianen gingen tijdens het wachten liever vissen; dat bracht meer op, maar ook zij stonden bekend als pinnemakers.

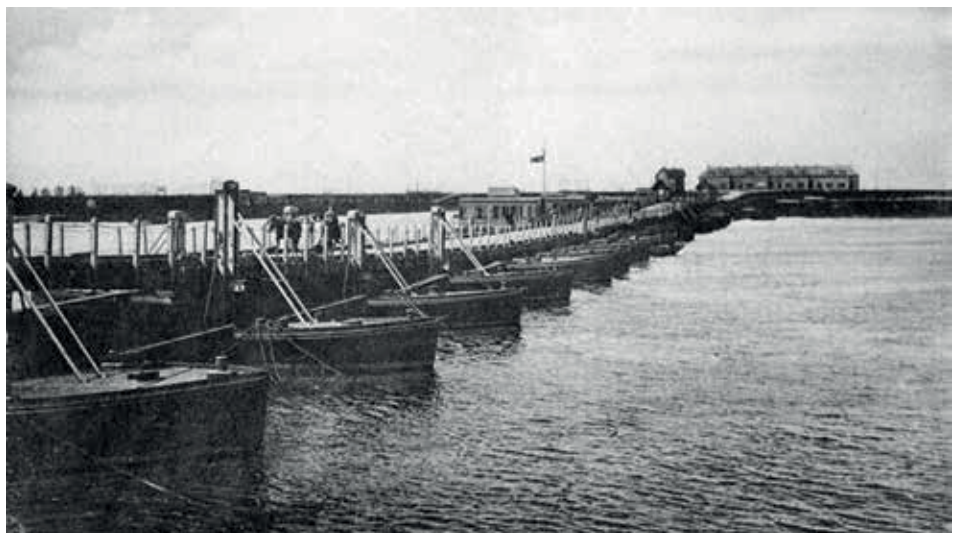
## DE SCHIPBRUG

Het begin van de negentiende eeuw was een roerige tijd in Nederland. Franse en later Pruisische legers trokken door het land en wilden ook de Lek oversteken. Met het kleine aantal beschikbare pontveren ging dat niet. Als oplossing werd tussen Vreeswijk en Vianen (en ook bij Gorinchem) voor het eerst een schipbrug geconstrueerd: een houten brugdek, opgelegd op verankerde houten scheepjes. Op 9 december 1813 was de schipbrug tussen Vianen en Vreeswijk gereed. Het was allemaal nieuw en er was haast mee gemaakt en dan kunnen er dingen misgaan.

Zo was in die eerste schipbrug vergeten dat er uitdrijfvakken nodig waren om de doortocht van schepen door de schipbrug mogelijk te maken. Dit euvel was nauwelijks hersteld, toen de brug op 9 januari 1814 onder de kracht van het brekende ijs bezweek, waarbij helaas de meeste pontonschepen en veel van de houten constructiematerialen verloren gingen. De schipbrug had slechts één maand gefunctioneerd! Toen het ijs weg was, ging de pont weer varen. En dat duurde tot 1840.



4 Overzicht schipbrug.  
bron: archief Nederlandse Bruggenstichting



5 De schipbrug omstreeks 1930.  
bron: OTAR uit Het Utrechts Archief





6 Brugdek van de schipbrug; er passeren juist enkele schepen.

bron: www.house-of-cards.nl



7 Ponton van de schipbrug met het machinehuis voor de lieren en de opleggingen voor de brug.

bron: AD.nl

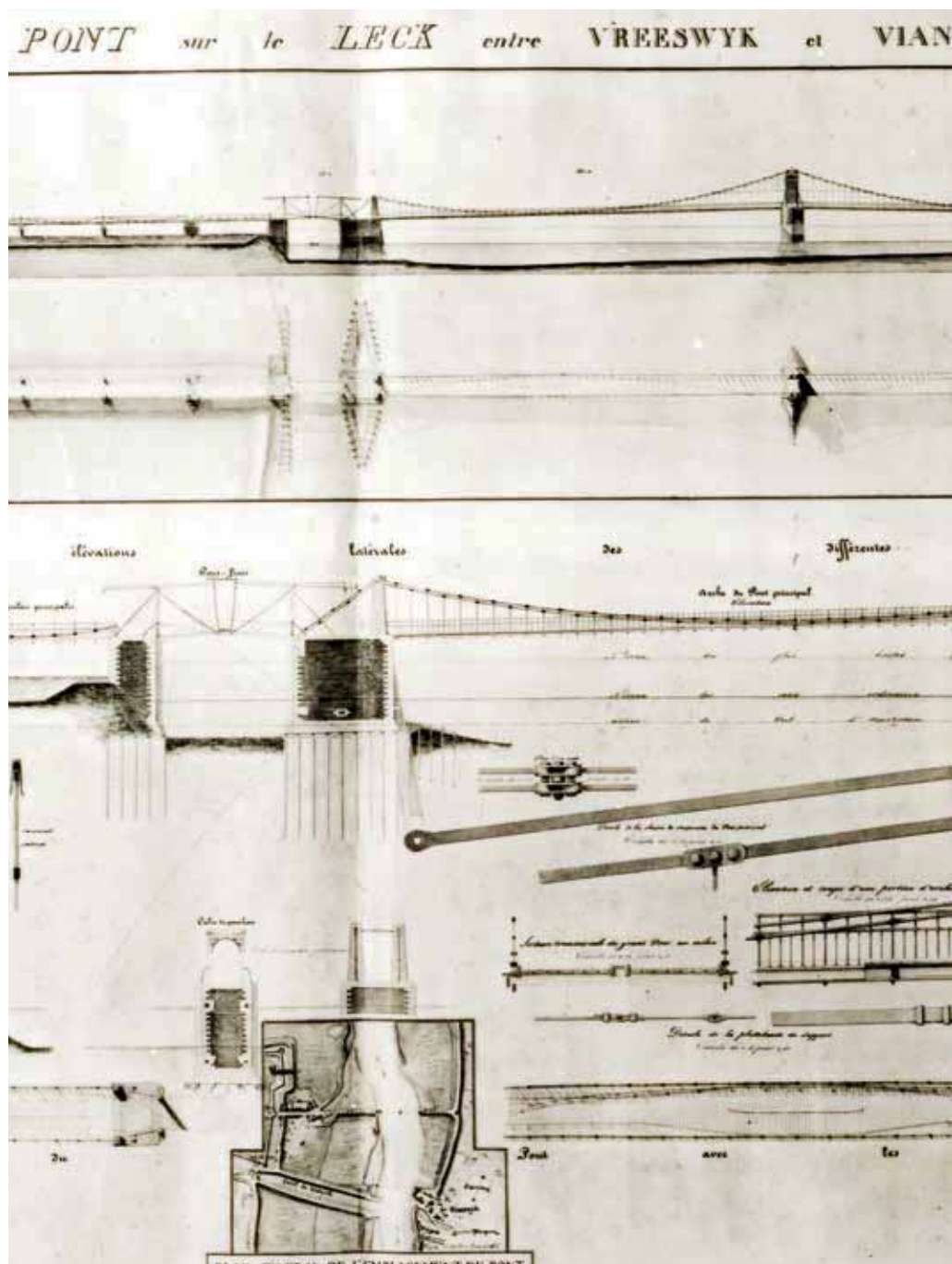
→ 8 Het plan voor een hangbrug van Vifquain.

bron: archief Nederlandse Bruggenstichting

Vanaf 1824 werden er op instigatie van Jan Blanken, ingezetene van Vianen en een belangrijke waterstater, plannen gemaakt om een degelijke schipbrug te bouwen als vervanger van de veerpont. Daar ging nogal wat tijd mee heen: het duurde tot 1840 voor er een degelijke schipbrug op dezelfde plaats lag. Deze vroeg veel onderhoud, maar hij heeft het bijna een eeuw uitgehouden. Aanvankelijk lag de brug op houten scheepjes, maar in de loop van de tijd werden die vervangen door ijzeren exemplaren. De wispelturige Lek zorgde herhaaldelijk voor verrassingen en menigmaal werden delen van de schipbrug door storm of ijsgang vernield. De toenemende drukte op het water noodzaakte herhaaldelijk tot het uitvaren van het uitdrijfvak van de brug. Aanvankelijk ging dit met de hand. Dat was zwaar werk. Bij openen werden de kabels of kettingen waarmee het brugdeel was verankerd, gevierd en het uitdrijfdeel verplaatste zich onder invloed van de stroom. Met een ketting dwars op de stroom werd het brugdeel opzij getrokken. Na de passage van de schepen kwam het zwaarste werk: met lieren moest het brugdeel tegen de stroom in weer op zijn plaats worden gebracht. De situatie verbeterde sterk toen de lieren met een (petroleum)motor werden aangedreven.

### EEN PLAN VOOR EEN HANGBRUG

Intussen was een waterstaatsingenieur, J.B. Vifquain, in Engeland op studiereis geweest en had daar de smeedijzeren hangbrug over de Menai in aanbouw gezien. Deze brug, met een hoofdoverspanning van 176 m die aan kettingen hing, was een ontwerp van Thomas Telford. Vifquain was erg onder de indruk en





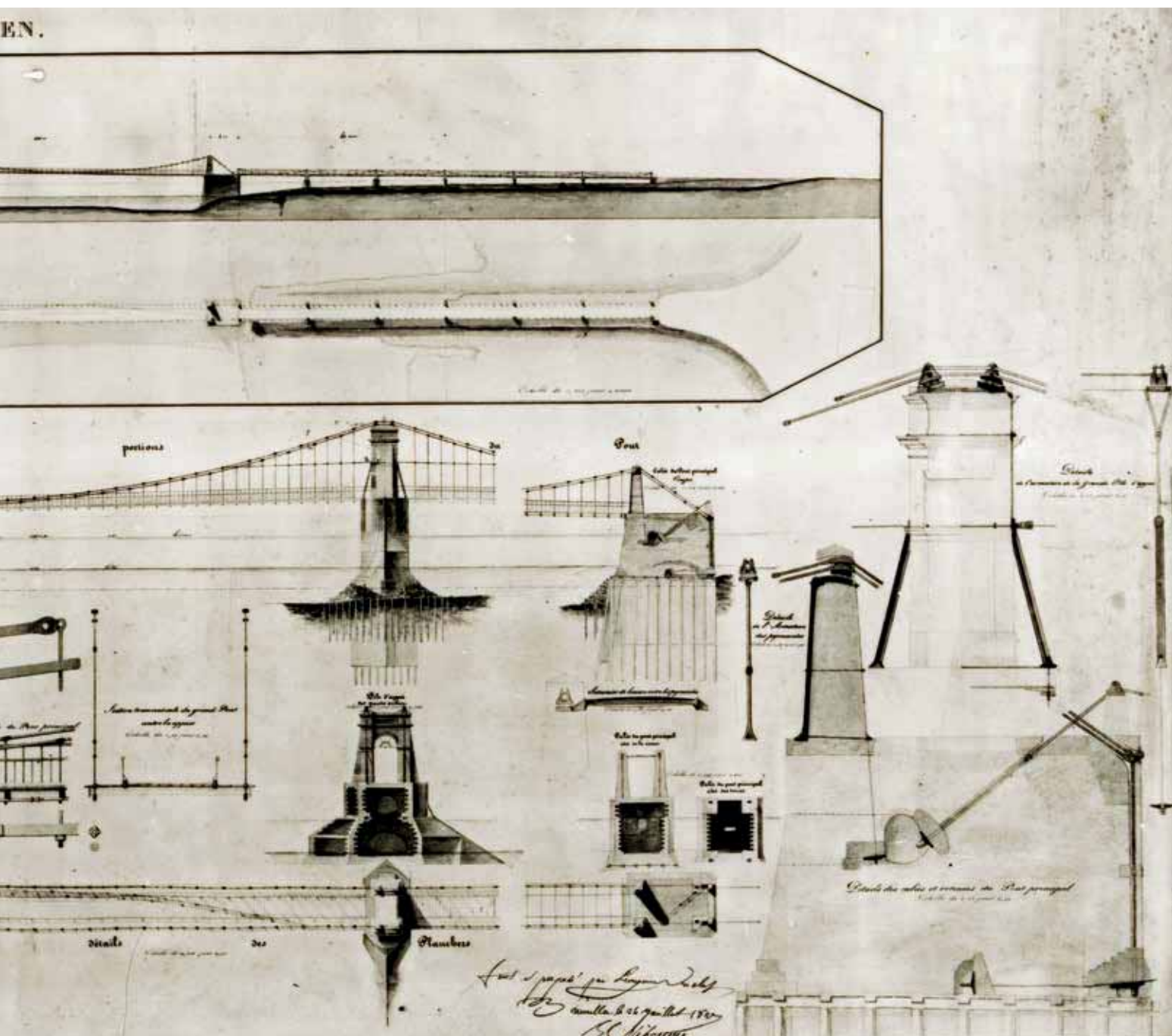


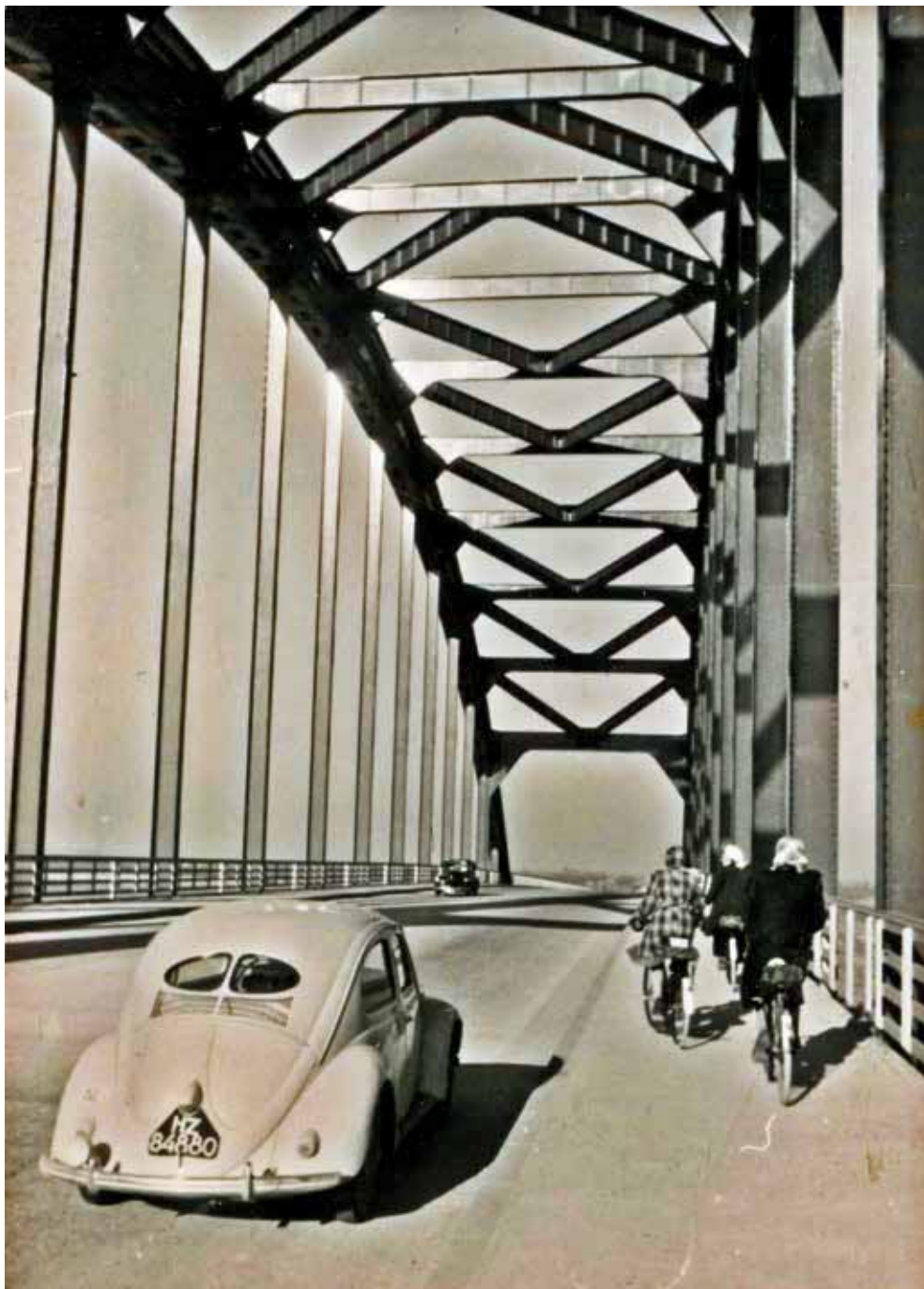
raandrijving,

maakte in 1827 een voorstel voor zo'n hangbrug over de Lek. Zijn plan behelsde twee hangbruggen achter elkaar vanwege de grote breedte van de rivier ter plaatse, maar dat vroeg wel om een pijler midden in de rivier. Om hoge schepen te laten passeren voegde hij een dubbele ophaalbrug aan de zijde van Vianen toe. Die pijler in het midden van de rivier leek toch wel een handicap en dus maakte Vifquain een plan met een hangbrug in één overspanning, bijna 200 meter. Zo'n brug is er echter nooit gekomen en, zoals hiervoor gemeld, werd er in 1840 een nieuwe schipbrug in gebruik genomen en die is tot 1936 blijven varen.

## HET EERSTE RIJKSWEGENPLAN

In het begin van de twintigste eeuw had Nederland een uitgebreid spoor- en tramweginet, maar het wegverkeer moest op veel plaatsen nog gebruik maken van onverharde wegen. Het langzaam verkeer had altijd draagkrachtige grond opgezocht en de daardoor ontstane sporen in het landschap vormden een rommelig geheel. Toen de auto tot ontwikkeling kwam en daarmee dus voertuigen die gemaakt waren voor aanzienlijke snelheden, kwam er behoefte aan verharde wegen. Plannen voor een systematische wegenaanleg waren in sommige regio's al op enige schaal tot ontwikkeling





9 Gecombineerd langzaam en snelverkeer op de brug.  
bron: archief Nederlandse Bruggenstichting

gekomen, maar de aansluiting van die wegen op elkaar was vaak niet geregeld. Hier nam het Rijk de regie met het opstellen van het eerste Rijkswegenplan. Dit omvatte hoofdlijnen voor verbindingen van oost naar west en van noord naar zuid voor het wegverkeer. Daarbij moesten de nodige rivieren worden gekruist en hiervoor waren bruggen nodig. Ter realisering daarvan werd binnen Rijkswaterstaat in 1928 het Bruggenbureau opgericht. Aanvankelijk was het een onderdeel van het District Wegen

(later Directie Wegen) van Rijkswaterstaat. Het Bruggenbureau ontwikkelde zich snel en opereerde vanaf 1936 als zelfstandige Directie Bruggen binnen Rijkswaterstaat. Ir. W.J.H. Harmsen kreeg de leiding. Het ontwerpen en bouwen van verkeersbruggen moest nog helemaal worden geleerd. Men begon met het bestuderen van belastings- en spanningsvoorschriften. Veel technische kennis werd verkregen door bezoeken aan het buitenland en het aantrekken van bekwame constructeurs en tekenaars van verschillende constructiewerkplaatsen waar toen door de crisis gebrek aan werk was. Bij het ontwerp en de aanbesteding van de bruggen werd er dan ook rekening mee gehouden dat zoveel mogelijk daarvoor in aanmerking komende Nederlandse bedrijven een bijdrage in de fabricage zouden kunnen leveren. Ook de vormgeving van de brug kreeg de volle aandacht vanwege de invloed van deze grote constructies in het weidse rivierenlandschap. Daarom werd een esthetisch adviseur in de persoon van ir. A.J. van der Steur ingeschakeld. Naast de grote rivierbruggen waren talloze kleinere bruggen en viaducten nodig, alsmede beweegbare bruggen. Ook deze werden door de Directie Bruggen gerealiseerd.

### HET ONTWERP EN BOUW VAN DE VASTE BRUG

In het Rijkswegenplan van 1927 was een oeververbinding in de rijksweg van Utrecht naar 's-Hertogenbosch (later A2) over de Lek in de omgeving van Vianen en Vreeswijk opgenomen. Deze werd ten westen van de

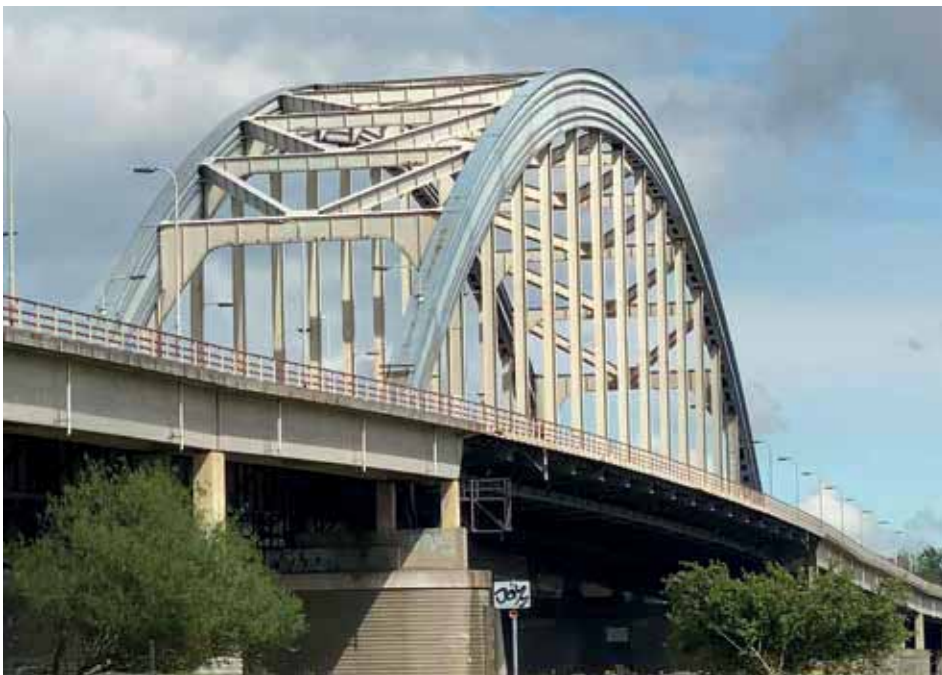


10 De boogbrug in aanbouw.  
bron: archief Nederlandse Bruggenstichting





11 Het herstel na de oorlog verliep op een andere manier dan de bouw vóór de oorlog.  
bron: archief Nederlandse Bruggenstichting



12 De boogbrug en de aanbruggen na de verbreding in 1967  
bron: archief Nederlandse Bruggenstichting

sluizen in Vreeswijk geprojecteerd. Zo hoefden schepen die de Lek overstaken van Vreeswijk naar Vianen (toegang Zederikanaal (later Merwedekanaal) de brug niet te passeren.

Het ontwerp van de brug werd gemaakt op het reeds genoemde Bruggenbureau. Vanaf 1931 werd gewerkt aan het ontwerp van de brug. Gekozen werd voor een boogbrug met een lengte van 160,1 m die in één keer het zomerbed van de Lek overspande. Aansluitend kwamen aan weerszijden vier aanbruggen van 42,6 m.

De hoofdliggers van de boogbrug waren volwandige bogen met trekbanden. Qua vormgeving waren de bogen boven in het midden hoger dan bij de uiteinden. Ze lagen hart op hart op 17,2 m. Binnen de bogen was ruimte voor een betonnen rijdek met een breedte van 11 m en twee zijpaden van 2,75 m. Om esthetische redenen stak er niets buiten de bogen. (Later zouden er aan weerszijden alsnog bordessen voor het langzame verkeer worden toegevoegd). De aanbruggen waren wat smaller (16 m) dan de boogbrug door smallere zijpaden

(2,50 m). Ze bestonden uit enkelwandige hoofdliggers, hart op hart 9,8 m en werden uitgevoerd als doorgaande liggers over de vier openingen.

De boogbrug werd gebouwd door de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen en de aanbruggen werden vervaardigd door de Nederlandse Dok Maatschappij te Amsterdam.

De bruggen werden ter plaatse opgebouwd. Voor de boogbrug betekende dit dat er hulpconstructies in de rivier werden geplaatst. Omwille van de scheepvaart moest daarbij een opening van 60 m worden vrijgehouden. Daarvoor werden twee naast elkaar gelegen hulpbruggen op aparte jukken gebruikt. De resterende openingen werden overspannen met tralieliggers afkomstig van een afgebroken brug. Zo ontstond een werklak voor het aanbrengen van de trekbanden en de vloerconstructie, waarop achtereenvolgens de hangstangen en daar weer op de boogdelen werden aangebracht.

## OORLOGSTIJD

Voor veel bruggen in ons land verliep de oorlogstijd desastreus. Anders dan veel andere bruggen, kwam de Vianense brug de beginjaren van de oorlog goed door. De ellende begon pas tegen het eind: op 5 januari 1945 bombardeerden de geallieerden met succes de brug. Eén van de aanbruggen werd zwaar beschadigd en de boogbrug kwam in delen in de rivier terecht. Dat was een flinke klap voor de bezetters die daarmee de noord-zuidverbinding over land en de oost-westverbinding over de rivier kwijt waren. Maar slechts twee dagen later voer er alweer een pont tussen Vianen en Vreeswijk. Het was een motorpont die vroeger bij Wageningen had gevaren en die de vernielingen aldaar had overleefd. Meteen na de oorlog wilde Wageningen de pont terug, maar daar stak het Militair Gezag een stokje voor. Kennelijk was het belang van de verbinding Vreeswijk-Vianen groter dan die tussen Wageningen en de Betuwe. Na de bevrijding werd haast gemaakt met het vrijmaken van de vaarweg. Zoveel mogelijk stukken van de brug werden uit de Lek gevist en afgevoerd naar het constructiebedrijf Werkspoor in Utrecht. Daar werd de hele brug op ware grootte uitgelegd en werden verbogen delen in de oude vorm teruggebracht en werden ontbrekende delen aangemaakt. Het St 52 voor de bogen moest echter uit Amerika komen en kwam uiteindelijk pas in 1948 beschikbaar. En dus werd er tussen Vreeswijk en Vianen



13 Bouw van de tweede betonnen brug als uitbouwbrug  
bron: archief Nederlandse Bruggenstichting



14 De nieuwe betonnen bruggen naast de oude boogbrug  
bron: archief Nederlandse Bruggenstichting



# Velen hadden graag gezien dat de boogbrug op zijn plek behouden zou blijven, bijvoorbeeld als fietsbrug.

weer een schipbrug ingelegd. Met militaire hulp werd een noodbrug uit Bailey materiaal op zestien zolderschuiten gelegd. Terwijl de herstelwerkzaamheden aan de boogbrug nog doorgingen, kon het verkeer voorzichtig weer van de brug gebruik maken, tot de brug in 1949 geheel hersteld was.

## ONTWIKKELINGEN NA DE OORLOG

Nadat de brug in 1949 weer geheel gebruiksgereed was, is het wegverkeer almaar drukker geworden. Zo ontstonden gevaarlijke situaties voor het langzame verkeer (waaronder fietsers) dat samen met het snelverkeer van de weggedeelten binnen de bogen gebruik maakte. Daarom zijn in 1967 bordessen aan de buitenkant van de bogen van de hoofdoverspanning en van de aanbruggen aangebracht, zodat er plaats kwam voor extra rijstroken. De situatie werd daardoor veiliger en de capaciteit van de brug werd groter. Helaas werd daardoor wel de esthetica van de brug geweld aangedaan. Uiteindelijk bood deze maatregel slechts korte tijd soelaas. Het verkeer bleef in omvang groeien en de brug bij Vianen werd een notoire filegenerator. Zo kwam de bouw van de Lekbrug in de A27 bij Hagestein in beeld als alternatieve noord-zuidverbinding. Deze brug kwam gereed in 1981. De filedruk op de Vianense brug verminderde tijdelijk merkbaar, maar de voortdurende groei van het wegverkeer vereiste toch drastischer maatregelen. Die bestonden uit plannen voor en uiteindelijk de bouw van een tweetal betonnen bruggen, meteen ten westen van de boogbrug. De nieuwe overbrugging kreeg de naam van de in 1808 benoemde inspecteur-generaal van Rijkswaterstaat, Jan Blanken die in Vianen woonde.

## DE TOEKOMST VAN DE BOOGBRUG

Aangezien de nieuwe betonnen bruggen ook ruimte boden aan voorzieningen voor langzaam verkeer, bleef er geen functie voor de boogbrug over. Velen hadden graag gezien dat de boogbrug op zijn plek behouden zou blijven, bijvoorbeeld als fietsbrug. Die optie is serieus bestudeerd, maar bleek vanwege het nodige geregelde onderhoud aan de brug erg kostbaar. In

tegenstelling tot enkele andere bruggen uit het eerste Rijkswegenplan, heeft de boogbrug geen monumentstatus, op basis waarvan behoud wellicht verplicht zou kunnen zijn geweest. Wel is door de Nederlandse Bruggenstichting in 1999 een waarderingsrapport van de brug opgesteld waarvan elementen zouden kunnen worden gebruikt voor het aanvragen/verlenen van een monumentstatus van de brug. Het rapport maakte destijds een voorbehoud voor de beoordeling van het aspect 'inpassing in het landschap'. In zijn eentje scoorde de boogbrug in de beoordeling daarvan goed, maar omdat toen al werd gewerkt aan de nieuwe betonnen bruggen direct naast de boogbrug, werd de beoordeling van het effect daarvan naar een later datum verschoven.

Die beoordeling kwam er in 2013. Voor de voorstanders van behoud van de boogbrug was de uitkomst teleurstellend. Kort gezegd kwam het erop neer dat de nieuwe betonnen bruggen het beeld van de oude boogbrug verstoren en dat de boogbrug die boven en onder de betonnen bruggen uitsteekt, de slanke lijn van de nieuwe betonnen bruggen geweld aandoet. De mogelijkheid de boogbrug op deze plaats een monumentstatus te verlenen verviel hiermee. Onderzoek van Rijkswaterstaat leidde niet tot een toepassing waar de iconische brug zinnig hergebruikt zou kunnen worden, waarmee zijn lot was bezegeld.

Qua vormgeving heeft de boogbrug bij Vianen een opvallende gelijkenis met die van de Maasbrug bij Hedel. Deze brug kwam een jaar na die van Vianen gereed. Hij is een stuk kleiner (overspanning 124,8 m) en na de afbraak van de brug bij Vianen de enig overgebleven brug van dit soort. Omdat deze brug nog altijd een volwaardige functie in het regionale verkeer heeft, is zijn voortbestaan voorlopig verzekerd.

## BRONNEN

Ververs, M.J.: Kruising, De geschiedenis van pont en brug, 1999, Europese Bibliotheek – Zaltbommel, uitgegeven in opdracht van Rijkswaterstaat, directie Utrecht, bij gelegenheid van de opening van de nieuwe brug over de lek bij Vianen.

Nederlandse Bruggen Stichting: De Nederlandse Brug, 40 markante voorbeelden, 2012, Uitgeverij Thoth, Bussum.

Nederlandse Bruggenstichting: Canon van de Nederlandse brug, 2000 jaar brughistorie, 2016, Uitgave Bouwen met Staal, Zoetermeer.

Oosterhoff, J. (red.): Bruggen in Nederland 1800-1940, deel 1, Vaste bruggen van ijzer en staal, 1997, Nederlandse Bruggen Stichting, Uitgeverij Stichting Matijns, Utrecht.



15 De oude en de nieuwe brug zitten elkaar duidelijk in de weg

bron:Wikipedia