



## Monumentnummer\*: 523934

Smallepad 5  
3811 MG Amersfoort  
Postbus 1600  
3800 BP Amersfoort  
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 56  
E info@cultureelerfgoed.nl

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 02 september 2002  
Kadaster deel/nr 82889/13

Woonplaats\* Malden  
Gemeente\* Heumen  
Provincie\* Gelderland

Locatiennaam Nederasselt  
Locatieomschrijving over de Maas

Kadastrale gemeente*	Sectie*	Kadastraal object*	Appartement aanduiding	Grondperceel
Nederasselt	B			1189
Nederasselt	B			824
Nederasselt	D			397
Nederasselt	B			822
Nederasselt	D			618
Nederasselt	B			1265
Nederasselt	B			1266
Nederasselt	B			1267

### Omschrijving\*\*

#### Inleiding

VERKEERSBRUG over de Maas met onderliggende STUW en SLUIS uit 1926-1929, voor zover gelegen op het grondgebied van de gemeente Heumen. Deze brug leidt van het Gelderse Nederasselt naar Grave in Noord-Brabant en is uitgevoerd naar ontwerp van C.F. Egelie, ingenieur van Rijkswaterstaat. De brug werd op 5 oktober 1929 door Minister van Waterstaat mr. Reymer geopend. Op het grondgebied van de gemeente Heumen liggen de sluis en het oostelijke deel van de stuw en de brug. De in 1972 toegevoegde tweede schutsluis valt buiten de bescherming. Met de bouw van de brug en het uit de vaart halen van het pontveer werd beoogd om de verkeersafwikkeling op de tussen 1819 en 1840 aangelegde verbinding tussen Bergen op Zoom en Nijmegen te versnellen. Daarnaast

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

\*\* Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



werd in het kader van de normalisatiewerkzaamheden van de Maas bij Nederasselt een schutsluis en een stuw aangelegd. Brug, sluis en stuw werden gecombineerd; voor wat betreft de bedding van de Maas is gebruik gemaakt van dezelfde onderbouw. Bovendien werd de stuw opgehangen aan de brug. De pijlers van de stuwbruggen werden geleverd door de N.V. Internationale Gewapend Beton Bouw te Breda. De verdere onderbouw van de brug, alsmede de onderbouw van de stuw zijn verzorgd door de N.V. Christiani & Nielsen's Gewapend Beton Maatschappij te 's-Gravenhage. De bovenbouw van de stuwbruggen en de schuiven van de stuwvenen werden geleverd door Werkspoor, terwijl de overige brugsegmenten werden aangenomen door de N.V. Pletterij v/h L.I. Enthoven & Cie. te Delft. Machinefabriek Jaffa te Utrecht verzorgde de bewegingsinrichtingen.

### Omschrijving

De VERKEERSBRUG is een verstijfde, nagenoeg geheel geklonken stalen brug, bestaande uit negen, op zeven pijlers en twee landhoofden rustende segmenten. De totale lengte tussen de dagzijden van de landhoofden bedraagt 515 meter.

De segmenten hebben een verschillende lengte, en dientengevolge een verschillende hoogte. De delen boven de sluis en de stuw hebben een lengte van 60 meter en die boven de uiterwaarden zijn 50 meter lang. Aan de Brabantse zijde heeft het laatste segment boven de uiterwaarden, grenzend aan de stuw en oorspronkelijk bedoeld om (na dichting van de Beerse Overlaat) daar deel van uit te maken, een andere opbouw dan de overige.

De middelste stuwbrug is iets groter dan de overige segmenten in verband met de in de stroompijler aanwezige vistrap. Het eerste, aan de schutsluis grenzende deel boven de gelderse uiterwaard is even breed als de delen boven de rivier: deze opening is van meet af aan bedoeld voor een eventuele uitbreiding van de sluis. De drie stuwbruggen liggen vlak en hebben een doorvaarthoogte van 4.8 meter. De overige brugsegmenten hebben een helling van 1:80.

De wanden van de brugsegmenten zijn vakwerkliggers met gebogen bovenranden, schuine eindstijlen en wandstaven in V-patroon. De stuwbruggen hebben extra tussen-diagonalen en verticalen. Door de toepassing van hoekijzers zijn de noordelijke en zuidelijke wand van één segment door een onder- en een bovenwindverband verbonden. Het zo ontstane portaal wordt verder verstijfd door de toepassing van trekprofielen in de vorm van Andreaskruisen. Aan de onderzijde van de brug wordt de tweebaans betonnen rijvloer (breedte 7.5 meter) gedragen door in de lengte aangebrachte, gewalste normaalprofielbalken met een relatief smalle flens.

Aan de noordelijke, stroomafwaardse zijde bevindt zich een aangehangen brug (breedte 1.6 meter) voor langzaam verkeer, eveneens met een gewapend betonnen rijvloer en rustend op normaalprofielbalken. Onder alle segmenten, behalve boven de stuw, hangt een oorspronkelijk verrijdbare schildersbrug.

Landhoofden en pijlers zijn opgetrokken in betonstenen met een kern van ongewapend beton. De beschoeiing van de Maasoeveren en de stuwvloer is gestort met beton, plaatselijk versterkt met gietijzeren profielen en opgesloten tussen ijzeren damwanden.

De stuwbruggen beslaan de twee westelijke vakken van de Maas en hebben aan de zuidelijke, stroomopwaardse zijde een op consoles aangelast bordes voor de verrijdbare kraanwagens, die de schuiven bedienen. Het bordes is ook aan de overige Gelderse brugsegmenten gemaakt, zodat de wagens aan die zijde kunnen worden onderhouden. De STUW kan worden afgesloten door een systeem van tegen jukken steunende schuiven. De zware metalen wielschuiven bewegen in drie rijen boven elkaar verticaal in de jukken. De jukken zijn draaibaar aan de stroomopwaardse zijde van de vaste bruggen opgehangen, zodat ze bij het openen van de stuw met de stroom meedraaien. Dit bood belangrijke voordelen. Het snel openen van de stuw, bijvoorbeeld in het geval van

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

\*\* Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



plotselinge ijsgang, was zo mogelijk. Het sluiten is door deze constructie echter moeilijker omdat de jukken moeilijk weer in de onderslag op de stuwvloer te krijgen zijn. Dit probleem is opgelost door de toepassing van een hefsysteem met kettingen en katrollen dat door een kraanwagen wordt bediend (naar het voorbeeld van een nieuwe stuw in de Oder bij Ransers). In 1975 zijn de stuwjukken en de schuiven vervangen en is de bediening gemoderniseerd. De stuwbewegingen worden sindsdien verricht vanuit een bedieningshuis op de middenpijler. Om de jukken met hun schuiven tegen de onderkant van de brug te hijsen en te vergrendelen, zijn twee nieuwe kraanwagens aangeschaft.

De SLUIS is uitgevoerd volgens het algemene werkplan voor de Werken der Maaskanalatie. De breedte bedraagt 14 meter, de schutkolk 16 meter bij 100 meter. De sluis, die nog met de hand wordt bediend, werd in 1972 met een tweede schutsluis van 16 meter doorvaartbreedte en 142 meter schutlengte uitgebreid. Toen zijn ook de voorhavens uitgebreid en werd een bedieningsgebouw voor de bewegingsinrichtingen van de sluisdeuren gebouwd.

### Waardering

VERKEERSBRUG over de Maas met onderliggende STUW en SLUIS uit 1926-1929.

- Van architectuurhistorische waarde als goed voorbeeld van een verstijfde stalen brug bestaande uit negen segmenten met een totale lengte van 515 meter, van belang voor de geschiedenis van de bouwtechniek. Het object heeft pionierswaarde en typologische zeldzaamheidswaarde als voorbeeld van een gecombineerde stuw en verkeersbrug die bovendien goed bewaard is gebleven.
- Van stedenbouwkundige waarde als essentieel onderdeel van de kanalisatiewerken van de Maas enerzijds en het wegennet van het Rijk anderzijds. De stuwbrug is van bijzondere betekenis wegens de situering, verbonden met de ontwikkeling van de streek. Door de omvang is de brug van bijzondere betekenis voor het aanzien van het landschap ter plaatse.
- Van cultuurhistorische waarde als bijzondere uitdrukking van een economische en een geografisch-landschappelijke ontwikkeling, in casu het bevaarbaar maken en houden van de Maas als onbetrouwbare regenrivier en het realiseren van een goede verbinding voor snelverkeer naar het zuiden en (zuid-)westen.

<i>Hoofdcategorie</i>	<i>Subcategorie</i>	<i>Functie</i>
Weg- en waterbouwkundige werken	Waterkering en -doorlaat	Sluis
Weg- en waterbouwkundige werken	Brug(C)	Verkeersbrug
Weg- en waterbouwkundige werken	Waterkering en -doorlaat	Stuw

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

\*\* Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument