Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Monumentnummer*: 531560

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*	12 september 2014
Kadaster deel/nr	82656/56

*Woonplaats**	*Gemeente**	*Provincie**
Nieuwegein	Nieuwegein	Utrecht

Locatienaam	*Locatieomschrijving*
Nieuwegein	Plofsluis te Nieuwegein

*Kadastrale gemeente**	*Sectie**	*Kadastraal object**	*Appartement aanduiding*	*Grondperceel*
Jutphaas	D			3532
Jutphaas	D			2573

*Omschrijving***

Cluster 51. Plofsluis.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

De Nieuwe Hollandse Waterlinie vormde van 1815 tot februari 1940 de hoofddefensielinie van het Koninkrijk der Nederlanden. De 85 kilometer lange verdedigingslinie die is gebaseerd op een uitgestrekte waterbarrière gesteund door militaire versterkingen, strekte zich uit van de Zuiderzee bij Muiden tot aan de Biesbosch bij Werkendam. De breedte varieerde van slechts enkele honderden meters ten oosten van Utrecht, tot 7,5 km en zelfs meer dan 10 km in de Vijfheerenlanden. Het typisch Hollandse defensiesysteem van inundaties was de verbeterde voortzetting van de eens zo succesvolle (oude) Hollandse Waterlinie uit 1672. Het concept voor een waterlinie dateert al uit 1589, toen prins Maurits opdracht kreeg van de Staten van Utrecht en Holland om te onderzoeken hoe de jonge Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden op een zo efficiënt mogelijke manier kon worden verdedigd. Door een optimaal gebruik van de geografische omstandigheden kon een bijzondere verdedigingslinie worden aangelegd. Daar waar hoog Nederland overgaat in het laag gelegen poldergebied is het tamelijk eenvoudig om land onder water te zetten met behulp van sluizen of het doorsteken van

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

dijken. Aan de tastbare onderdelen van deze voornamelijk 'papieren tijger' werd eeuwenlang gesleuteld. Na WOII speelde de Nieuwe Hollandse Waterlinie geen rol van betekenis meer in de hoofddefensie. En in 1951 werden veel onderdelen van de Linie gedeclassificeerd, waarmee de opheffing van de Linie als zodanig een feit was.

Een verbeterde Waterlinie

De grond- en waterslag voor een verbeterde nieuwe Hollandse Waterlinie werd gelegd in de Franse tijd in 1796/97 door de directeur der Hollandse Fortificatiën C.R.T. Kraijenhoff. In zijn Memorie betreffende de eerste of capitale Waterlinie beschrijft Kraijenhoff gedetailleerd hoe de (oude) Hollandse Waterlinie er toen voorstond en geeft hij aan hoe deze Linie verbeterd zou moeten worden. Tevens bepleit hij een oostwaartse verlegging van de Linie om de stad Utrecht binnen de Linie te brengen, beschermd door een aaneenschakeling van voorposten. Niet alleen omdat Utrecht een belangrijke garnizoensstad was, maar vooral om te voorkomen dat de vijand de waterhindernis zou kunnen aftappen. De aanbevelingen die hij deed vormden het concept voor wat later de Nieuwe Hollandse Waterlinie gaat worden. In 1811 werden de plannen zelfs door Keizer Napoleon goedgekeurd: La ligne de Naarden à Gorcum doit donc être considérée comme la vraie ligne de l'Empire. Mede vanwege militaire en politieke ontwikkelingen werd het plan echter niet verder uitgewerkt. Na het vertrek van de Fransen, bij de aanloop tot het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden in het najaar van 1814, diende Kraijenhoff opnieuw een nota in, waarin zijn voorstellen uit 1796 en 1811 waren geactualiseerd. Daarop besloot Koning Willem I in het voorjaar van 1815 tot de aanleg van een nieuwe Waterlinie, toen nog 'Utrechtse Linie' genoemd. De militaire en waterstaatkundige werken voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie zouden het grootste en duurste infrastructurele project worden dat ooit in Nederland is uitgevoerd.

Bouwen aan een perfect systeem

Evenals de 'Oude' Hollandse Waterlinie steunde de 'Nieuwe' op uitgebreide - maar nu beter beheersbare - inundaties, waarbij forten en batterijen de inlaatpunten (sluizen) beschermden en de niet te inunderen terreinstroken en andere accessen afsloten. Samen met de waterbouwkundige Jan Blanken, inspecteur-generaal van Waterstaat, ontwikkelde Kraijenhoff als inspecteur-generaal der Fortificaties (1814-1826) de 'natte' plannen voor de Nieuwe Waterlinie en werd opdracht gegeven aan majoor-ingenieur Willem Offerhaus voor de bouw van een fortenkring om Utrecht. Tot aan Nieuwersluis werd het tracé van de (oude) Hollandse Waterlinie langs de Vecht aangehouden. Vanaf Nieuwersluis volgde de nieuwe linie de Vecht, tot enkele kilometers ten noorden van Utrecht. Daar moest de linie oostelijk om de stad heen buigen, om vervolgens langs de Vaartse Rijn verder te gaan tot aan de sluizen van Vreeswijk aan de Lek. Voorts sloot de nieuwe Waterlinie aan op het zuidelijke tracé dat in 1787 was verplaatst naar de Diefdijk en de Linge. Er dienden vijf zogenaamde 'inundatiekommen' te komen met op de accessen permanente verdedigingswerken. Op een zestal cruciale plekken werden door Blanken ontworpen waaiersluizen gebouwd. Deze sluizen, die zelfs tegen hoog water in geopend konden worden, waren ideaal voor militaire inundaties. De inrichting van een optimaal inundatiestelsel en de aanleg van de onmisbare permanente verdedigingswerken duurden, met onderbrekingen, van 1815 tot 1886. Dat de realisatie van de nieuwe Waterlinie zoveel tijd kostte, had alles te maken met de (internationale) politieke en militair-technische ontwikkelingen en de ingrijpende infrastructurele en waterstaatkundige veranderingen gedurende de negentiende eeuw. We kunnen in die eeuw een viertal bouwperioden onderscheiden. In de eerste fase van 1815-1826 werden de versterkingen rondom Utrecht gerealiseerd. Vervolgens bouwde de Dienst der Fortificatiën van 1841 tot 1864 de torenforten bij de rivieraccessen en tussen 1867-1872 vonden overal in de Linie verbeteringen plaats. Ten slotte werden tussen 1871 en 1886 de laatste forten van de Linie gebouwd. In de twintigste eeuw veranderden de militaire tactieken drastisch en werden veldversterkingen tussen de forten aangelegd met diverse werken van gewapend beton.

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

Bouwfasen in de negentiende eeuw

Gedurende de eerste bouwfase werd tussen 1816 en 1826 op de kwetsbare accessen rondom Utrecht een vijftal forten gebouwd. De eenvoudige werken bestonden uit aarden omwallingen, die precies in het hart van de te beveiligen weg of kade waren gelegen. De forten werden omgeven door een gracht en op de hoofdwal was de opstelplaats voor het geschut. De vorm en de omvang van de forten werden bepaald door de breedte van het acces en de ligging van de inundatiemiddelen. Op de hoog gelegen - en dus niet te inunderen - Houtense Vlakte werden vier lunetten gebouwd. Deze V-vormige versterkingen werden voorzien van zware bakstenen bekledingsmuren. Ten zuiden van Utrecht bouwde men ter bescherming van de inundatiesluizen forten bij Jutphaas, Vreeswijk en Culemborg. De volgende bouwfase diende zich aan nadat Nederland in 1839 België als onafhankelijke staat had erkend. Reorganisatie en vernieuwing van het verdedigingsstelsel waren nodig. Koning Willem II besloot tot een geconcentreerde verdediging, met de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoofddefensielinie. De vestingen en linies aan de landsgrenzen dienden om een eventuele vijandelijke opmars te vertragen, zodat de inundaties van Waterlinie tijdig konden worden gerealiseerd. De tweede actieve bouwperiode van de waterlinie duurde van 1841 tot 1864 en vond plaats, ondanks ingrijpende bezuinigingen op defensie (de omvang van het leger werd gehalveerd). Onder leiding van genieofficier Merkes van Gendt werden op de dijkaccessen langs de rivieren torenforten gebouwd. Bij de rivieraccessen van de Vecht, Lek, Linge en Waal verrezen ronde bakstenen torenforten. In diezelfde periode kregen veel kleinere werken van de linie 'bomvrije' gebouwen o.a. in de vorm van vierkante wachthuizen binnen de redoutes. Met de Napoleontische term 'bomvrij' (à l' epreuve de bombe) bedoelde men dat ze bestand waren tegen contemporain geschut. Het waren veelal wachthuizen met zware, gemetselde muren. Enige versterkingen op de dijkaccessen in het Vechtplassengebied, die nog uit de Franse tijd dateerden, werden vervangen door eenvoudige forten of redoutes. In 1853 werd de Kringenwet ingevoerd die bepaalde dat er binnen cirkel van 1000 meter van de forten beperkte bouw- en beplantingsvoorschriften golden i.v.m. een vrij schootsveld. Binnen deze kringen vinden we dan ook soms houten bebouwing. In 1951 werd de Kringenwet opgeschort en in 1963 ingetrokken. Omstreeks 1864 leek de Nieuwe Hollandse Waterlinie min of meer voltooid. Maar ontwikkelingen voor en tijdens de Frans-Duitse oorlog van 1870 brachten talloze tekortkomingen aan het licht, zowel op bouwkundig en wapentechnisch, als op tactisch gebied. Kolonel Kromhout kreeg de taak om de organisatie van de Waterlinie beter te structureren. Er waren veel te weinig bomvrije onderkomens voor manschappen en bomvrije magazijnen voor munitie. Bovendien bleken de zware muren van de hoge torenforten lang niet zo 'bomvrij' als ze heetten te zijn. Maar ook de nieuwe en de verbeterde 'bomvrije' forten bleken kort na oplevering alweer verouderd. In de daaropvolgende jaren werden de kwetsbare torens daarom beveiligd. Om de torens tegen directe treffers te beschermen, werd een zogenaamde 'contrescarp' aangebracht, een halfrondgaande aanaarding van een dik kleipakket of een gemetselde en aangeaarde galerij die los stond van de toren en daar in een ruime halve cirkelvorm omheen lag. Ook veel andere bomvrije wachthuizen kregen een stevige aarden dekking. De derde bouwperiode (1867- ca. 1872) volgde o.a. na de uitvindingen van geschut met een getrokken loop (ca. 1860). Dit ver dragende en nauwkeuriger geschut maakte duidelijk dat de werken in de Waterlinie toch zeer kwetsbaar waren. De forten misten dekkingsmogelijkheden voor manschappen en materieel. Er was behoefte aan bomvrije remises voor geschut en bomvrije kazernes voor de manschappen. Bovendien dienden de wallen te worden verzwaard. Door de toegenomen reikwijdte van de projectielen moesten de steden Naarden en Utrecht, die in de frontlinie kwamen te liggen, op grotere afstand worden verdedigd. Daarom werden vooruitgeschoven posten aangelegd. Het centraal gelegen Utrecht was al een kruispunt van wegen, maar werd sinds de jaren '60 ook een knooppunt van een nieuwe vorm van infrastructuur: de spoorwegen. De ring van zes oudere forten die Utrecht beschermde, lag ten opzichte van de mogelijke posities van vijandelijk geschut te dicht bij de stad. Daarom werd nog verder oostwaarts van de Domstad een tweede, vooruitgeschoven fortenkring aangelegd. Verder vonden langs de Lek verbeteringen plaats voor mogelijke onderwaterzettingen rond Utrecht: er kwam een nieuwe inlaatsluis bij Wijk bij Duurstede en er vonden verbeteringen plaats bij Honswijk. Begin jaren '70 realiseerde de regering zich dat het Nederlandse defensieapparaat de afgelopen dertig jaar sterk

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

onder de bezuinigingen had geleden. Daarom diende de Minister van Oorlog de Vestingwet van 1874 in. Deze kende o.a. prioriteit toe aan de verbetering en vernieuwing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoeksteen van de Nederlandse verdediging. Binnen acht jaar moesten nieuwe werkzaamheden voor de hoofdverdedigingslinie worden verwezenlijkt (ruim 10 miljoen gulden). Daarmee ging men de vierde bouwperiode (ca. 1871-1886) in, die in feite een voortzetting was van de derde, maar op andere gronden. De Waterlinie was nog maar amper ingericht volgens de laatste eisen van een grote defensieve kracht, of in 1885 werd de brisantgranaat ingevoerd. Tegen dit explosieve projectiel was geen fort bestand. L'histoire se repète: op slag waren de forten van de gemoderniseerde Waterlinie weer verouderd en dus onbruikbaar. De geschiedenis van de vestingbouw leert dat de ontwikkelingen van de verdedigingsmethoden voortdurend achterlopen op die van de aanvalswapens. De forten bleken niet meer geschikt als opstellingsplaats voor vestinggeschut. Om trefkans te voorkomen, moesten manschappen en geschut worden gespreid in het linielandschap. De forten vervulden nog wel een rol als stormvrij infanteriesteunpunt. Sindsdien speelde 'maskering'(camouflage) door beplantingen op en bij de forten een rol. In deze periode werden op veel forten, behalve fortwachterswoningen, ook houten genie- en artillerieloodsen gebouwd om het materieel in vredestijd vochtvrij te stallen. Ondertussen vond toch op grote schaal nieuwbouw plaats in de Waterlinie. Van noord tot zuid verrezen nieuwe forten en batterijen in de Linie om een aaneengesloten 'snoer' van steunpunten op bepaalde afstand van elkaar te realiseren. Daarna kwam de fortenbouw tot stilstand. Het nut en de kracht van de kostenverslindende en snel verouderende forten van de Waterlinie stonden aan het eind van de negentiende eeuw ter discussie. Het accent werd van de zogenaamde 'dode weermiddelen' verlegd naar de levende, mobiele strijdkrachten die verspreid in veldversterkingen in de Linie zouden moeten opereren om een stormaanval met de nieuwste wapens te weerstaan.

WOI en WOII

Tijdens de mobilisaties van WOI en WOII werd een groot aantal veldversterkingen voor artillerie, infanterie en munitieopslag aangelegd. Loopgravenstelsels, groepsnesten, prikkeldraadversperringen, gevechtswagenversperringen en tankgrachten bepaalden het gezicht van de jongste Waterlinie. Ook bouwde men honderden betonnen groepsschuilplaatsen en vele mitrailleurkazematten tussen de forten in het linielandschap. Op en bij de forten verschenen de moderne golfplaten Nissen-hutten en Romney-loodsen voor diverse doeleinden.

PLOFSLUIS

Inleiding

PLOFSLUIS, als vitaal onderdeel van het inundatiesysteem in het gebied tussen de Lek en het IJsselmeer. Het verdedigingssysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie was in de eerste plaats gebaseerd op het gecontroleerd onder water zetten van (grote) terreinoppervlakken. Gecontroleerde inundatie vergde een ingenieus systeem van waterwerken, zoals sluizen, stuwen en kanalen, waarmee het noodzakelijke peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. Er werden verschillende typen sluizen toegepast, afhankelijk van de plaats waar ze in het systeem functioneerden. Soms werden reeds bestaande scheepvaart-, uitwaterings- of keersluizen gebruikt, maar ook zijn er vele nieuwe gebouwd of bestaande (sterk) aangepast. De zogenoemde Plofsluis in het Amsterdam-Rijnkanaal, nabij de westelijke aftakking van het Lekkanaal, is een unieke variant van de keersluis, een sluistype dat als primair doel heeft water te keren. De bouw van de Plofsluis was het gevolg van de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal, dat verruiming en gedeeltelijke vervanging van het van omstreeks 1890 daterende Merwedekanaal inhield. Het Amsterdam-Rijnkanaal kwam in twee fasen tot stand: de eerste fase - het kanaal ten noorden van de Lek van Amsterdam tot aan Wijk bij Duurstede en het Lekkanaal - kwam nog grotendeels gereed vóór het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Het gedeelte van Wijk tot aan Tiel werd

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

pas na de oorlog, in 1952, opgeleverd. Het Amsterdam-Rijnkanaal doorsneed de inundatievelden ten zuiden en ten oosten van Utrecht en zou een onacceptabele verzwakking van de landsverdediging in dit gebied teweegbrengen: de inundatievelden zouden leegstromen via het nieuwe kanaal. Om dit tegen te gaan en de scheepvaart niet onnodig te hinderen is besloten een serie met stortmateriaal te vullen betonnen silo's boven het kanaal aan te leggen, die door opblazen de totale waterloop zouden afsluiten en hiermee ook het acces via het kanaal. In 1937 begon Rijkswaterstaat met de bouw, maar toen de oorlog in mei 1940 ook op Nederlands grondgebied losbarstte, was de Plofsluis nog niet voltooid. De werkzaamheden zijn uiteindelijk niet afgerond en de Plofsluis heeft dus nooit dienst gedaan voor de beoogde functie. Wel zijn er later een schietbaan en opslag voor vervuilde grond in ondergebracht. Aan de noordzijde is tegen de Plofsluis een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal geconstrueerd. Deze brug en de in het verlengde ervan gelegen stalen boogbrug over het Lekkanaal (geopend 1938). De iets verderop gelegen Overeindseweg was deels zuidwaarts verlegd, waardoor deze weg via de beide bruggen over de kanalen werd geleid. De brug over het Lekkanaal is uitgevoerd als een boogbrug met verstijfde liggers en de brug is geheel geklonken. De verbinding met de brug naast de Plofsluis en de zuidwaartse aansluiting naar de Vuilcopsekanaaldijk (de westelijke weg langs het Amsterdam-Rijnkanaal) zijn ten dele gebouwd als gewapend betonnen plaatbruggen op betonnen pijlers (ook wel: viaducten). Het laatste segment werd echter uitgevoerd als houten brug, om het eventueel gemakkelijk te kunnen vernietigen en zo het acces af te sluiten. Later is dit deel vervangen door een eveneens betonnen plaatbrug - zij het gedragen door stalen kolommen. Deze werken vormen de aanbrug aan de westzijde van de brug naast de Plofsluis. Dit deel van de brug leidt over en ligt deels op het authentieke westelijke landhoofd van de Plofsluis. Het landhoofd zelf bevat een aantal aan de sluis verwante functies die in een gewapend betonnen constructie zijn ondergebracht en die nog goed herkenbaar zijn. Aan de oostzijde van de Plofsluis was een vergelijkbare constructie gerealiseerd, maar hiervan is veel minder bewaard gebleven. Met name de betonnen en de houten aanbruggen zijn verdwenen. De betonnen constructie is deels opgegaan in een ovaal aardlichaam dat tot stand kwam bij de verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal. In 1982 besloot men het kanaal te vergraven en aan de oostkant om de Plofsluis heen te leiden, aangezien de scheepvaart veel hinder ondervond van de smalle doorvaart ter hoogte van het kunstwerk.

Ligging en relatie met andere complexen.

De PLOFSLUIS ligt over het Amsterdam-Rijnkanaal, bij de afsplitsing van het Lekkanaal. De sluis kon bewerkstelligen dat als de nabijgelegen inundatievelden onder water gezet zouden worden in tijden van oorlog, de velden niet via het kanaal weer leeg zouden lopen. Ten westnoordwesten van de sluis ligt het Fort bij Jutphaas, een van de oudste onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (1819-1820). Het fort kwam in de tweede linie te liggen door de aanleg van de Batterijen aan de Overeindseweg, ten noorden en noordoosten van de Plofsluis. Ten zuiden van de Plofsluis bevinden zich onder meer werken langs het Lekkanaal. Onder deze concentraties van werken bevinden zich - naast enkele sluizen met een civiele en militaire functie - ook resten van enige gietstalen koepelkazematten, die mede als verdediging van de Plofsluis dienden.

Omschrijving

De PLOFSLUIS (1937-1940) is te beschouwen als een keersluis, maar dan van een uniek type. De sluis bestaat uit een boven het Amsterdam-Rijnkanaal gebouwde reeks van vijf betonnen compartimenten of silo's met relatief zwakke bodem, waarin stortmateriaal in de vorm van zand, grind en / of puin zou worden opgetast. Bij oorlogsdreiging kon men de bodem laten springen, waardoor de inhoud in de onderliggende waterweg zou storten en daarmee de vaarweg voor de vijand zou afsluiten en bovendien zou voorkomen dat water via het kanaal de inundatievelden verliet. De sluisfunctie kon dus slechts geactiveerd worden door de Plofsluis als zodanig op te blazen. De lengte van de sluis bedraagt ongeveer 70 meter, de breedte ongeveer 40 m en de hoogte 10 m, bij een hoogte van ongeveer 6 m boven het kanaalpeil. De overspanning bestaat uit vijf parallelle compartimenten die in totaal met zo'n 40.000 ton

** Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister*
*** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument*
Datum van downloaden 29 march 2024

stortmateriaal zouden worden gevuld. De constructie kent één centrale, langgerekte, afgeronde betonnen pijler met aan weerszijden een doorvaartopening en eveneens zware betonnen landhoofden. Door de verlegging van het kanaal reikt de sluis niet meer van kanaaloever tot kanaaloever, maar ligt het oostelijk landhoofd nu op een ovaal schiereiland. Dit schiereiland is een restant van de vroegere oostoever van het Amsterdam-Rijnkanaal en het omvat binnen de gewapend betonnen landhoofden nog verschillende ruimten waarin destijds met de Plofsluis verbonden functies en voorzieningen waren of dienden te worden ondergebracht. Te noemen zijn een bemalingsinstallatie en een kelder voor een brandstoftank, zogenoemde 'riolen' en bergplaatsen voor schotbalken. De brug naast de Plofsluis, die bestaat uit een gewapend betonnen rijvloer met aan de noordzijde een ijzeren balustrade van horizontale stroken op balusters, breekt hier plotseling af. Op het aan de westzijde gelegen hoofd bleven veel meer oorspronkelijke kenmerken en elementen bewaard. Behalve dezelfde typen ruimten en hun functies bleef hier met name de aanbrug (het viaduct) intact. Dit viaduct bestaat uit een gedeelte dat in het verlengde van de brug naast de Plofsluis ligt. Dit deel leidt op betonnen palen naar de Overeindsebrug en wordt tweezijdig begeleid door hetzelfde type balustrade. Op het oostelijke landhoofd splitst het viaduct zich en takt een zuidwaartse aansluiting af naar de Vuilcopsekanaaldijk. Dit type wegen over viaducten, compleet met authentieke vooroorlogse beveiliging - is tamelijk schaars geworden. Beide landhoofden omvatten aan de zuidzijde een vooruitstekende betonnen hoofden, terwijl aan het zuidwestelijke hoofd een stalen damwand aansluit. In beide landhoofden is onder de plofsluis verder een stel stalen puntdeuren geplaatst en tevens zijn er voorzieningen voor het inlaten van schotbalken. De begrenzing van het beschermde object strekt zich zover uit als de desbetreffende kaart laat zien.

Waardering

De PLOFSLUIS is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende meer dan 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden in het bijzonder als uiting van de aan de militair-strategische doelen gelieerde weg- en waterbouwkunde, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging (20ste eeuw).

Het betreft hier een uniek voorbeeld van een grote betonnen overspanning van een vaarweg die door opblazen ervan een cruciale, afsluitende rol had moeten spelen in het inundatiesysteem van het gebied tussen Lek en Zuiderzee. Het is verder een voorbeeld van een schaars voorkomend type weg en brug/viaduct uit de vooroorlogse jaren.

* Krijgshistorische waarden als onderdeel van een aaneengesloten militaire verdedigingslinie tussen de voormalige Zuiderzee en de Biesbosch. Deze bestond hoofdzakelijk uit een samenhangend systeem van inundatievelden en bijbehorende inundatiemiddelen en van schootsvelden. Dit systeem werd aangevuld met diverse, uit verschillende perioden daterende typen gebouwde of aangelegde (verdedigings)werken die dienden tot of bijdroegen aan afsluiting van niet te inunderen terreinen of andere accessen.

* Ensemblewaarde en situationele waarden vanwege zijn ligging en functioneren binnen het systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het algemeen en in het bijzonder in de directe relatie tot de Batterijen aan de Overeindseweg en de werken nabij het Lekkanaal.

* De Plofsluis is uniek omdat het bouwwerk het enige tot stand gebrachte voorbeeld van een door middel van het opblazen van het werk te activeren grootschalige keersluis is en het is karakteristiek omdat het nog steeds de fysieke onderdelen, kenmerken en vele van de omgevingskenmerken vertoont die destijds tot bouw aanleiding waren.

* De Plofsluis is goed bewaard omdat vrijwel alle belangrijke onderdelen herkenbaar zijn gebleven en het beoogde functioneren ervan nog goed in de ruimtelijke context is waar te nemen. Hetzelfde geldt voor de in aan het bouwwerk opgenomen en gekoppelde onderdelen en functies en voor de brug / het viaduct.

Hoofdcategorie	*Subcategorie*	*Functie*
Verdedigingswerken en militaire gebouwen	Fort, vesting en -onderdelen	