



Complexnummer: 531509

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

T 033 421 74 56
E info@cultureelerfgoed.nl

Complexnaam

NHW-Sluis A'dam-Rijnkanaal-Vecht

Aantal complexonderdelen

3

Monumentnummers van complexonderdelen

524851, 531510, 531511

Woonplaats

Maarszen

Gemeente

Stichtse Vecht

Provincie

Utrecht

Locatie van het hoofdobject

Maarszen, Sluis Amsterdam-Rijnkanaal-Vecht

Complexomschrijving

Cluster 25. Complexomschrijving.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

COMPLEX SLUIS AMSTERDAM-RIJNKANAAL-VECHT

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 dijken. Aan de tastbare onderdelen van deze voornamelijk 'papierene 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

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



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 bouwperiodes 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.

Bouwfasen in de negentiende eeuw

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Gedurende de eerste bouwphase 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 bouwphase 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' épreuve 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 halfgrondgaande 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 verzaaid. 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 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

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



jaar moesten nieuwe werkzaamheden voor de hoofdverdedigingslinie worden verwezenlijkt (ruim 10 miljoen gulden). Daarmee gingen 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 vreedstijd 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-loodsens voor diverse doeleinden.

Inleiding Complex

Het complex SLUIS AMSTERDAM-RIJNKANAAL-VECHT is een vitaal onderdeel van het inundatiesysteem voor het gebied ten oosten van de Vecht. 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. In dit geval is gebruik gemaakt van een schutsluis die onderdeel was van het rond 1890 tot stand gebrachte Merwedekanaal, dat vanaf het eind van de jaren '30 is verruimd tot het Amsterdam-Rijnkanaal: de schutsluis Amsterdam-Rijnkanaal-Vecht of Vechtsluis.

Terwijl de sluis nog geheel aanwezig is, is er in de directe omgeving in de loop der tijd wel het nodige veranderd. Zo behoorde oorspronkelijk ook een schotbalkenloods tot het complex, maar deze is inmiddels afgebroken. Verder dateert het bescheiden bedieningshuisje naast de sluis uit de jaren vijftig van de 20ste eeuw. En rond 1933 is een bestaande brug in de (Amsterdamse)straatweg over de zuidzijde van de sluis vervangen door een nieuw exemplaar. Tevens lag er ter hoogte van de Vechtsluis een draaibrug over het Merwedekanaal. Ook in de waterstaat is er in de loop der jaren het nodige gewijzigd in de omgeving van de sluis, dit als direct gevolg van de aanleg van het Merwedekanaal. Zo is een oude sluis, die een rechte verbinding vormde van de (westelijk van de Vecht gelegen) Proostwetering naar de Vecht, tientallen jaren tussen het Merwedekanaal en de Vecht blijven liggen,

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



maar deze is intussen opgeruimd. Verder is een - nu eveneens niet meer bestaande - nieuwere sluis (nl. circa 1890) aan de monding van de Proostwetering (in het Merwedekanaal) gebouwd, die precies in het verlengde van de Vechtsluis lag. Deze werken zijn intussen dus alle opgeruimd, terwijl de omgeving is - en wordt - heringericht.

Ligging en relatie tot andere complexen

Het complex SLUIS AMSTERDAM-RIJNKANAAL-VECHT ligt ten zuiden van Maarssen op de plaats waar het Merwedekanaal en de Vecht elkaar het dichtst naderen en het is tegelijk aangelegd met dit kanaal. De sluis verbindt beide waterwegen. Door toename van de omvang en het aantal schepen werd al in de jaren dertig van de 20ste eeuw besloten het Merwedekanaal te verbreden tot het huidige Amsterdam-Rijnkanaal. De sluis wordt onder meer beschermd door fort en andere werken op de oostoever van de Vecht, zoals het Fort bij Maarsseveen en de kleine betonnen werken die de accessen verdedigen. In principe diende de schutsluis een civiel doel. Maar het kanaal en de sluis waren tevens van belang voor de watertoevoer van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Daarmee had de sluis uiteindelijk zowel een civiele als een militaire functie. In 1940 behoorde de sluis organisatorisch en logistiek tot de Groep Utrecht, dat naast het Vak Maarsseveen ook de vakken Werk-Spoor-Blauwkapel, Biltstraat en Lunetten omvatte. In het inundatiestelsel van 1940 was de linie ingedeeld in negen inundatiekommen met een gelijk inundatiepeil en onderverdeeld in 19 inundatiestations, waarvan de meeste verantwoordelijk waren voor een eigen te inunderen gebied. Hieronder was ook het station Maarsseveen. Het water van het Amsterdam-Rijnkanaal kon via de Vechtsluis worden ingelaten in de Vecht en van daaruit verder worden gevoerd ten behoeve van de achtergelegen polders.

Omschrijving Complex

Het complex SLUIS AMSTERDAM-RIJNKANAAL-VECHT ligt in een bocht van de Vecht, waar deze het Amsterdam-Rijnkanaal schampt en vormt de schakel die beide wateren met elkaar verbindt. Het omvat een vrijwel noord-zuid gerichte sluiscolk met aan de zuidzijde de schuine verbinding met het Amsterdam-Rijnkanaal. De sluis diende en dient de scheepvaart en was tevens van betekenis als inlaat van inundatiewater in de Vecht. De sluis omvat een aantal remmingswerken die zowel binnen als buiten de kom zijn gelegen. Aan de oostzijde van de sluis ligt een dubbele sluiswachterswoning, met de daknok evenwijdig aan de sluis.

De bescherming van het complex SLUIS AMSTERDAM-RIJNKANAAL-VECHT omvat de volgende complexonderdelen:

- SCHUTSLUIS / WATERINLAAT (Vechtsluis)
- DUBBELE SLUISWACHTERSWONING \t

Waardering Complex

Het complex AMSTERDAM-RIJNKANAAL-VECHT 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 ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd. Tevens als uitdrukking van en herinnering aan de geschiedenis van het Amsterdam-Rijnkanaal (Merwedekanaal) en in het bijzonder de waterverbinding met de Vecht.

* 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 (19de en 20ste eeuw),

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Het betreft hier een voorbeeld van een complex dat bestaat uit een schutsluis met als nevenfunctie waterinlaat vanuit het Merwedekanaal, waarbij een sluiswachterswoning.

* 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 verdedigingswerken die dienden ter 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 de visuele en ruimtelijk-functionele relatie met het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht.

* Het complex is representatief (karakteristiek) omdat het nog steeds typerende fysieke onderdelen en kenmerken vertoont die destijds tot de bouw aanleiding waren.

* Het complex is goed bewaard omdat belangrijke onderdelen van de fysieke infrastructuur in hun samenhang herkenbaar en functioneel zijn gebleven, terwijl de civiele functie van de sluis is behouden.



Monumentnummer*: 524851

Status	rijksmonument
Inschrijving register*	24 december 2001
Kadaster deel/nr	82742/52

<i>Woonplaats*</i>	<i>Gemeente*</i>	<i>Provincie*</i>
Maarssen	Stichtse Vecht	Utrecht

<i>Locatiennaam</i>	<i>Locatieomschrijving</i>
Maarssen	achter woonhuis

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Maarssen	A			6653

*Omschrijving***

Omschrijving complexonderdeel 3

Ten oosten van de sluiswachterswoning aan de Straatweg gelegen vrijstaande houten SCHOTTENBALKLOODS van één bouwlaag onder een overstekend zadeldak met flauwe dakhelling, gedekt met gesmoorde kruispannen. De loods heeft een bakstenen voet en is opgetrokken uit verschillende soorten houten delen. De kopse voorgevel of zuidgevel is symmetrisch en bevat in het midden een dubbele deur van verticale houten delen. Ter weerszijden bevinden zich horizontale gepotdekselde houten delen. Het verticale beschot van de topgevel steekt iets over. De houten boeiborden worden bekroond door een makelaar. De achtergevel is identiek aan de voorgevel.

De beide zijgevels bestaan uit een houtskelet met stijlen en regels. Van binnen is het skelet betimmerd met verticale delen waartussen spleten zijn gelaten. De vakken van het skelet zijn op een aantal plaatsen voorzien van ruit- of kruisvormig geplaatste delen.

Waardering complexonderdeel 3

De schottenbalkloods uit omstreeks 1891 is van algemeen belang vanwege de waterstaatkundige betekenis als gaaf bewaard voorbeeld van een schottenbalkloods, gelegen bij de bijbehorende sluiswachterswoning en de Vechtsluis, gebouwd in opdracht van Waterstaat naar ontwerp van het bureau van Waterstaatsarchitectuur P.H. Kemper. Tevens vanwege de cultuurhistorische waarde als uitdrukking van en herinnering aan de geschiedenis van het kanaal en de waterverbinding met de Vecht. De schottenbalkloods is van ensemblewaarde vanwege de ligging de ruimtelijk-functionele relatie met de complexonderdelen, het Amsterdam-Rijnkanaal en de rivier de Vecht.

<i>Hoofdcategorie</i>	<i>Subcategorie</i>	<i>Functie</i>
-----------------------	---------------------	----------------

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Weg- en waterbouwkundige werken

Waterkering en -doorlaat

Schotbalkenloods



Monumentnummer*: 531510

Status rijksmonument
Inschrijving register* 27 september 2013
Kadaster deel/nr 82671/166

Woonplaats* Gemeente* Provincie*
Maarsssen Stichtse Vecht Utrecht

Locatiennaam Locatieomschrijving
Maarsssen Sluis Amsterdam-Rijnkanaal-Vecht

Kadastrale gemeente*	Sectie*	Kadastraal object*	Appartement aanduiding	Grondperceel
Maarsssen	A			6920
Maarsssen	A			6617

Omschrijving**

Cluster 25. Schutsluis/Waterinlaat (Vechtsluis).

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE Inleiding

SCHUTSLUIS / WATERINLAAT (Vechtsluis) als gecombineerd civiel en militair waterstaatkundig onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, met als speciale functie toevoer van inundatiewater naar de Vecht. De schutsluis is gebouwd tussen 1889 en 1892 in opdracht van Rijkswaterstaat. Aan de oostzijde van de sluis bevindt zich een dubbele sluiswachterwoning. De schutsluis diende in de eerste plaats een civiel doel als verbinding van de Vecht met het in dezelfde tijd aangelegde Merwedekanaal. Hiernaast was de sluis van belang voor de aanvoer van water ten dienste van inundatie van gebieden ten oosten van de Vecht en maakte het werk dus deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De sluis kende hiermee zowel een civiele als een militaire functie. In 1969 is de sluis hersteld, waarbij het tweede en het vierde stel sluisdeuren - gerekend vanaf het kanaal - is vervangen; de deuren zijn voorzien van het jaartal van uitvoering. In 1933 is een bestaande brug in de (Amsterdamse)straatweg over de zuidzijde van de sluis vervangen door een nieuw exemplaar. Ook eerder is er al het nodige gewijzigd in de directe omgeving van de sluis. Zo lag er ter hoogte van de Vechtsluis een draaibrug over het Merwedekanaal; deze brug is bij de verbreding van het kanaal tot Amsterdam-Rijnkanaal, rond 1939, verwijderd. Verder is een tweede verbinding van beide vaarwegen - een voormalige sluis die als waterstaatkundig relict aan de monding van de Proostwetering (nu overzijde van het kanaal) overbleef, opgeruimd, terwijl de omgeving is en wordt heringericht.

Omschrijving

SCHUTSLUIS / WATERINLAAT (Vechtsluis) die een verbinding vormt tussen de rivier de Vecht en het voormalige Merwedekanaal, dat

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



eind jaren '30 van de 20ste eeuw is verruimd tot het (huidige) Amsterdam-Rijnkanaal. De vrijwel noord-zuid gerichte sluis kende en kent een civiele functie voor de scheepvaart en kon door waterinlaat in de Vecht een rol vervullen in bij de inundatie van het gebied ten oosten van de Vecht. De sluis meet ongeveer 45.00 x 15.50 (kolk) of 6.50 m (doorvaart). De sluis (Vechtsluis) is een dubbelkerende schutsluis met houten puntdeuren, wat betekent dat ze per paar zowel naar de Vechtzijde als naar de kanaalzijde kunnen schutten en keren. Dit was vooral van betekenis voor de functie als waterinlaat. In geopende toestand bevinden de houten deuren met ijzeren gehengen zich in de deuren, die in de gemetselde wanden van de sluishoofden zijn uitgespaard. Op de deuren zijn smeedijzeren hekjes aangebracht met gebogen uiteinden. Constructief belangrijke onderdelen van de sluishoofden zijn uitgevoerd in beton. Vijf van de acht bewegingsmechanismen zijn aanwezig. Tussen de sluishoofden bevinden zich met basalt gedekte taluds die de sluisvormen. Het zuidelijke talud heeft een houten trapje. De sluisvorm bevat aan weerszijden houten remmingswerken gebouwd op basis van dukdalven. Tevens remmingswerken buiten de hoofden.

Waardering

De SCHUTSLUIS / WATERINLAAT (Vechtsluis) van het Complex Sluis Amsterdam-Rijnkanaal-Vecht 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 ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd. Tevens als uitdrukking van en herinnering aan de geschiedenis van het Amsterdam-Rijnkanaal (Merwedekanaal) en in het bijzonder de waterverbinding met de Vecht.

* Architectuurhistorische waarden in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging (19de eeuw).

Het onderdeel is een voorbeeld van een aan de civiele en militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde - en het is van belang als verkeersverbinding en voor de militaire waterinlaat.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex. Verder vanwege de visuele en functionele relatie met het kanaal en de Vecht.

* Het onderdeel is representatief (karakteristiek) omdat het nog steeds de meeste fysieke onderdelen en kenmerken vertoont die destijds tot bouw en aanpassing aanleiding waren.

* Het onderdeel is goed bewaard omdat het een goed herkenbaar en grotendeels gaaf voorbeeld is van een sluis met een civiele functie als schutsluis en een militaire functie als inlaatsluis.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Monumentnummer*: 531511

Status	rijksmonument
Inschrijving register*	27 september 2013
Kadaster deel/nr	82671/126

Woonplaats*		Gemeente*		Provincie*			
Maarsssen		Stichtse Vecht		Utrecht			
Straat*	Nr*	House letter*	Toev.*	Postcode*	Woonplaats*	Situering	Locatie
Straatweg	8			3604 BB	Maarsssen		
Straatweg	10			3604 BB	Maarsssen		
Kadastrale gemeente*		Sectie*	Kadastraal object*	Appartement aanduiding		Grondperceel	
Maarsssen		A				5372	
Maarsssen		A				5146	

Omschrijving**

Cluster 25. Dubbele Sluiswachterwoning.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

DUBBELE SLUISWACHTERSWONING als onderkomen van (de gezinnen van) een tweetal beambten voor de bediening van de schutsluis tussen de Vecht en het Merwedekanaal, dat in de late jaren '30 van de 20ste eeuw is verruimd tot het huidige Amsterdam-Rijnkanaal. De sluiswachterswoning (Straatweg 8-10), uit 1891, is opgetrokken in neorenaissancestijl en werd gebouwd in opdracht van Rijkswaterstaat. De indeling van het interieur is deels gewijzigd. De kapconstructie is oorspronkelijk. Achter het pand bevindt zich een dubbel schuurtje uit 1891 met tuitgevels en een luik in de topgevel.

Omschrijving

Ten oosten van de schutsluis gelegen en met de daknok parallel hieraan gesitueerde DUBBELE SLUISWACHTERSWONING uit 1891, uitgevoerd in neo-Hollandse renaissancestijl. De dubbele, geschakelde woning is in baksteen (in kruisverband met spouw, met uitgemetseld trasraam en knipvoeg) opgetrokken vanuit rechthoekige plattegrond. Het vrijstaande, deels onderkelderde bouwvolume bestaat uit één bouwlaag met een met gesmoorde kruispannen gedekt zadeldak. In beide dakvlakken bevindt zich een gemetselde schoorsteen. De gevels worden geleed door gecementeerde en wit geschilderde banden en hoekstenen. De rechtgesloten vensters en

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



deur in de eerste bouwlaag zijn uitgevoerd met boogvelden met meerkleurig siermetselwerk onder een rondboogvormige ontlastingsboog met gecementeerde blokken en sluitstenen. De houten T-schuiframes van de dienstwoning hebben natuurstenen lekdorpels en houten paneelluiken. De zesassige, symmetrisch ingedeelde voorgevel (westzijde) bevat twee entrees met natuurstenen stoep, strokendeur met smeedijzeren hang- en sluitwerk en bovenlicht. Aan weerszijden van elke entree is een venster gezet. De langgevels worden afgesloten door een fries van uitkragend siermetselwerk en uitgemetselde gootklossen met daartussen een meerkleurige reeks van (gele verblendstenen) kruisvormen met daarboven een geprofileerde houten gootlijst. De kopgevels (zuid- en noordgevel) zijn trapgevels met gestuukte geprofileerde dekplaten. In iedere topgevel bevindt zich een gemetselde, uitkragende gevelmakelaar met een segmentboogvormig fronton ter bekroning. Aan de zuidzijde is hierop een smeedijzeren windvaan aangebracht. Deze gevels bevatten één venster en in de top bevindt zich een rechtgesloten venster met hanenkam en een houten stolpraam. Aan de zuidzijde is dit raam vervangen. Er zijn smeedijzeren sierankers toegepast. De achtergevel bevat in het midden twee vensters. Links en rechts is tegen deze gevel een aanbouw onder lessenaarsdak gezet. Deze heeft aan de buitenzijde een deur en aan de binnenzijde een klein venster. De oostgevel van de aanbouw is blind. Het gemetselde patroon onder de gootlijst aan de achterzijde is vergelijkbaar met dat van de voorgevel, maar bij de achtergevel is de gele verblendsteen niet toegepast.

Waardering

De DUBBELE SLUISWACHTERSWONING van het Complex Sluis Amsterdam-Rijnkanaal-Vecht 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 ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd. Tevens als uitdrukking van en herinnering aan de geschiedenis van het Amsterdam-Rijnkanaal (Merwedekanaal) en in het bijzonder de waterverbinding met de Vecht.
- * Architectuurhistorische waarden in het bijzonder als voorbeeld van een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde dienende als sluiswachterswoning bij de schutsluis in neo-Hollandse renaissancestijl, gebouwd in opdracht van Rijkswaterstaat.
- * Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex. Verder vanwege de visuele en functionele relatie met het kanaal en de Vecht.
- * Het onderdeel is representatief (karakteristiek) omdat het nog steeds de meeste fysieke onderdelen en kenmerken vertoont die destijds tot bouw aanleiding waren.
- * Het onderdeel is goed bewaard omdat het een goed herkenbaar en grotendeels gaaf voorbeeld is van een bij een schutsluis ingerichte dienstwoning.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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