



Complexnummer: 532302

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

T 033 421 74 56
E info@cultureelerfgoed.nl

Complexnaam

NHW-Klopvaart

Aantal complexonderdelen

3

Monumentnummers van complexonderdelen

532303, 532304, 532305

Woonplaats

Utrecht

Gemeente

Utrecht

Provincie

Utrecht

Locatie van het hoofdobject

Utrecht, Klopvaart

Complexomschrijving

Cluster 29. Complexomschrijving.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

COMPLEX KLOPVAART

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 en wordt 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. Dit 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 ruimtelijke en fysieke 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 door inlaat met behulp van sluizen of via het doorsteken van dijken. Als voeding konden vooral dienen de Vecht (zowel vanuit de Zuiderzee als vanuit de Lek), de grote rivieren (m.n. de Neder-Rijn / Lek) en de Linge. Aan het functioneren en de tastbare onderdelen van deze

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



voornamelijk 'papieren tijger' van waterlinies werd eeuwenlang gesleuteld. Na WOII speelde ook de laatste versie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie geen rol van betekenis meer in de hoofddefensie. En in 1951 werden veel onderdelen van de Linie gedeclineerd, 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 beschreef Kraijenhoff gedetailleerd hoe de (oude) Hollandse Waterlinie er toen voorstond en geeft hij aan hoe deze Linie verbeterd zou moeten worden. Tevens bepleitte hij een oostwaartse verlegging ervan de Linie om de stad Utrecht binnen de Linie te brengen. De stad zou dan, beschermd worden door een aaneenschakeling van 'voorposten'. Dit 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 zou gaan 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 toen echter niet verder uitgewerkt. Na het vertrek van de Fransen, bij de aanloop tot het ontstaan van het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden, in het najaar van 1814, diende Kraijenhoff 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 door ze onder vuur te kunnen houden. Samen met de waterbouwkundige Jan Blanken Jzn., inspecteur-generaal van Waterstaat, ontwikkelde Kraijenhoff, als inspecteur-generaal der Fortificaties (1814-1826), de 'natte' plannen voor de Nieuwe Waterlinie. Aan majoor-ingenieur Willem Offerhaus werd opdracht gegeven voor de bouw van een fortenkring om Utrecht, dus voor de 'droge' plannen. Van Muiden tot aan Vesting 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 lopen tot aan de sluizen van Vreeswijk aan de Lek. Ten zuiden hiervan sloot de nieuwe Waterlinie aan op een waterbarrière die al in 1787 was verplaatst naar de Diefdijk en de Linge. Er dienden vijf zogenoemde 'inundatiekommen' te komen met op de accessen permanente verdedigingswerken. Op een zestal cruciale plaatsen werden (vermoedelijk door Blanken uitgevonden en ontworpen) waaiersluizen gebouwd. Deze sluizen, die ook tegen hoog water in geopend konden worden, waren ideaal voor militaire inundaties / doeleinden. 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 (eigenlijk: forttorens) bij de rivieraccessen, waarna tussen 1867-1872 op vele plaatsen in de Linie verbeteringen plaatsvonden. Ten slotte werden tussen 1871 en 1886 de laatste forten van de Linie gebouwd, alle bestaande uit (gesloten) aardwerken met daarin aardgedekte gebouwen. In de twintigste eeuw veranderden de

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



militaire tactieken drastisch en zijn hiernaast (veld)versterkingen tussen (en op) de forten aangelegd met diverse typen werken van gewapend beton.

Bouwfasen in de negentiende eeuw

Gedurende de eerste bouwperiode 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 access en de ligging van de inundatiemiddelen. Verder werden op de hoog gelegen - en dus niet te inunderen - Houtense Vlakte vier lunetten gebouwd. Deze V-vormige versterkingen werden voorzien van zware bakstenen bekledingsmuren. Ten zuiden van Utrecht bouwde men ter bescherming van enkele inundatiesluizen forten bij Jutphaas, Vreeswijk en - aan de overzijde van de Lek (Neder-Rijn) - tussen Vianen en Culemborg. De volgende bouwperiode diende zich aan nadat Nederland in 1839 België als zelfstandige 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. Onder meer bij de rivieraccessen van Vecht, Lek, Linge en Waal verrezen ronde, bakstenen forttorens. In diezelfde periode kregen diverse 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 contemporair 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. Vanaf 1853 was de zogenoemde Kringenwet van kracht (overigens opvolger van een eerdere, uit 1814), die bepaalde dat er binnen cirkel van 1000 meter van de forten beperkende 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 vóór, tijdens en na de Frans-Duitse oorlog, van 1870, brachten talloze tekortkomingen aan het licht, zowel op bouwkundig en wapen-technisch, als op tactisch gebied. Kolonel Kromhout kreeg de taak 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 forttorens 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 zogenoemde 'contrescarp' aangebracht, een half rond gaande aanaarding van een dik kleipakket of anders 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 na de uitvinding van geschut met 'getrokken loop' (ca. 1860). Dit ver dragende en nauwkeuriger geschut maakte duidelijk dat veel 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 verzaamd. Door de toegenomen reikwijdte van de projectielen moesten de steden Naarden en Utrecht, die hierdoor 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

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



'60 ook een knooppunt van een nieuwe vorm van infrastructuur: de spoorwegen. De ring van zes oudere forten die Utrecht beschermden, lag ten opzichte van de mogelijke posities van vijandelijk geschut te dicht bij de stad. Daarom is verder oostwaarts van de Domstad een tweede, vooruitgeschoven fortenkring aangelegd. Verder vonden langs de Lek waterstaatkundige verbeteringen plaats voor eventuele inundaties rond Utrecht: zo kwam er een nieuwe inlaatsluis bij Wijk bij Duurstede en vonden er inlaatverbeteringen plaats bij vanaf Fort Honswijk. Begin jaren '70 realiseerde de regering zich dat het Nederlandse defensieapparaat de voorgaande drie decennia sterk onder de bezuinigingen had geleden. Daarom diende de Minister van Oorlog de zogenoemde Vestingwet (1874) in. Deze kende onder meer prioriteit toe aan de verbetering en vernieuwing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoeksteen van de Nederlandse verdediging. In acht jaar dienden nieuwe werkzaamheden voor de hoofdverdedigingslinie te worden verwezenlijkt. 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 grote defensieve kracht, of in 1885 werd de brisantgranaat ingevoerd. Tegen dit explosieve projectiel was geen fort bestand. L'histoire se répète: op slag waren de forten van de gemoderniseerde Waterlinie opnieuw verouderd en dus onbetrouwbaar. Tevens bleken de forten niet meer geschikt als opstellingsplaats voor vestinggeschut. De geschiedenis van de vestingbouw leert dat de ontwikkelingen van de verdedigingsmethoden voortdurend achterlopen op die van de aanvalswapens. Om trefkans te verkleinen, moesten manschappen en geschut voortaan dan ook worden gespreid in het linielandschap. Forten vervulden intussen 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 geld verslindende en snel verouderende forten van de Waterlinie stonden aan het eind van de negentiende eeuw ter discussie. Het accent van de landsverdediging werd van de zogenaamde 'dode weermiddelen' verlegd naar 'levende defensie', met mobiele strijdkrachten die verspreid in de Linie in en vanuit veldversterkingen zouden moeten opereren om een (storm)aanval met de nieuwste wapens te weerstaan. Hiernaast moest echter ook rekening worden gehouden met een aantal waterstaatkundige veranderingen: de aanleg van het Merwedekanaal, rond 1890, was wel de belangrijkste. Het zorgde voor een belangrijke wijziging in het inundatiesysteem.

Ontwikkelingen vóór en in WO I, het Interbellum en WO II

Kort voor en in de eerste jaren van de 20ste eeuw zijn op meerdere plaatsen gemetselde en later ook betonnen onderkomens en opstellingsplaatsen voor geschut tot stand gebracht, waarbij met name experimenten met gewapend beton interessante resultaten gaven. Tijdens de mobilisatie van de Eerste Wereldoorlog werden (veld)versterkingen voor artillerie, infanterie en munitieopslag aangelegd, waarbij met name de gewapend betonnen Schuilplaatsen Type 1918 /I en /II in flinke aantallen tot stand kwamen en karakteristiek zijn. In het Interbellum zijn onder meer zware betonnen werken gebouwd volgens het zogenoemde 'Voorschrift Inrichten Stellingen, no. 77', uit 1928. 'VIS-kazematten' komen op meerdere plaatsen voor bij (nieuwe) accessen. In de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog kwamen, naast honderden Groepsschuilplaatsen Type P, talrijke Gietstalen Koepelkazematten Type G gebouwd. Verder bepaalden onder meer loopgravenstelsels, 'groepsnesten', prikkeldraadversperringen, gevechtswagenversperringen (tankhindernissen) en tankgrachten het gezicht van de 'jongste' Waterlinie. Op en bij de forten verschenen de moderne golfplaten Nissen-hutten en Romney-loodsen voor diverse doeleinden. En last but not least: in en rond de jaren '30 zijn op diverse plaatsen toevoegingen, veranderingen en verbeteringen aan het inundatiesysteem tot stand gebracht. Zelfs het Noordzeekanaal ging een rol spelen in het netwerk van aanvoerwegen en water was in die tijd dan ook nog lang niet afgeschreven als weermiddel. De Nieuwe Hollandse Waterlinie verloor zijn militaire functie formeel in 1963, maar als grootschalig complex van infrastructurele waarden en als

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



biotoop en bleef de Linie tot op heden van nationaal belang.

COMPLEX KLOPVAART

Inleiding complex

Het complex KLOPVAART omvat de gelijknamige vaart, die als inundatiekanaal diende, alsmede een aantal gebouwde inundatiemiddelen, namelijk enkele sluizen van verschillend type. 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, vaarten en kanalen, waarmee het peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. De vaarten en kanalen waren vaak reeds ter plaatse aanwezig en vergden dan hoogstens enige aanpassing, zoals ook het geval was bij de Klopvaart, die verbreed werd. De Klopvaart en de daarnaast liggende Klopdiijk (noordwestzijde) zijn in de 12e eeuw tot stand gekomen bij de ontginning van het veen in dit gebied. De vaart diende aanvankelijk voor ontwatering, maar kreeg ook een functie voor de scheepvaart, waartoe een (schut)sluisje aan de Vechtmonding is gebouwd. Veel later, in de 19de eeuw, is de Klopvaart aangepast om te dienen als inundatiekanaal voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het kanaal diende om water vanuit de Vecht in te laten, zodat het poldergebied ten oosten van de Vecht in geval van gevaar onder water gezet kon worden door het openen of wegnemen van de waterkering(en). Aan de Vechtzijde van de vaart (zuidwest) liggen zo nabij het Fort aan de Klop (de restanten van) drie sluizen. Ongeveer 1,5 km noordoostelijk hiervan ligt - dwars in de vaart - het Fort de Gagel, met in de nabijheid hiervan eveneens een sluis. Voorbij Fort de Gagel verandert de naam van de vaart; deze wordt dan Kerkhovensche Vaart genoemd. Sluizen, duikers en andere waterwerken waren belangrijke inundatiemiddelen omdat zij militaire onderwaterzettingen beheersbaar maakten, maar verder speelden ook een cruciale rol bij de waterafvoer nadien. Dit gold ook voor sommige gemalen, zoals voor een exemplaar in de nabijheid van het Fort aan de Klop. Tussen de damsluis (oost) en de schutsluis / inundatiesluis / keersluis (west) is in 1919 een elektrisch gemaaltje gebouwd, dat direct westelijk van de damsluis een uitlaatkolk in de Vecht kreeg en waarover eveneens een brug kwam te liggen. Het gemaal kon zijn functie vervullen via een inlaat in de inundatiesluis / damsluis en loosde water op de Vecht via een eigen uitlaatkolk. In totaal waren er sinds 1919 drie parallelle uitlaten van de Klopvaart in de Vecht binnen ca. 25 m. De voorheen ver buiten Utrecht gelegen vaart is inmiddels ingehaald door de stedelijke bebouwing. De Klopvaart maakt nu deel uit van de groenstructuur van de wijk Overvecht.

Ligging en relatie met andere complexen

De Klopvaart loopt parallel aan de Klopdiijk en strekt zich van de Vecht uit in noordoostelijke richting. In het noordoosten reikt de vaart tot (voorbij) het Fort de Gagel, dat als afsluiting dwars over de nog verder doorlopende waterloop is gebouwd. In het zuidwesten, nabij de inlaat van de vaart aan de Vecht, ligt het Fort aan de Klop. De Klopdiijk vormde de landverbinding met het Fort de Gagel. Aanvankelijk diende het Fort aan de Klop om de Klopvaart en de sluiswerken te beschermen, maar door de bouw van het Werk bij Maarsseveen, in 1881, verloor het fort deze functie.

Omschrijving complex

Het complex KLOPVAART wordt in hoofdzaak gevormd door de militaire en civiele waterwerken behorend tot een uit de middeleeuwen daterende, kaarsrechte sloot die in de 19de eeuw een nieuwe functie kreeg als inundatiekanaal. De parallel hieraan lopende Klopdiijk kreeg een militaire functie als ontsluitingsweg voor het Fort de Gagel. Behalve aanpassing van de waterloop zelf, was ook bouw en verbouw van enkele kleine sluiswerken onderdeel van de inrichting van de vaart voor een functie binnen het

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



inundatiesysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Zo zijn minimaal twee inundatiesluizen en een damsluis tot stand gebracht en kreeg ook een schutsluisje een functie in het systeem.

De bescherming van het complex Klopvaart betreft de volgende complexonderdelen:

- KLOPVAART EN KLOPDIJK
- SCHUTSLUIS / INUNDATIESLUIS / KEERSLUIS
- INUNDATIESLUIS / DAMSLUIS MET BRUG

Waardering complex

Het complex KLOPVAART 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 militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (19de en 20ste eeuw).

Het betreft hier een complex dat in eerste aanleg een voorbeeld is van een vanaf de vroegste fasen van de lokale ontginning tot stand gebrachte waterloop met sluiswerken, die tezamen werden hergebruikt en doorontwikkeld als een voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie bestemde inundatievoorziening.

- * Krijgshistorische en systeemwaarden 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 en verdediging van niet te inunderen terreinen of andere accessen.
- * Ensemblewaarde en situationele waarden vanwege zijn ligging binnen het systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het algemeen en in het bijzonder in de directe relatie tot de complexen Fort aan de Klop en Fort de Gagel.
- * Het complex is representatief (karakteristiek) omdat het nog steeds de fysieke onderdelen en kenmerken vertoont die destijds tot aanleg en aanpassing aanleiding waren.
- * Het complex is redelijk gaaf bewaard omdat qua structuur en fysiek voorkomen de hoofdzaken van de toestand in de jaren '70 en '80 van de 19de eeuw zijn bewaard en - ondanks hun opname in de lokale, stedelijke groenstructuur en ondanks dempen van een sluis - vrij beperkt zijn gewijzigd.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Monumentnummer*: 532303

Status	rijksmonument
Inschrijving register*	15 juli 2016
Kadaster deel/nr	82819/197

<i>Woonplaats*</i>	<i>Gemeente*</i>	<i>Provincie*</i>
Utrecht	Utrecht	Utrecht

<i>Locatiennaam</i>	<i>Locatieomschrijving</i>
Utrecht	Klopvaart

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Utrecht	F			2896
Utrecht	F			2975
Utrecht	F			3057
Utrecht	F			684
Utrecht	AA			150
Utrecht	F			1326
Utrecht	F			1342
Utrecht	F			1340
Utrecht	AA			39
Utrecht	F			1344
Utrecht	F			1210
Utrecht	AA			87

*Omschrijving***

Cluster 29. Klopvaart en Klopdiijk.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

De KLOPVAART EN KLOPDIJK dienden respectievelijk als inundatiekanaal voor het aangrenzend gedeelte van het poldergebied ten oosten van de Vecht en als toegangsweg van de Vechtdijk tot het Fort de Gagel. Het verdedigingssysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie was in de eerste plaats gebaseerd op het gecontroleerd onder water zetten van (grote) terreinoppervlakken. Gecontroleerde

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



inundatie vergde een ingenieus systeem van waterwerken, zoals sluizen, stuwen, vaarten en kanalen, waarmee het peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. De vaarten en kanalen waren vaak reeds ter plaatse aanwezig en vergden dan hoogstens enige aanpassing. Voor wat betreft de Klopvaart betekende dit verbreding en toevoeging van enkele (sluis)werken. Dit was ook het geval bij de Klopvaart en de aan de noordwestzijde hiermee parallel lopende Klopdiijk die in de 12e eeuw tot stand zijn gekomen bij de ontginning van het veen in dit gebied. De dijk bestaat vooral uit het bij het graven van de vaart uitgekomen bodemmateriaal. De Klopvaart diende aanvankelijk voor ontwatering van het veen, maar kreeg ook een functie voor scheepvaart; hiertoe kwam een (schut)sluisje aan de Vechtmonding te liggen. In het begin van de 19de eeuw, is de Klopvaart aangepast om te dienen als inundatiekanaal voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De verruimde vaart diende om water vanuit de Vecht in te laten, zodat het poldergebied ten oosten van de Vecht in geval van gevaar onder water gezet kon worden. De vaart reikt van het Fort aan de Klop tot (voorbij) het Fort de Gagel, en omvat bezuiden dit laatste fort enkele sluisjes. Voorbij Fort de Gagel heten Klopvaart en Klopdiijk verder Kerkhovensche Vaart en Kerkhovensche Dijk. De Klopdiijk was een waterkering met een functie bij de ontwatering van het veen en was tevens een landweg in dit gebied. In de 19de eeuw kreeg deze functie een extra dimensie doordat de dijk betekenis kreeg als militaire toegangsweg tot het Fort de Gagel. Hiernaast fungeerde de as Klopdiijk-Kerkhovensche Dijk als komkering tussen de inundatiekommen N 2 en N 3. Deze aanduidingen staan voor 'Kom II, resp. Kom III benoorden de Lek'. In het begin van de 20ste eeuw kwam het zuidelijk deel van Kom III onder zogenoemde 'Bijzondere instructie' te liggen en was de Klopdiijk een (relatief zeldzame) grens tussen een inundatiepolder en een behalve in geval van 'Bijzondere instructie' niet te inunderen polder. De verruiming van de Klopvaart leverde het materiaal voor ophoging en versterking van de dijk. De voorheen ver buiten Utrecht gelegen vaart is inmiddels ingehaald door de stedelijke bebouwing. De Klopvaart maakt nu deel uit van de groenstructuur van de wijk Overvecht. Het dijklichaam is grotendeels benut als fietspad; hier en daar wijkt het fietspad enigszins af van het dijktracé, dat mogelijk ook enige hoogteaanpassing onderging. Op meerdere plaatsen zijn in de laatste decennia moderne bruggen over de vaart gebouwd.

Omschrijving

De KLOPVAART EN KLOPDIJK vormen een lineaire structuur van ongeveer 1,4 km lengte, reikend van de Vecht tot aan het Fort de Gagel. De breedte van de vaart bedraagt ongeveer 18 m; de dijkkruijn ligt enkele meters boven het waterpeil in de vaart. De vaart kreeg in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie een functie als inundatiekanaal en werd in die hoedanigheid afsluitbaar om terugstromen van ingelaten water te voorkomen. De Klopdiijk diende als toegangsweg tot het Fort de Gagel en was tevens scheiding tussen de inundatiekommen N 2 en N 3, waarvan respectievelijk deel uitmaakten de Polder Buitenweg en de Polder Rozendaal. Samen vormen de Klopvaart en de Klopdiijk een uit de middeleeuwen daterend, aangepast infrastructureel werk dat typerend is voor dit noordelijk deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Additionele werken - met name sluizen en bruggen - zijn in hoofdzaak nog aanwezig.

Waardering

De KLOPVAART EN KLOPDIJK als onderdelen van het complex Klopvaart zijn 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.

* Krijgshistorische en systeemwaarden als onderdeel van een aaneengesloten militaire verdedigingslinie tussen de voormalige

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



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 en verdediging van niet te inunderen terreinen of andere accessen.

Het betreft hier onderdelen uit de middeleeuwen die in de 19de eeuw zijn hergebruikt en aangepast voor gebruik binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en voorbeelden zijn van aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde historische waterbouwkunde en die onder meer dienden als waterinlaat, respectievelijk verbindingsweg en kering tussen twee inundatiekommen.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex.

* De onderdelen zijn grotendeels goed herkenbaar als weg en inundatiekanaal in de Nieuwe Hollandse Waterlinie en zijn als zodanig representatief (karakteristiek) voor dit type werken.

* De onderdelen zijn - ondanks hun opname in de lokale, stedelijke groenstructuur - tamelijk goed bewaard omdat ook nog meerdere additionele elementen die tot de structuur behoorden in meer of minder authentieke en herkenbare vorm en functie aanwezig zijn.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Open verdedigingswerk

Functie

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Monumentnummer*: 532304

Status	rijksmonument
Inschrijving register*	15 juli 2016
Kadaster deel/nr	82819/186

<i>Woonplaats*</i>	<i>Gemeente*</i>	<i>Provincie*</i>
Utrecht	Utrecht	Utrecht

<i>Locatiennaam</i>	<i>Locatieomschrijving</i>
Klopvaart, Utrecht	

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Utrecht	F			2975
Utrecht	F			684
Utrecht	F			1210

*Omschrijving***

Cluster 29. Schutsluis / inundatiesluis / keersluis.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

SCHUTSLUIS / INUNDATIESLUIS / KEERSLUIS als civiel en militair waterbouwkundig onderdeel van het complex Klopvaart. 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 sluisen, stuwen, vaarten en kanalen, waarmee het peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. De vaarten en kanalen waren vaak reeds ter plaatse aanwezig en vergden dan hoogstens enige aanpassing. In het geval van de Klopvaart betekende dit onder meer de aanpassing en nieuwbouw van sluiswerken. Aan de monding van de Klopvaart bestond al eeuwen een schutsluisje, zoals bij meerdere, vergelijkbare wateren die in de Vecht uitkwamen. Dit was ook de aanleiding tot het opwerpen van een schans en later de bouw van een fort op deze plaats: verdediging van dit vitale waterwerk. In het laatste kwart van de 19de eeuw is de bestaande schutsluis, die recht in het verlengde van de vaart ligt, vervangen door een nieuw gebouwd exemplaar. Iets westelijk van de sluis werd parallel hiermee een damsluis met een brug erover gebouwd. De schutsluis kon - dankzij voorzieningen - mede dienen als inundatiesluis en keersluis; de puntdeuren van de schutsluis konden immers niet tegen hoog buitenwater in worden geopend. De sluis kreeg hiermee civiele en militaire functies in samenhang met inundaties en (militair) verkeer over water. Over het zuidelijk hoofd van de sluis ligt in de Vechtdijk een betonnen brug met lage balustrade en lage ijzeren leuning. Het schutsluisje is omstreeks 1980

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



grotendeels volgestort met aardmateriaal, maar in 2010 zijn plannen gemaakt om het werk weer te herstellen. Anno 2014 was hieraan nog geen uitvoering gegeven en was het object nog grotendeels aan het zicht onttrokken. Tussen de damsluis (oost) en de schutsluis / inundatiesluis / keersluis (west) is in 1919 een elektrisch gemaakte brug gebouwd, dat direct westelijk van de damsluis een uitlaatkolk in de Vecht kreeg en waarover eveneens een brug kwam te liggen. In totaal waren er dus drie uitlaten in de Vecht.

Omschrijving

Kleine bakstenen SCHUTSLUIS / INUNDATIESLUIS / KEERSLUIS, kort na 1884 gebouwd, waarbij de beide hoofden deels met natuurstenen dekplaten zijn uitgevoerd. De sluis verbond de Klopvaart met de Vecht en ligt in de as van de vaart, naast de oostelijker damsluis waarmee de vaart gesloten kon worden. De zichtbare resten van het sluisje zijn in het noordelijk hoofd voorzien van enige schotbalksleuven of schotbalkspinningen. Het sluisje moet - inclusief de over het zuidoende gebouwde brug - ongeveer 40 m lang en circa 4 m breed zijn (geweest).

Waardering

De SCHUTSLUIS / INUNDATIESLUIS / KEERSLUIS van het complex Klopvaart en gelegen aan de Vecht ten zuiden van het Fort aan de Klop 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.

* Architectuurhistorische waarden in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op en ontstond als uitvloeisel van: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (19de eeuw), b. de wedloop met de zich versterkende offensieve middelen (19de eeuw).

Het betreft hier een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van de historische waterbouwkunde van kort na 1884, namelijk een sluis voor civiele en militaire doeleinden.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Open verdedigingswerk

Functie

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Monumentnummer*: 532305

Status	rijksmonument
Inschrijving register*	15 juli 2016
Kadaster deel/nr	82819/174

<i>Woonplaats*</i>	<i>Gemeente*</i>	<i>Provincie*</i>
Utrecht	Utrecht	Utrecht

<i>Locatiennaam</i>	<i>Locatieomschrijving</i>
Klopvaart	Utrecht

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Utrecht	F			2896
Utrecht	F			1210
Utrecht	F			1326

*Omschrijving***

Cluster 29. Inundatiesluis / damsluis met brug.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

INUNDATIESLUIS / DAMSLUIS MET BRUG als civiel en militair waterbouwkundig onderdeel van het complex Klopvaart. 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 sluisen, stuwen, vaarten en kanalen, waarmee het peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. De vaarten en kanalen waren vaak reeds ter plaatse aanwezig en vergden dan hoogstens enige aanpassing. In het geval van de Klopvaart betekende dit onder meer de aanpassing en bouw van sluiswerken. Aan de monding van de Klopvaart bestond al eeuwen een (schut)sluisje, zoals bij meerdere, vergelijkbare wateren die in de Vecht uitkwamen. Dit was ook de aanleiding tot het opwerpen van een schans en later de bouw van een fort op deze plaats: verdediging van dit vitale waterwerk. In het laatste kwart van de 19de eeuw (1884/1885) is de bestaande (schut)sluis, die recht in het verlengde van de vaart lag, vervangen door een nieuw gebouwd exemplaar. Ongeveer 25 m oostelijk van deze sluis was al iets eerder (ca. 1875), parallel met de oude (schut)sluis, een inundatiesluis / damsluis met brug gebouwd. Aan de polderzijde werd toen tevens een zogenoemd uitlozingskanaal van de Klopvaart naar de Vecht gegraven, dat overigens ook voor inlaat van water kon dienen. De sluis en de brug in de Vechtdijk zijn in 2009/2010 gerestaureerd; de brug is toen voorzien van en uitgebreid met een ijzeren hekwerk, uitgevoerd naar - en mogelijk met hergebruik van delen van - de historische

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



voorganger. Tussen de damsluis (oost) en de schutsluis / inundatiesluis / keersluis (west) is in 1919 een elektrisch gemaaltje gebouwd, dat direct westelijk van de damsluis een uitlaatkolk in de Vecht kreeg en waarover eveneens een brug kwam te liggen. In totaal waren er dus drie uitlaten in de Vecht. Aan de Vechtzijde is de brug over de uitlaat van het gemaal voorzien van ijzeren leuning met kruislingse vakwerkverbanden tussen de vertikalen.

Omschrijving

INUNDATIESLUIS / DAMSLUIS, gebouwd in 1875 en vernieuwd in 1923, bestaande uit twee gemetselde hoofden, met natuurstenen dekplaten. Aan de Vechtzijde van de brug een tweetal schotbalksleuven of schotbalkspinningen die konden dienen voor afsluiting van de Klopvaart bij eventuele inundaties. Tevens naar de Vechtzijde kerende puntdeuren, die normaal in gesloten toestand verkeren.

Over het sluisje een gemetselde, boogvormige BRUG met sluitsteen waarop '1923', en voorzien van ijzeren leuning met kruislingse vakwerkverbanden tussen de vertikalen.

Waardering

De INUNDATIESLUIS / DAMSLUIS MET BRUG behorend tot het complex Klopvaart en gelegen aan de Vecht ten zuiden van het Fort aan de Klop 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.

* Architectuurhistorische waarden in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op en ontstond als uitvloeisel van: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (19de eeuw), b. de wedloop met de zich versterkende offensieve middelen (19de eeuw).

Het betreft hier een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van de historische waterbouwkunde uit 1875 en vernieuwd in 1923, namelijk een inundatiemiddel met brug voor civiele en militaire doeleinden.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en in het bijzonder met de parallelle schutsluis.

* De onderdelen zijn goed herkenbaar als elementen aan de monding van de Klopvaart in de Vecht, die diende als inundatiekanaal van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en ze zijn als zodanig representatief (karakteristiek) voor dit type werken.

* De onderdelen zijn goed bewaard omdat ze - mede dankzij restauratie en civiel functiebehoud - compleet bewaard zijn en in goed herkenbare vorm aanwezig zijn gebleven.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Open verdedigingswerk

Functie

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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