



**Monumentnummer\*: 532410**

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

T 033 421 74 21  
F 033 421 77 99  
E info@cultureelerfgoed.nl

Status: rijksmonument  
Inschrijving register\*: 15 juli 2016  
Kadaster deel/nr: 67354/150

*Complexnummer*

532407

*Complexnaam*

NHW-Inundatiekanaal Lunetten

*Woonplaats\**

Utrecht

*Gemeente\**

Utrecht

*Provincie\**

Utrecht

*Locatiennaam*

Utrecht

*Locatieomschrijving*

Inundatiekanaal

*Kadastrale gemeente\**

UTRECHT

*Sectie\**

P

*Kad. object\**

5176

*Appartement*

*Grondperceel*

*Rijksmonumentomschrijving\*\**

Cluster 401. Inlaat- en keersluis.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

BRUG MET INLAAT- EN KEERSLUIS BIJ LUNET IV als voorbeeld van een in de jaren '30 van de 20ste eeuw tot stand gekomen kering om inundatie- en fortgrachtpeilen te controleren. Het ophalen of verwijderen / vernietigen van bruggen is sinds de oudheid een probaat middel om indringers te weren. Niet alleen werd zo de doorgang of overtocht over een waterloop, een droge of een natte gracht of een terreindiepte belemmerd of vertraagd, maar ook moest een aanvaller zelf zorgen voor middelen om de barrière eventueel te nemen. Houten bruggen waren relatief snel te vernietigen, desnoods door ze in brand te steken. Stenen bruggen vergden een grotere en meer tijdrovende ingreep, al kon een springlading soms snel het gewenste effect sorteren. Ditzelfde gold voor betonnen bruggen, zoals deze, die deel uitmaakte van het pad / de weg langs de oostzijde van het inundatiekanaal. In het geval van een brug met een dubbelfunctie als inlaat- en/of keersluis was vernietigen echter amper een optie en dit werk moest dus verdedigd worden. Het ligt voor de hand dat deze brug (onder meer) verdedigd kon worden d.m.v. een

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



versperring. 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 vele 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. Inlaatsluizen werden gebruikt of geconstrueerd om water te laten instromen in te inunderen gebieden. Deze functie kon via verschillende typen sluizen worden gerealiseerd, mits het (water)peil aan het te inunderen gebied lager was dan aan de voedingszijde. Keersluizen werden vooral toegepast om een (eenmaal gesteld) peil te (kunnen) handhaven: na inlaat van water werd hierin een min of meer permanente afsluiting aangebracht om terugstromen te belemmeren. Bij relatief hoog water aan de voedingszijde (dus van het buitenwater) vond inlaat plaats, gevolgd door sluiting - gewoonlijk door middel van dubbele schotbalken, met hiertussen een kleipakking. In een flink aantal gevallen zijn dergelijke systemen ook toegepast om het peil van fortgrachten op peil te brengen en te houden of het grachtwater af te scheiden van het buitenwater. Het grachtenstelsel en het voedingskanaal van de Lunetten I t/m IV op de Houtense Vlakte kon zo op peil worden gehouden na voeding vanuit het inundatiekanaal, dan wel vanuit de Kromme Rijn. Het werk is in de late jaren '30 tot stand gekomen als onderdeel van de aanpassing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie bij de aanleg van de huidige Waterlinieweg en maakte zo deel uit van een serie vergelijkbare en verwante werken tussen Fort De Bilt en de Vier Lunetten met een civiele en militaire functie.

De brug en de kering zijn in een latere tijd aangepast door verbreding en gedeeltelijke afsluiting van de doorlaten. De breedte van de brug is vermoedelijk vergroot door het aanbrengen van een looppad met balustrade aan de westzijde. De beide doorlaten zijn (vermoedelijk tegelijk met de verbreding van de brug) aan de westzijde dichtgezet met betonnen platen, waarin ijzeren schuiven zijn opgenomen.

#### Omschrijving

BRUG MET INLAAT- EN KEERSLUIJ BIJ LUNET IV, uitgevoerd in gewapend beton en bestaande uit een ongeveer 10 m lange en in totaal 6 m wijde plaatconstructie tussen twee ongeveer 4,50 m uitstekende, eveneens betonnen landhoofden van 9 m breedte. Het oorspronkelijk mogelijk maar ongeveer 4 m brede brugdek wordt ter weerszijden begrensd door betonnen opstanden, voorzien van een ijzeren leuning. De inlaat en kering is uitgevoerd in de vorm van twee parallelle doorlaten gescheiden door een ter weerszijden van de brug uitstekend, half rond eindigend, betonnen middenhoofd. Buiten de betonnen platen als kering zijn in de hoofden sponningen opgenomen voor het eventueel laten neerdalen van balken.

#### Waardering

De BRUG MET INLAAT- EN KEERSLUIJ BIJ LUNET IV 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: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (19de eeuw), b. de wedloop met de zich versterkende



offensieve middelen (19de en 20ste eeuw), c. het systeem van 'levende' veldversterking in de diepte (20ste eeuw).

Het betreft hier een onderdeel uit de periode 1935-1940, namelijk een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde, dienende als militaire en civiele oeververbinding en waterwerk.

\* 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 met een aantal verwante, uit dezelfde tijd daterende werken die zijn aangelegd vanwege verkeersinfrastructurele ontwikkelingen.

\* Het onderdeel representatief (karakteristiek) omdat het in samenhang met nabije werken een goed voorbeeld is van toepassing van dit type brug en kering in een militaire situatie.

\* Het onderdeel is redelijk gaaf bewaard omdat het naar vorm en situering herkenbaar is gebleven, maar door functionele aanpassingen toch ook een deel van het typerende militaire karakter heeft verloren.

*Hoofdcategorie*

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

*Subcategorie*

Open verdedigingswerk

*Functie*