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

Monumentnummer*: 523067

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*	22 april 2002
Kadaster deel/nr	82881/54

*Woonplaats**	*Gemeente**	*Provincie**
Lent, Nijmegen	Nijmegen	Gelderland

Locatienaam — *Locatieomschrijving*

Bij de Generaal James GavinwegNijmegen

*Kadastrale gemeente**	*Sectie**	*Kadastraal object**	*Appartement aanduiding*	*Grondperceel*
Lent	B			1473
Lent	B			1475
Lent	B			2212
Lent	B			2226
Nijmegen	C			6966
Nijmegen	C			8436
Lent	C			1845
Lent	C			1869
Lent	C			1884
Nijmegen	C			9070

*Omschrijving***

Inleiding

VERKEERSBRUG over de rivier de Waal gelegen in de rijksweg Arnhem-Nijmegen, in de jaren 1932-1936 geconstrueerd ter vervanging van een pontveer dat sinds 1657 voor de oeververbinding zorgde. De brug over de Waal was in de ontstaanstijd een van de breedste wegdekbruggen in Nederland en op het Europese vasteland de boogbrug met de grootste overspanning.

Het ontwerp voor de brug was afkomstig van het Bruggenbureau Rijkswaterstaat, dat in 1928 speciaal was opgericht ten behoeve van de te bouwen verkeersbruggen over de grote rivieren. Het ontwerp werd verzorgd door de aan het bureau verbonden ingenieur P. STELLING. Deze werkte samen met de architect A.J. VAN DER STEUR en hoofdingenieur W.J.H. HARMSEN. Voor de staalconstructie tekenden een verscheidene bedrijven, de montage geschiedde door Werkspoor. Bij het ontwerpen heeft men zich georiÙnteerd op Duitse boogbruggen, maar ook op Nederlandse boogbruggen. Het ontwerp volgt een in die jaren veel toegepast type, maar dan zonder trekband, die bij andere rivierbruggen in Nederland wel werd toegepast. Bij de vormgeving van de brug is in hoge mate rekening gehouden met de landschappelijke inpassing van de brug in de omgeving. Het zicht op het uiterwaardengebied mocht door de brug niet teveel verstoord worden. Om dit te bereiken is afgezien van hoge liggers met bovengelegen rijvloer, die de constructies van veel andere Nederlandse rivieroverspanningen uit deze tijd wel kenmerkt.

De plaatsing van de Waalbrug betekende ontsluiting van de steden Nijmegen en Arnhem, met verstrekkende sociaal-economische gevolgen voor de stad, zoals de ontwikkeling van de binnenstad tot winkelgebied.Voor de bouw van de brug heeft de Nijmeegse fotograaf en ondernemer C.A.P. Ivens zich uitermate ingezet; bij de voltooiing van de brug in 1936 is ter ere van hem een bank geplaats naar ontwerp van Charles Estourgie op het taluud van het Hunnerpark, langs de oprit van de brug. De brug, die een belangrijke strategische rol heeft gespeeld aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, is enige jaren geleden iets verbreed. Ze heeft echter haar oorspronkelijke vorm en constructie behouden.

Omschrijving

De VERKEERSBRUG sluit aan Nijmeegse zijde aan op het Nijmeegse Singelgebied. De op- en afrit van de brug is hier als entree naar de stad aangelegd, met het Hunnerpark, het Valkhof en de Waalkade rechts en links het westelijk stuwwalgebied. De overspanning bevindt zich ter hoogte van een bocht in de Waal. Aan Lentse zijde sluit de brug aan op de rijksweg, tussen twee straatwanden.

De brug heeft een totale lengte van 604 meter en bestaat uit twee betonnen landhoofden, twee aanbruggen aan elke zijde en een middenbrug. De vijf overspanningen zijn uitgevoerd met boogconstructies in staal. Het geheel rust op vier pijlers. De hoofdoverbrugging met een lengte van 244,1 meter, heeft een overspanning met vakwerkbogen van het tweescharnierentype zonder trekband. De bogen sluiten aan weerszijden tegen de pijlers. De halfhooggelegen rijvloer hangt aan hangers aan deze bogen. De bogen snijden als het ware door het wegdek heen. De aanbruggen zijn gebouwd als zuivere boogbruggen, met volwandige bogen tussen de pijlers, en een hooggelegen rijvloer die op staanders op de bogen rust.

De constructie rust op vier, in plattegrond ovaalvormige pijlers, die zich naar boven toe verjongen, en naar het water toe iets uitzwenkend. De pijlers zijn bekleed met blokken steen, die aan de buitenzijde ruw behouwen zijn, wat een rustica effect geeft. Doordat het brugdek verdiept ligt in de pijlers, steken de pijlers aan weerszijden van het rijdek uit en vormen daar halfronde torenachtige uitbouwen, afgesloten door overstekende donkere dekplaten.

De betonnen landhoofden zijn uitgevoerd als viaducten met doorgangen voor verkeer. Deze doorgangen worden gevormd door segmentboogvormige tongewelven. Aan de binnenzijde zijn de doorgangen hiervan tot de aanzet van de boog voorzien van een bossage-achtige bekleding in banden van graniet en basalt. In de doorgang aan de Lentse zijde geeft een deur toegang tot het landhoofd.

Het brugdek met een totale breedte van 23, 5 meter, is ingedeeld in een rijdek ten behoeve van snelverkeer binnen de hoofdliggers van 12 meter breed en buiten de liggers voetgangers- en fietsstroken. Het brugdek is aan de westzijde iets verbreed om plaats te

maken voor een aparte busstrook. Ten gevolge van deze verbreding zijn aan de westzijde de halfronde torenachtige uitbouwen van de pijlers, verloren gegaan. Ook de brugbalustrade is niet oorspronkelijk.

De kleur van de boogconstructie van de middenbrug was oorspronkelijk groen, tegenwoordig is deze beige geschilderd.

Waardering

VERKEERSBRUG uit 1932-1936, ontworpen binnen het Bruggenbureau van Rijkswaterstaat door ingenieur P.Stelling, in samenwerking met A.J. van der Steur en W.J.H. Harmsen

-Van architectuurhistorische waarde als gaaf en goed voorbeeld van een verkeersburg die in de jaren dertig van deze eeuw over de grote Nederlandse rivieren werden gebouwd. De brug draagt de algemene kenmerken van deze boogbruggen en valt hierbinnen op doordat geen trekbanden zijn gebruikt, die bij veel andere boogbruggen wel werden gebruikt. De goede inpassing van deze architectonische en constructieve vormgeving in het omringende landschap, zorgde dat het zicht op het uiterwaardenlandschap behouden bleef en maakt de brug tot een van de meest geslaagde voorbeelden van dit type.

-Van stedenbouwkundige waarde als structurerend en kenmerkend onderdeel van het rivierenlandschap tussen Nijmegen en Lent, waar de brug een grote beeldbepalende rol speelt.

-Van cultuurhistorische waarde, als uitdrukking van een ontwikkeling op infrastructureel gebied, een rivieroverspanning ten behoeve van het snelverkeer, die grote gevolgen heeft gehad voor de sociaal-economische ontwikkeling van de stad Nijmegen en de omliggende regio.De brug heeft tevens een belangrijke strategische rol gespeeld aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.

Hoofdcategorie	*Subcategorie*	*Functie*
Weg- en waterbouwkundige werken	Brug(C)	Verkeersbrug