

Unionbrug is rijksmonument

De Unionbrug is het enige rijksmonument onder de bruggen in Pekela. Deze brug blijft in ieder geval behouden. Het is een ijzeren ophaalbrug die in opdracht van de Coöperatieve Stroo-Cardonfabriek 'Union' G.A. in 1947 werd gebouwd. De brug is opgebouwd uit twee vrijstaande hamestijlen van het Amsterdamse type. Dit type werd na 1900 toegepast omdat de brugbreedte voor het autoverkeer moest worden vergroot. Bijzonder aan deze brug zijn de raamwerk-hamestijlen en het aangebouwde bedieningshuisje. Volgens een bordje in het bedieningshuisje is de brug 'gereviseerd en geconserveerd in september 1971'. In 1981 is de brug door de gemeente overgenomen van Unica bv. (Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

Acht bruggen zijn onomstreden

Het Pekelder gemeentebestuur neemt woensdag een besluit over de toekomst van de bruggen. Direct daarna worden gesprekken gearrangeerd met gebruikers en bewoners. Daarvoor wordt de gemeente in diverse blokken opgeknipt. De start is in Boven Pekela, waar een aantal bruggen ligt dat sowieso onderhoud vergt.

Al met al kan het tien jaar duren voordat de bruggensanering daadwerkelijk achter de rug is. Er wordt daarbij ook serieus gekeken naar hergebruik van bruggen. Wellicht dat fiets- en wandelbruggen elders in Pekela een plek krijgen. Acht bruggen blijven sowieso intact: Blijhamsterbrug, Freebrug, Unionbrug (een rijksmonument), Wedderklap, Ericabrug, Koene-mansbrug, Onstwedderklap en Ommelanderklap.

Bij Nederland horen bruggen. Maar die kosten klauwen met geld, zeker als het onderhoud achterloopt. Vraag het Rijkswaterstaat, provincies en lokale overheden. Pekela is zo'n gemeente waar de bruggenzorg is verwaarloosd. Daarvoor wordt nu de tol betaald: twintig bruggen verdwijnen. „Aan iedere brug mankeert wel iets.”

TEKST TAMMO BEISHUIZEN
FOTO'S DIRK VAN DRIEL, HUISMAN MEDIA

Stad-Groninger Dirk van Driel trok er op een mooie herfstdag in november op uit, om alle bruggen over het Pekelder Hoofddiep vast te leggen op beeld. „Het was een dag lang hard werken langs het water, maar het was het meer dan waard.”

Van Driel is weliswaar nautisch adviseur, maar zijn uitspraken over de bruggen in Pekela doet hij als schipper/reportagefotograaf, zo laat hij weten. Wat hij zag was vooral geschiedenis, sfeer en bijzondere namen. „Zo heb je in Nieuwe Pekela veel bruggen die blauw gekleurd zijn. In Oude Pekela hebben ze meer de 'Anton Pieck-uitstraling'.”

Blauw in Nieuwe Pekela en Anton Pieck in Oude Pekela? Directeur Hendrik Hachmer van het Veenkoloniaal Museum weet er meer van. „Nieuwe Pekela wilde zich onderscheiden met moderne bruggen. Daar paste destijds de kleur blauw bij. Nu nog staan er gele lampen bij met bepaalde teksten. In Oude Pekela koos het gemeentebestuur voor Hollandse bruggen, de Amsterdamse school.”

Over het Pekelder Hoofddiep liggen nu nog 34 bruggen. Ze worden gezien als het DNA van Pekela: geksheerd wordt de gemeente ook wel het Venetië van Oost-Groningen genoemd. Maar sloop dreigt voor ongeveer twintig bruggen. Voor de reparatie van de resterende bruggen en het herstel van 16 kilometer beschouwing wil de lokale overheid bijna 15 miljoen euro investeren. De Pekelers mogen zelf meebepalen welke bruggen naar de schroothoop gaan en welke een tweede leven krijgen.

MOBIELE BRUGWACHTER

Honderden jaren heeft Pekela brugwachters gehad. De laatste jaren worden de bruggen echter opengedraaid door medewerkers van werkvoorziening Wedeka. In konvoivaart worden de schepen doorgelaten. Momenteel gebeurt dat niet, want de vaarverbinding tussen Drenthe en de Dollard 'ligt eruit' vanwege de talrijke gebreken aan de bruggen.

Hoe anders ging het in de jaren 60 van de vorige eeuw. In Oude Pekela waren acht brugwachters actief totdat in september 1966 werd overgestapt op een voor die tijd modern systeem: de mobiele brugwachter. Per bromfiets reed die van de ene naar de andere brug om de schepen doorvaart te verschaffen.

Uniek is de wijze waarop de brugwachter in kennis werd gesteld dat er schepen in



De Unionbrug is het enige rijksmonument onder de bruggen in Pekela.

aantocht waren, meldt *WikiPekela*. Dit ging via de radiotoeren van de PTT in Smilde. Deze werd telefonisch gewaarschuwd wanneer er schepen in de richting Oude Pekela voeren. 'Smilde' gaf dit radiografisch door naar Oude Pekela, waar de brugwachter dit opving op zijn semafoon, die hij op zijn brommer met zich meevoerde.

ACHTER DE FEITEN AAN

Aan nostalgie heeft wethouder Jaap van Mannekes van SamenvoorPekela (SvP) niets. Hij heeft te maken met de keiharde werkelijkheid en die is in een rapport helder verrat. „Ik schrok me een hoedje toen ik de analyse las. We wisten dat er veel achterstallig onderhoud was, maar dat het zo erg was? Nee. Van acht bruggen weten we nu dat de levensduur ten einde is. We lopen gewoon achter de feiten aan.”

Van Mannekes lepelt de gebreken routineus op. Doorgeroeste balken, mechanisme van draaibruggen defect, elektronische aansturing verouderd, valbeveiliging die moet worden vernieuwd. „Aan iedere brug mankeert wel iets.” Al met al kwam Pekela op 18 miljoen euro uit voor een totale vervanging of reparatie. „18 miljoen euro op een begroting van 40 miljoen. Niet te betalen door onze gemeente. We doen het nu voor iets minder, bijna 15 miljoen euro, maar ook dat is nog altijd een bak met geld.”

De wethouder beseft dat Pekela de tol betaalt voor decennialang achterstallig onderhoud. „Maar moeten we 34 bruggen hebben?”, stelt hij de wedervraag. Hij denkt ook niet dat met het schrappen van een aantal bruggen de charme van het kanaal verdwijnt. „Je kunt er een mooie naam aan geven, Pekela het Venetië van het Noorden, maar het instandhouden moet haalbaar, maar vooral betaalbaar zijn.”

OP DE FOTO

Terug naar nautisch fotograaf Van Driel. Hij is verknocht aan water en schepen, bezit zelf een voormalig vrachtschip, de MS Gu-

drun. Hij maakte reportages over zijn scheepsreizen door België en Frankrijk. Aan een tocht over het Pekelder Hoofddiep is hij tot dusver niet toegekomen. „Voordat ze de bruggen afbreken wil ik ze in ieder geval op de foto hebben, al zou ik het liefst nog zelf door het diep varen. Ik heb een serie van 250 foto's gemaakt.”

Van Driel heeft zijn huiswerk gedaan, hij weet dat hij met z'n boot door het diep kan. „Ze past exact in de drie sluisen die je tegenkomt, met een lengte van 22,18 meter en een breedte van 4,28 meter.”

Het Pekelder Hoofddiep vindt Van Driel een van de meest bijzondere vaarwegen in Nederland. „In combinatie met de tientallen bruggen heeft het een speciale sfeer. Uniek Veenkoloniaal erfgoed. Eigenlijk zou iemand, of bijvoorbeeld het Veenkoloniaal Museum, het voortouw moeten nemen om voor de Veenkoloniale kanalen, inclusief het Pekelder Hoofddiep, de Unesco-status te krijgen, zodat je een zwaan-kleef-aanefect krijgt.”

Maar daar voelt museumdirecteur Hachmer helemaal niets voor. Of zoals hij het uitdrukt: „Dromen is mooi, maar je moet ook realistisch zijn. Als er geen geld is voor reparatie dan houdt het op. En daarbij komt: weet je hoeveel personeel het museum heeft ...?”

GELDGEBREK

Hachmer wijst er koeltjes op dat, hoe ironisch, gebrek aan geld juist het bruggenbestand in het verleden in leven heeft gehouden. „In de jaren 30 van de vorige eeuw wilden ze het Hoofddiep zelfs dichtgooien, maar daarvoor ontbraken destijds de financiën. In de jaren 70 was het opnieuw een discussie. Sterker: de winkeliersvereniging in Nieuwe Pekela pleitte voor dichtgooien van het diep, want dat leverde dan extra parkeerplaatsen op. Het was toen echt kante boord.”

Dat de bruggen op het nippertje van de slopershamer zijn gered, beseft Van Driel ook, maar hij is er dolblij mee. „Het is echt

Bruggenzorg in Pekela

Grootste onderhoudsopgave in de geschiedenis

De komende jaren vervangt en renoveert Nederland honderden bruggen, tunnels, sluisen en viaducten. Veel daarvan zijn gebouwd in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw en dringend toe aan een opknappbeurt. Dit speelt bij gemeentes, provincies en Rijkswaterstaat. Dit samen maakt het tot de grootste onderhoudsopgave in de geschiedenis. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) maakt zich zorgen over uitgesteld onderhoud aan de bruggen. „Veel gemeenten hebben op onderhoud bezui-

nigd. Het geld gaat vooral naar het sociaal domein in plaats van het fysiek domein. Dat is logisch, maar we maken ons wel zorgen over het uitstel van onderhoud”, zegt VNG-woordvoerder Esther Verhoeff. „Nog steeds wordt het onderhoud uitgesteld of op de lange baan geschoven. Onwenselijk, maar veel gemeenten zitten krap bij kas.” Hoeveel bruggen de 352 gemeenten in beheer hebben is niet bekend. Dat wordt niet bijgehouden. Vervanging, herstel en reparatie aan bruggen en andere water-

werken is een enorme klus waarbij samenwerken, kennis delen en innovaties versnellen belangrijker zijn dan ooit. Het platform bruggen heeft een toegankelijke site samengesteld om krachten te bundelen en initiatieven en kennis van alle partijen in de bruggensector te delen. Duidelijk is wel dat er geen land ter wereld is dat zoveel bruggen en bruggetjes heeft per vierkante kilometer als Nederland. Maar hoeveel bruggen telt Nederland? Dat is onduidelijk. 10.000? 100.000? Er zijn ophaalbruggen,

draaibruggen, spoorbruggen, hefbruggen, sluisbruggen, vaste bruggen van beton of staal en ook nog viaducten. De Nederlandse bruggenstichting heeft een database aangelegd van de belangrijkste bruggen. Grote steden als Rotterdam en Amsterdam hebben er elk al minstens duizend. Rijkswaterstaat beheert in elk geval in totaal 1052 bruggen en zorgt voor het onderhoud daarvan. Het gaat om 167 beweegbare bruggen, 103 vaste stalen bruggen en 782 vaste betonnen bruggen.



Sloop dreigt voor twintig van deze bruggen.

bijzonder dat het diep in de jaren 80 tijdens de reconstructie niet is gedempt, maar bevaarbaar is gehouden.” Des te meer vindt hij het van belang de bruggen te behouden. Hij noemt het een waardevol bezit. „Het creëert een uniek dorpsgezicht van drie letterlijk met elkaar verbonden dorpen. Dat mag niet voorgoed verloren gaan.”

Maar Van Driel weet ook dat hij gemakkelijk praten heeft. Onderhoud kost geld. „Maar met name de draaibruggen vergen alleen onderhoud in de zin van een verf- en smeerbeurt. Dat moet toch geen probleem zijn? Het grote geld gaat naar de klapbruggen.”

Volgens Hachmer hadden de Pekela's in

bijvoorbeeld 1900 'slechts' negentien bruggen en een sluis in Oude Pekela. Na de komst van de grote strokartonfabrieken zijn dat er veel meer geworden, later zijn in veel wijken juist weer dammen gelegd of zijn de wijken zelfs gedempt. Hij haalt er een oude kaart bij die z'n woorden staft (te vinden op de website topotijdreis.nl).

LIGPLAATSEN EN MARKETING

Een ander geluid over de bruggenproblematiek komt van Gerard Vloothuis, bestuurder van het watersportverbond Groningen, Drenthe en een deel van de wadden. „Ze hadden er drie jaar geleden al wat moeten weghalen”, zegt hij zonder omwegen.

„Een watersporter vaart het liefst en wil niet te veel bruggen passeren, zoals in het Pekelder Hoofddiep het geval is. Daar heb je bijna om de meter een brug”, overdrijft hij, „en dat levert vertraging op. Er is toch geen enkele reden om zoveel bruggen in stand te houden? Als watersporter heb ik liever een paar goed functionerende bruggen dan vele bruggen die rammelen. Ach, en wat is cultureel erfgoed?”

Vloothuis vindt dat Pekela het geld beter kan investeren in ligplaatsen en in marketing. „Dan houd je de watersporter langer in je gemeente. Pekela heeft best veel te bieden. Speel daarop in en investeer niet zoveel meer in onderhoud van de bruggen.”

'Marktplaats voor bruggen' is Gronings initiatief

In de jaren 80 is vanuit Royal HaskoningDHV het idee ontstaan om een marktplaats voor bruggen op te richten. Nadat de vraag verminderde in de loop der jaren is de Bruggenbank in oktober 2019 nieuw leven ingeblazen. De Bruggenbank is een samenwerkingsverband tussen Machinefabriek Rusthoven, de Koninklijke Oosterhof Holman en Royal HaskoningDHV. Een groot deel van de naar schatting 40.000 Nederlandse bruggen is nu 40 à 50 jaar oud en is niet berekend op de toegenomen verkeersintensiteit en -belasting en voldoet niet meer aan de moderne eisen. Bruggen die bij de Bruggenbank worden aangeboden worden hergebruikt in plaats van grotendeels gerecycled. De herplaatsing van de brug is maatwerk. Hiervoor worden zoveel mogelijk onderdelen hergebruikt. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van herbestemming van de brug met de benodigde aanpassingen. Hiermee stimuleert de Bruggenbank mede de levensduurverlenging van bruggen en het hergebruik van zoveel mogelijk materialen. Het aanbod van de Bruggenbank bevat een brug uit Groningen. Die van Tjamsweer, een ophaalbrug uit 1965.