

De ene brug is de andere niet

Inleiding

De gemeente is op zoek naar een betere verbinding tussen het gebied rond en op de te vernieuwen parkeerplaats 't Panwurk en de binnenstad. Deze verbinding is met een nieuwe brug op te lossen. Het is niet enkel een uitbreiding van de infrastructuur, maar belangrijk onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling.

Vier historische instanties uit Dokkum zien dat niet zitten, omdat zij de huidige situatie van het vestingwerk als zeer uniek en kwetsbaar achten. De vraag is hoe vanuit cultuurhistorisch, stedenbouwkundig en landschap-architectonisch gezichtspunt naar deze opgave kan worden gekeken. Daarvoor is Buro Greet Bierema in januari 2020 gevraagd.

In deze korte studie worden drie onderwerpen besproken. De geschiedenis van een vestingstad in vier stappen, het vestingwerk van Dokkum aan de noordzijde en waar zou een brug qua beeld aan moeten voldoen. Het beschrijven van de geschiedenis is noodzakelijk om de betekenis van een nieuwe route naar de binnenstad te kunnen doorgronden.

De geschiedenis van een vestingstad in vier stappen

1. Vestingstad

Wikipedia omschrijft een vestingstad als volgt. Het is een met vestingwerken versterkte nederzetting met als doel om strategische punten te controleren. Het strategisch aspect (samenkomst van belangrijke land- of/ en waterwegen) definieert de vestingstad, niet het hebben van fortificaties. Stadwallen zijn uitsluitend ter verdediging van de eigen burgers. Er stonden geen bomen op de wallen. De wallen werden versterkt met bolwerken, waarvandaan de poorten met kanonnen beveiligd konden worden. Er waren daarom zo min mogelijk stadspoorten. Door de vormgeving gaven deze aanzien aan de stad. De verdediging werd effectiever door er grachten omheen te graven als barrière. Het was van groot belang om het vestingwerk goed te onderhouden, want men moest altijd voorbereid zijn op strijd met een vijand. Na 1685 werden vestingwerken op nagenoeg een zelfde wijze vormgegeven, gebaseerd op de theorieën van Menno van Coehoorn. Ook komt het patroon in het buitenland voor. We noemen dat in de huidige tijd een "format". Dokkum als vestingstad valt hier ook onder. Het sluiten van de grens rondom de binnenstad is de essentie in deze periode.

Jacob van Deventer zette Dokkum in 1565 op de kaart. De kaart staat in deel III van *Civitatis Orbis Terrarum*, een stedenatlas die tussen 1575 en 1617 werd uitgegeven. Na bestudering komt duidelijk naar voren dat de binnenstad toen nog via diverse routes kon worden bereikt. Aan de noordzijde lagen er twee, waarvan één in een directe lijn van en naar de Markt. In de huidige tijd zou het de kortste verbinding zijn tussen de Jumbo en de Markt, via de Marktstraat.

2. *Van ontmanteling naar park*

Toen de wijze van oorlogvoeren vanaf 1830 wijzigde en de ontmanteling zich inzette werden de wallen dikwijls vergraven en met bomen beplant als wandelpark, de poorten met klapbruggen vervangen door bruggen met verlaging in de wal ter weerszijden van de brug en op de bolwerken werd hier en daar gebouwd (dikwijls een gasfabriek). Grachten werden soms gedempt. De strakke en duidelijke grens tussen binnenstad en daarbuiten werd diffuus. De weinige bruggen naar de binnenstad werden door het toenemende wegverkeer vernauwde. Nieuwe bruggen werden niet automatisch toegevoegd. De ontmanteling leidde tot aantasting van de grens; de vesting is niet meer intact.

3. *Herstel*

De vestingwerken werden door gemeentelijk en particulier initiatief geleidelijk aan steeds sleedser, maar deze tendens werd gestopt door de aanwijzing van vele vestingwerken als rijksmonument. De grens werd opnieuw gedefinieerd en waar mogelijk weer hersteld en heringericht. Een begrenzing geven aan de binnenstad, gebaseerd op een incompleet en geromantiseerd beeld van de vestingwerken, is de essentie van deze periode. Dokkum valt hier ook onder.

4. *In de binnenstad is het te doen*

De auto wordt geweerd uit de binnenstad. Dit proces speelt zich overal af, want in de historische binnenstad speelt zich het leven en beleven af. Daar wil men bij zijn. In een krans buiten de binnenstad worden parkeerplaatsen aangelegd. Daarmee wordt onlosmakelijk de looproute belangrijk. Interessante en uitnodigende routes zijn vervolgens gewenst en ze sluiten aan op knooppunten waar veel mensen willen en moeten zijn. Dit alles houdt onlosmakelijk loopbruggen in, want omlopen is daarbij volkomen tegennatuurlijk. Met looproutes worden ook fietsroutes gecombineerd. De 'vijand' moet niet meer buitengesloten worden; de gasten en bewoners moeten nu zo gemakkelijk als mogelijk ontvangen worden, waarbij beleving en verrassing belangrijke onderwerpen zijn.

Voorbeelden

Ter ondersteuning van deze laatste stap in de geschiedenis van een vestingwerk zijn er vijf steden als voorbeeld gekozen. Deze zijn in de bijlage te zien. Het gaat om de steden (in alfabetische volgorde) Amsterdam, Deventer, Steenwijk, Marseille en Zwolle. Van deze laatste stad zijn de twee nieuwe bruggen gefotografeerd.

De brug aan de Stadhouderskade in Amsterdam wordt op de topografische kaart van 1993 voor het eerst vermeld. Het lijkt de kortste verbinding tussen Holland Casino aan de achterzijde van het Leidse Plein, het Rijksmuseum en het Vondelpark. De brug is een toevoeging en lijkt nog op een brug zoals de overige bruggen. In Deventer wordt de brug tussen Boreelplein en Handelskade sinds 2011 vermeld op de topografische kaart. Het is een verbinding tussen onder anderen een grote school aan de buitenring, een nieuwe grote supermarkt aan de binnenzijde van de gracht en de binnenstad. De brug is vormgegeven als een loopbrug in een park. De aansluiting op de oevers verschilt met de gebruikelijke bruggen en de brug is niet meer vlak, mede omdat de hoogte van de oevers verschillend is. Voor

Steenwijk geldt dat ook. Daar bestaan nog de hoge wallen, zodat een groot hoogteverschil wordt overbrugt. De brug verbindt onder anderen de binnenstad met een parkeerplaats en een grote school. Deze brug wordt sinds 1997 voor het eerst vermeld en bij de vormgeving is geen architect betrokken. Daardoor geeft deze overgang weinig uitstraling. De looproute is na 2000 door herstel en herinrichting van het wallencomplex sterk verbeterd. Alhoewel Marseille ver weg ligt, is de problematiek identiek. Ontwikkelingen langs het waterfront met een museum en een evenemententerrein werden alleen interessant om te ontwikkelen door een goede ontsluiting. Hier is gekozen voor een smalle en zwevende loopbrug. De route over de brug is een beleving. Dat geldt ook voor de twee nieuwe bruggen in Zwolle. Dit zijn 'jonge' bruggen die in principe ook 'parkbruggen' genoemd zouden kunnen worden. Bruggen die je onthoudt, net zo als de huidige iconische brug in de binnenstad van Dokkum.

Het vestingwerk van Dokkum aan de noordzijde; bruggen komen en gaan

Op de topografische kaart uit de periode rond 1847 lijkt het wel of er slechts twee toegangen via de weg waren. De waterweg was uiterst belangrijk. Op de kaart wordt tevens aangegeven dat de overgang over de gracht in principe in het verlengde van de Hantumerweg lag.

Uit vergelijking van de drie topografische kaarten uit de perioden rond 1931, 1969 en 2018 blijkt het volgende. Bij een functionerend vestingwerk hoorde een open schutsveld. Na de periode van de ontmanteling kon de Noorder Gracht als ontsluiting van bedrijven en fabrieken dienst gaan doen. Deze werden op de bolwerken en aan de noordzijde van de gracht in de open ruimte gesitueerd. De bruggen moeten toen wel ophaalbruggen zijn geweest. Na sluiting van de bedrijvigheid konden deze bruggen vervangen worden door vaste bruggen. Het autoverkeer had het vaarverkeer verdrongen. Visueel en functioneel werden de bruggen barrières in de gracht. Het 'onderwerk' van de twee vlakke bruggen aan de noord- en westzijde zijn zwaar, de leuning licht en wit van kleur.

Op de drie kaarten is tevens te zien hoe de oevers en het talud van het vestingwerk waaronder het Noorderbolwerk weer zijn rechtgetrokken. Het wandelen op de wal heeft een grote toegevoegde waarde. Dit alles wordt zeer gewaardeerd en dat geldt voor alle vestingwerken in ons land en daarbuiten. Maar het wil niet zeggen dat alles moet worden bevroren. Juist met veel respect blijkt het te lukken om een kruising te maken. Door een nieuwe loopbrug als 'parkbrug' te definiëren wordt ook beter aangesloten op het netwerk over de bolwerk. Zo'n brug ligt uiterst logisch in de looplijnen, is rank, slank, zwevend en smal, met veel aandacht voor het 'onderwerk' en met respect en behoud voor de aanwezige hoogteverschillen.

Conclusie

In een vestingwerk waren zo min mogelijk poorten. De poorten gaven de stad aanzien. Het oorspronkelijke wegennetwerk was er door geamputeerd. Bij de ontmanteling van het vestingwerk ging men uit van sloop. De wal of muur werd geslecht aan weerszijden van de poort. De stad opende zich naar buiten. De gracht als barrière tussen binnenstad en buitenstad werd meer de verbinding van de twee oevers in een parkzone. Op dezelfde locatie van de ophaalbrug werd een vaste brug gebouwd dat er robuust uitziend, meestal

breed is voor al het auto-, fiets- en voetverkeer en op dezelfde hoogte ligt als de doorgaande weg.

De nieuwe brug als parkbrug een verrassing om te zien en een feest om te gebruiken

Nieuwe loopbruggen liggen ook strategisch, maar anders en zij zijn gerelateerd aan het nieuwe functioneren van de stad en ze zijn rank, slank, zwevend, vaak iets bol en smal voor alleen voetgangers en soms ook fietsers. In het ontwerp is er steeds veel respect voor het vestingwerk, omdat de begrenzing van de binnenstad en overgang van de gracht als uniek en waardevol wordt gezien. Er is respect voor de twee oevers. Een loopbrug gezien als een brug in een park voegt iets toe aan de parkzone op het voormalige vestingwerk en ook aan de identiteit en aanzien van Dokkum. De verrassing en de beleving van het gaan over de brug moet steeds een feest zijn. Dat geldt vooral als die brug architectonische kwaliteit krijgt.

3 april 2020

Greet Bierema

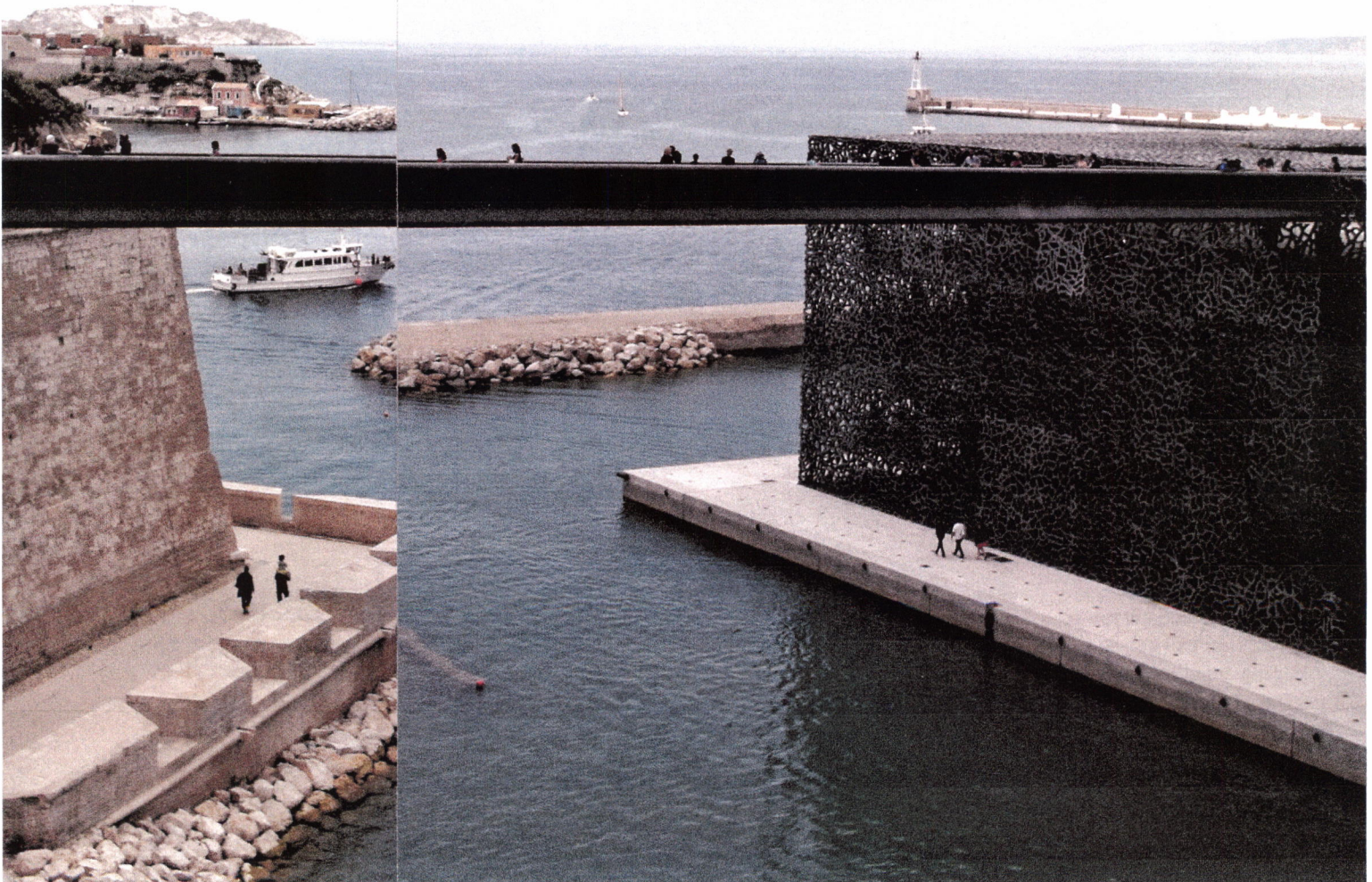
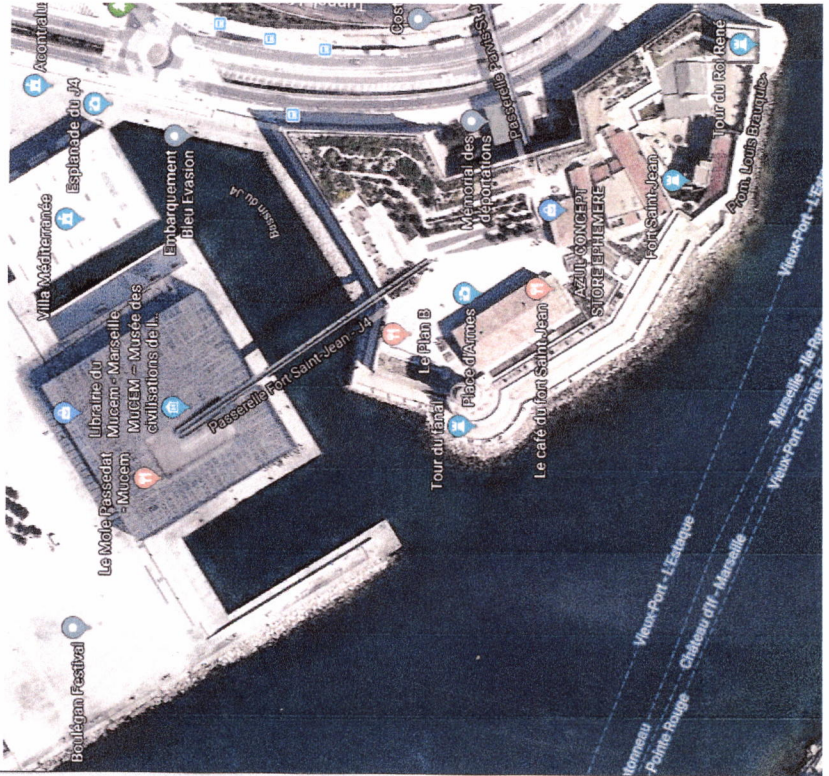
Bijlagen

De locaties van loopbruggen in Amsterdam, Deventer en Steenwijk



De loopbrug in Marseille

Marseille



De nieuwe loop-en fietsbruggen in Zwolle



Toegangswegen en de huidige iconisch brug van Dokkum



30-1-2020



Dokkum



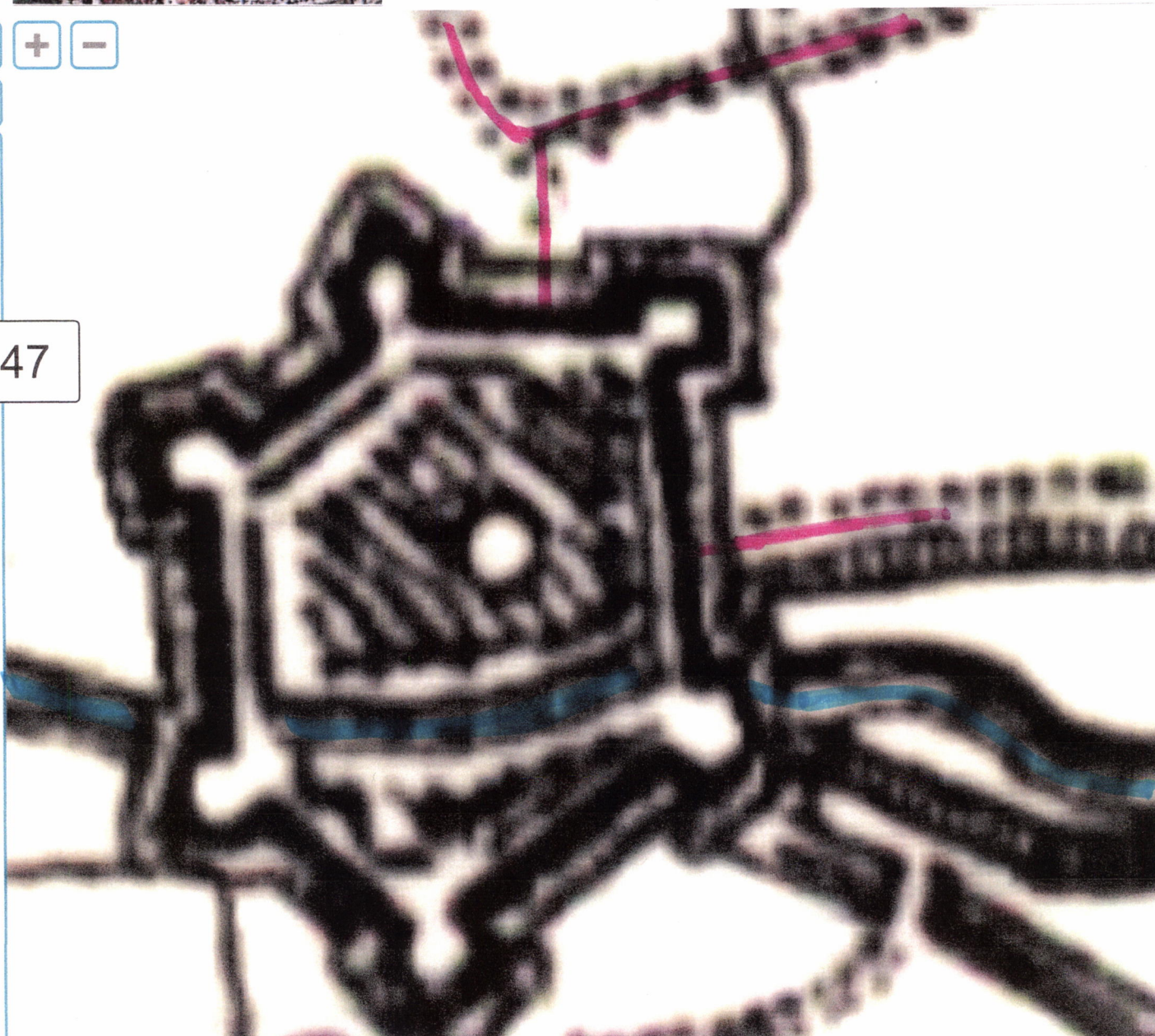
1847

1815

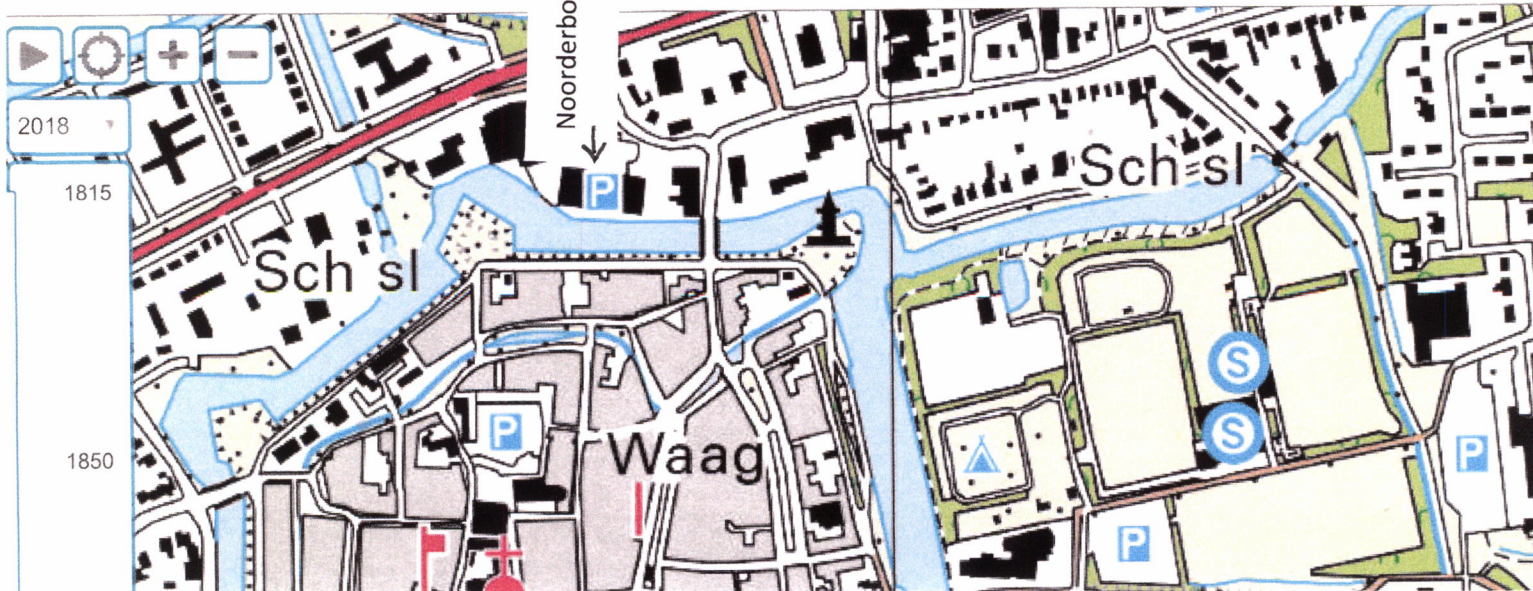
1847

1900

1950



De ontwikkelingen aan de noordzijde van de binnenstad van Dokkum



Dobberen in de zee, fietsen, winkelen en prima eten: in Valencia

Meer nieuwe bruggen als voorbeeld



Groeten uit mooi Delden

Twickel



Groeten uit mooi Delden