

Het eiland ontsloten: zes bruggen voor de Bommelerwaard

Met gierende vaart door de Bommelerwaard was de titel van een tentoonstelling in 2006 van het Maarten van Rossummuseum, tegenwoordig Stadskasteel Zaltbommel genaamd. Met die gierende vaart viel het eeuwenlang wel mee. De komst van spoorbruggen en vooral later de verkeersbruggen bracht daar verandering in. De vaste oeververbindingen maakten een einde aan de steeds moeilijkere bereikbaarheid van de Bommelerwaard voor het opkomende moderne en gemotoriseerde verkeer. In de twintigste eeuw namen namelijk de wegen over land de rol over van de oude verkeersaders Waal en Maas.

Heen en weer

Eeuwenlang was het vervoer over de rivieren het belangrijkste, het snelst en comfortabelst voor reizigers. De Bommelerwaard, geheel omsloten door de rivieren Waal en Maas was uitstekend te bereiken. De bewoners van de streek hadden goede contacten met de buren aan de overzijden van de rivieren. Talloze veren kruisten de Maas en Waal en legden hun tochtjes heen en weer af. Elk dorp langs de rivieren had één of meerdere verbindingen met de overzijde. Het verkeer over land had nog een ander tempo dan tegenwoordig. Snelheid was relatief en beperkt tot de prestaties van paarden en de benenwagen over hobbelige onverharde wegen.



Spoorbruggen

De eerste vaste oeververbindingen die gebouwd werden, waren de spoorbruggen bij Zaltbommel en Hedel midden tussen 1864 en 1871. De beide bruggen vormden een belangrijke schakel in de verbinding Utrecht - 's-Hertogenbosch. Van de projecten werden gedurende de bouw foto's genomen in opdracht van Rijkswaterstaat. In december 1864 begon men met de bouw van pijlers voor de overbrugging bij Zaltbommel. Drie jaar later

startte de bouw van de stalen brugdelen. De spoorbrug was in september 1869 klaar. Inmiddels was men ook begonnen aan de bouw van de brug bij Hedel. Bij het dorpje maakte de Maas een scherpe bocht die werd afgesneden. Hierdoor was het mogelijk om de brug geheel op het droge te bouwen. Toen de brug klaar was werd de rivier er onderdoor geleid. De Hedelse brug werd gebouwd door J. van den Wall Bake uit Utrecht. Die had zich verkeken op het werk en leed zodanige verliezen dat zijn bedrijf in 1871 kort nadat de brug klaar was failliet ging.

De spoorbruggen zijn na de Tweede Wereldoorlog verdubbeld. Bij de Zaltbommelse brug was met een extra spoor al rekening gehouden tijdens de bouw in 1864-1868. De pijlers waren al berekend op twee sporen.

Brug bij Nederhemert

Bij werkzaamheden aan de Maas tussen Well en Heusden eind negentiende eeuw kwam ook een vaste brug in beeld over het nieuw te graven Heusdens Kanaal, de verbinding van Heusden met de loop van de oude Maas. Net voorbij Nederhemert werd een brug gemaakt die bestond uit twee vaste delen en daartussen een gelijkarmige draaibrug. Met de bouw werd begonnen in februari 1893. In augustus 1897 was het werk klaar. Deze brug was de eerste vaste verkeersbrug voor de Bommelerwaard. Druk verkeer kwam er niet omdat de brug geen schakel was in een belangrijke verkeersader zoals later de verkeersbruggen bij Zaltbommel en Hedel. De brug is tijdens de Tweede Wereldoorlog vernield. Jarenlang lag er sindsdien een 'tijdelijke' Baillybrug. Deze maakte pas aan het eind van de eeuw plaats voor een nieuwe brug toen in het Heusdens Kanaal een keersluis werd gebouwd om het gebied langs de oude Maas te beschermen tegen hoog water.

Verkeersbruggen Zaltbommel en Hedel

De verkeersbruggen bij Zaltbommel en Hedel die in de jaren dertig van de vorige eeuw werden gebouwd, waren onderdeel van een belangrijke hoofdweg door Nederland, rijksweg 2, uit het eerste rijkswegenplan van 1927. De Zaltbommelse brug werd vlak naast de spoorbrug gelegd met een zelfde

pijlverdeling. Zo werd de scheepvaart zo min mogelijk belemmerd. In Hedel kwam de brug iets verderop te liggen naast de spoorbrug. In januari 1931 startte de bouw bij Zaltbommel. De stalen vakwerkbrug was klaar in november 1933. Een jaar later schreef de dichter Martinus Nijhoff zijn beroemde gedicht 'De moeder de vrouw', waarin hij de nieuwe brug in de eerste regels opvoert. Destijds een knap staaltje bouwkunde met zijn overspanning van 913 meter over de rivier de Waal. Het duurde nog enkele jaren voordat het 'snelle' verkeer over de nieuwe rijksweg naar Den Bosch toe kon. Eind 1937, op 29 december, werd de verkeersbrug bij Hedel officieel in gebruik genomen en kon het verkeer 'met gierende vaart door de Bommelerwaard'.

De bruggen bij Zaltbommel en Hedel werden in de meidagen van 1940 opgeblazen om de oprukkende Duitse troepen tegen te houden. Die lieten de Bommelerwaard echter links liggen. In de oorlogsjaren volgde herstel, maar vanaf september 1944 kwam de streek in de frontlinie te liggen en moesten de bruggen het opnieuw ontgelden. De brug bij Zaltbommel raakte beschadigd maar bleef in gebruik. De Hedelse brug werd vernietigd. Na de oorlog volgde opnieuw herstel. De Hedelse brug doet nog steeds dienst, de Bommelse verkeersbrug is inmiddels gesloopt.

Maasbrug Hedel

De zesde brug die de Bommelerwaard ging ontsluiten werd gebouwd als onderdeel van de rondweg om 's-Hertogenbosch. Al na dertig jaar verloor de verkeersbrug bij Hedel grotendeels zijn functie en degradeerde tot een schakel in het lokale verkeer. De rijksweg A2 werd eind jaren zestig vanaf wegrestart De Lucht verlegd om aan te sluiten op de nieuwe rondweg om Den Bosch, met een nieuwe veel bredere betonnen brug over de Maas.

Martinus Nijhoffbrug

Met het toenemen van het autoverkeer vormde de verkeersbrug bij Zaltbommel steeds meer een gevaarlijke 'flessenhals' die de drukte op de weg nauwelijks kon verwerken.

Rijkswaterstaat besloot in 1988 om de oude vakwerkbrug te slopen en te vervangen. Uiteindelijk viel de keuze op een betonnen tuibrug. In september 1992 werd begonnen met de voorbereidende werkzaamheden, het verplaatsen van vele kubieke meters zand. Een jaar later startte de bouw van de brug. De bouwwerkzaamheden omvatten niet alleen een brug maar ook het verleggen en verbreden van de

snelweg en het maken van nieuwe op- en afritten. In 1996 werd de brug in gebruik genomen. De nieuwe brug werd vernoemd naar de dichter die proëtisch zijn bezoek aan de oude brug in 1934 had beschreven: Martinus Nijhoff.

De oude brug die gesloopt zou worden bleef nog tien jaar liggen. Tien jaar had de Bommelerwaard zeven bruggen, waarvan één buiten gebruik. Pogingen tot behoud van dit stuk industrieel erfgoed reddden het niet en in 2007 volgde eindelijk toch de sloop.

Tekst: Streekarchief Bommelerwaard

