



De Ketelbrug over het Ketelmeer, gezien vanaf Oostelijk Flevoland. De monding van de IJssel werd vroeger Ketel genoemd, vandaar de naam van het meer en de brug. Op de achtergrond molens van windpark Noordoostpolder.

Foto auteur

DE KETELBRUG

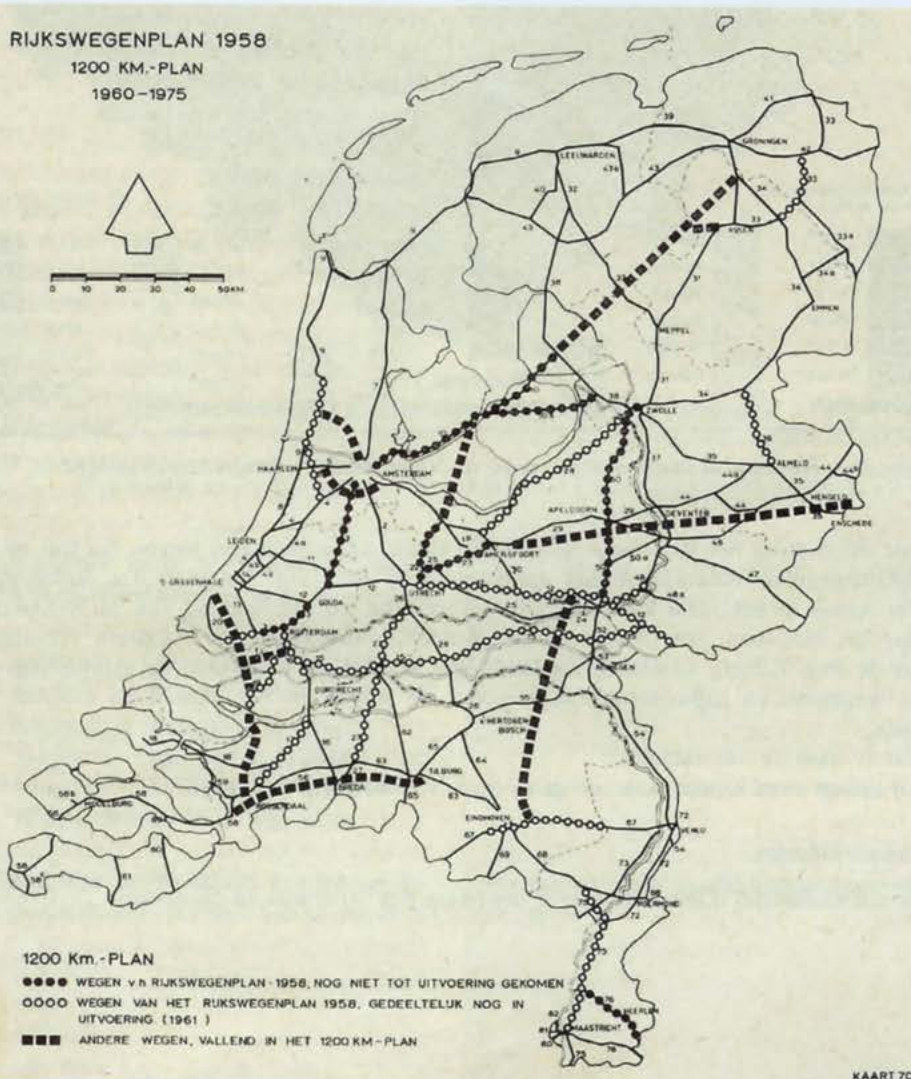
Gerit van Ittersum

Dit jaar is het 50 jaar geleden dat de Ketelbrug werd opengesteld. Hiermee ontstond een kortere wegverbinding tussen de Randstad en de noordelijke provincies. Hoeveel korter of sneller: daar verschilden de meningen over. Dat lag niet aan de brug, maar aan de A6, die op dat moment nog lang niet af was. De Ketelbrug is echter ook regelmatig negatief in het nieuws geweest. Verscheidene incidenten haalden de landelijke pers. Daarbij kwam ook nog dat al voor de 50-ste verjaardag de brug aan het einde van zijn levensduur was en er ingegrepen moest worden. Dat betrof het beweegbare deel; dat is vernieuwd, maar –zoals dat gaat met bruggen– of hij nu open staat of gesloten is: er zijn altijd mensen boos!

De Noordoostpolder werd drooggelegd in 1943,
Oostelijk Flevoland in 1957 en Zuidelijk Flevoland in 1968



RIJKSWEGENPLAN 1958
1200 KM.-PLAN
1960-1975



Het 1200 km plan.
Bron Wegenwiki

EEN STIPPELLIJK DOOR DE POLDERS

De Noordoostpolder werd drooggelegd in 1943, Oostelijk Flevoland in 1957 en Zuidelijk Flevoland in 1968. Maar nog voordat men met de laatste inpoldering begon, werd al nagedacht over een nieuwe verbinding van Noord Nederland met de Randstad. Op de aanvulling van het rijkswegenplan van 1958, het zgn. 1200 km plan, staat een vrijwel rechte stippellijn van Amsterdam naar Groningen. In de jaren '60 werden de plannen verder uitgewerkt wat leidde tot het tracé van de A6 van Muiderberg naar Joure. De rechte lijn tussen Emmeloord en Groningen verdween tijdens dit proces tot ongenoegen van de Groningers. Knelpunten in het tracé waren de overbruggingen van het Gooimeer en het Keteldiep. Daar begon de aanleg ook mee. De Hollandse brug over het Gooimeer was in 1969 als eerste af. De Ketelbrug volgde een jaar later. Het duurde vervolgens nog tot 1985 voordat de hele verbinding een autosnelweg was.

7000 KIPPEN BIJ DE OPENING

Op 15 juli 1970 was het zover. Minister Bakker van Verkeer en Waterstaat opende de brug door er overheen te lopen. Dat was een wandelingetje van 770 meter. Het had 27 miljoen gulden gekost om dit mogelijk te maken. Maar deze meters verkortten wel de afstand tussen Friesland en Amsterdam met 43 kilometer. De burgemeester van



Een van de tien pijlers in aanbouw.
Bron: Beeldbank Rijkswaterstaat



Minister Bakker (vooraan in het midden) en zijn gevolg tijdens de opening van de brug
Bron: Algemeen Dagblad 16 juli 1970.

Groningen was hiervan niet onder de indruk. Voor de Groningers maakte het de reistijd niet korter. Immers, bij de opening was de brug zelf nog het enige stukje autosnelweg. Door de polders moest het autoverkeer nog over lokale wegen. De inwoners van Emmeloord daarentegen waren heel blij met de brug. Ze verwachtten nieuwe bedrijfsvestigingen en toeristen. De lokale ondernemers waren zelfs zo blij, dat de eerste passanten over de brug een tegoedbon kregen voor een halve kip met een appel en een frisdrank. Er lagen daarvoor 7.000 kippen klaar in Emmeloord.

ALTIJD WAT MET DIE BRUG!

Na een aantal decennia lijkt die blijdschap wat bekoeld. Als je namelijk googelt op 'ketelbrug' vind je vrijwel alleen maar pagina's met nieuwsberichten over ongelukken. Veel verkeersongelukken, in het eerste halfjaar van 2020 waren er al vier ernstige aanrijdingen op de brug met gewonden. Maar ook veel berichten gaan over incidenten met de brug zelf. Regelmatig maakt de pers melding van lange files ten gevolge van technische storingen. Maar de meeste vermeldingen gaan over het incident van oktober 2009. Toen ging de brug onverwacht open, terwijl de slagbomen niet gesloten waren. Een combinatie van een menselijke fout en een softwarefout. Er vielen vier gewonden. De brugwachter werd berecht maar vrijgesproken. Twee jaar eerder vond er een dodelijk ongeval plaats toen de brugwachter niet zag dat er een auto op de brug reed terwijl de bomen al gesloten waren. De auto reed het water in en de bestuurder verdronk.

"Altijd wat met die eigenwijze brug" schreef de Volkskrant op 6 september 2012. De krant citeert ook een kunstenaarsgroep uit Lelystad. Zij zoeken de oorzaak voor de narigheid met de brug ergens anders. Ze weten haast wel zeker dat het allemaal de schuld is van de zeemeermin, omdat die haar hoofd heeft gestoten aan de brug.

DE BRUG WAS VERMOEID

Maar Rijkswaterstaat, de beheerder van de brug, gelooft niet in sprookjes en heeft onderzoek laten verrichten. Aan de hand daarvan is onder meer de noodbediening aangepast. Behalve deze incidenten speelde ook de leeftijd van de brug een rol; 50 jaar was de geplande levensduur, maar al eerder vertoonde de brug sporen van metaalmoeheid. De verkeersintensiteit op de brug (in 2019 ruim 50.000 voertuigen) is namelijk veel hoger dan waarmee rekening is gehouden bij het ontwerp van de brug. Bij veel meer bruggen speelt deze factor een rol, maar de Ketelbrug behoorde bij de ernstigste gevallen volgens het landelijke onderzoek in 2008. Ingrijpen was urgent om scheurvorming in de stalen kleppen te voorkomen. Groot onderhoud vond daarom plaats in de winter van 2012/2013. De twee beweegbare brugdelen inclusief het bewegingswerk en de technische installatie werden geheel vernieuwd. Toch waren hiermee de storingen nog niet de wereld uit, getuige krantenberichten van langdurige brugsluitingen in 2018 en 2019. De boosdoener bleek toen de frequentieregelaar, die dan ook vervangen is.

WAAROM MOET DIE BRUG EIGENLIJK OPEN?

Wie in de zomermaanden in een lange file staat voor de geopende brug en ziet dat er een paar plezierjachten passeren, ergert zich mateloos. Want juist voor die categorie schepen gaat de brug hoofdzakelijk open. Verreweg de meeste beroepsvaart kan namelijk met gemak onder de 12,5 meter hoge vaste bruggedeelten door. En er is veel beroepsvaart, want het Ketelmeer maakt onderdeel uit van een klasse V hoofdvaarweg tussen het IJsselmeer en de IJssel. Dit zijn echter ook voor de recreatievaart belangrijke wateren. Hoeveel vaartuigen in totaal de brug passeren, wordt niet geregistreerd. Wel het aantal brugopeningen. Zo opende de brugwachter vanuit zijn bedieningstoren op 15 juli jl., zich niet bewust van het jubileum, de brug twaalf keer. Het totaal aantal openingen was in de eerste helft van dit jaar 964. Met een gemiddelde openingsduur van vijf minuten, passeren er dan per opening gemiddeld drie tot vier jachten met staande mast de brug. Je zou zeggen: waarom strijken ze de mast niet, dan hoeven er geen honderden auto's te wachten. Maar bij grote jachten is dat geen optie meer volgens de zeilers. Zij zeggen op hun beurt: bouw dan een tunnel. Naar dat laatste had het CDA van de provincie Flevoland wel oren. Zij dienden hiervoor in 2011 een motie in, maar die haalde geen meerderheid.

OVERVLIEGENDE PASSANTEN

Schepen varen onder de brug door, auto's rijden over de brug heen, maar er is ook een categorie passanten die er overheen vliegt. Op de website www.ketelbrug.nl verwacht je allerlei informatie over de brug. Niets is minder waar; er wordt met geen woord over de brug zelf gerept. Het betreft een vogeltelpunt. Uit de resultaten van de tellingen blijkt dat dit telpunt tot één van de beste plekken voor de vogeltrek in Nederland behoort. De vogels laten zich kennelijk leiden door het water tussen Oostelijk Flevoland en de Noordoostpolder. De aantallen vogels overtreffen ruimschoots die van de schepen en de auto's samen. De kolganzen zijn in de meerderheid. In 2017 werden er hiervan alleen al 147.916 geteld. Het dagrecord van deze soort staat op 32.478 op 24 december 2018. Gelukkig maar dat deze passanten geen invloed hebben op de kwaliteit en de beschikbaarheid van de brug.

KRIJGT DE BRUG EEN BUURMAN?

U weet ongetwijfeld nog dat er al vanaf de jaren 80 van de vorige eeuw plannen waren voor een spoorlijn door Flevoland via Heerenveen naar Groningen. Die is er ondanks lobbywerk van de noordelijke provincies niet gekomen. Het hoogst haalbare was de Hanzelijn van Lelystad naar Zwolle. Die kwam er in 2012. Een paar jaar geleden is het plan weer nieuw leven ingeblazen onder de naam Lelylijn. Het plan heeft onder de betrokken overheden veel draagvlak, maar hoe kan het ook anders: de kosten (tussen de 3,2 en 6,4 miljard euro) vormen een obstakel. De voorstanders brengen daar tegen in dat de kosten van de anders noodzakelijke vernieuwing van het spoor tussen Zwolle en Groningen hoger zullen uitkomen. Maar als de Lelylijn doorgaat, zal er een spoorbrug in de buurt van de Ketelbrug moeten komen. Of die ook zo vaak zal openen voor de recreatievaart is niet aannemelijk. Zou een gecombineerde tunnel dan een optie zijn?

BRONNEN

Wegenwiki
Flevoland Erfgoed
www.delpher.nl
www.isdebrugopen.nl
Onderzoeksraad voor de veiligheid
Rijkswaterstaat Midden Nederland



De basculekelder met het nieuwe panamawiel na de renovatie in 2013. Bron BSB Staalbouw.



Over de 32,5 meter brede brug ligt aan de oostzijde ook een parallelweg voor langzaam en lokaal verkeer. Dat heeft er toe geleid dat de twee brugklappen een ongelijke breedte hebben.

Foto auteur



Op drukke zomerse dagen wanneer de brug twee keer per uur opent, staat er al gauw een file van twee km aan weerszijden van de brug over twee rijstroken.

Foto auteur



Het Ketelmeer met zeiljachten die wachten tot de boten vanaf het IJsselmeer de brugopening gepasseerd zijn. De 18 m brede doorvaartopening kent eenrichtingverkeer.

Foto auteur