



Het visitekaartje van Meppel: het water rond Bleekerseiland met sluis.

HET WONDER VAN MEPPEL

Meppel zou een dode stad zijn als architect Piet de Groot niet pionierswerk had verricht. Het is een vergeten geschiedenis in de jaren zeventig, een decennium waarin de Drentse stad met de grachten op het randje van de afgrond balanceert.

Grachten dicht, geen gezicht. Dat geldt in Noord-Nederland zeker voor Meppel. Aan het water ontleent de stad zijn karakter en stedenbouwkundige structuur. De handel met Amsterdam was intensief, met Drentse turf als voornaam exportproduct. Namen als Heerengracht, Prinsengracht en Keizersgracht herinneren aan vroeger tijden. Grachten dicht, geen gezicht, wie zal het bestrijden.

En toch was het in 1971 niet vijf vóór, maar al vijf óver twaalf. Op 1 april van dat jaar besluit de gemeenteraad de grachten rond Bleekerseiland te dempen, zodra de doorgaande scheepvaart zijn koers verlegt naar de nog om te leggen Hoogeveense Vaart aan de zuidkant. Op het gedempte water rond Bleekerseiland, het historische hart van Meppel, komt een parkeerterrein voor vierhonderd auto's. En daarmee valt op termijn ook het doek voor de resterende grachten die verderop nog door Meppel stromen. Zo lijkt het.

Terugblikkend is het eigenlijk een wonder dat het water rond Bleekerseiland met sluis – het visitekaartje van Meppel – uiteindelijk toch intact is gebleven. Hetzelfde geldt voor de overige grachten en ophaalbruggen die fier overeind komen als de brugwachter dat wil. Meppel pronkt met zijn water als nooit tevoren.

Van demping tot restauratie – de strijd om de grachten is een bonte en bizarre geschiedenis die zich grofweg afspeelt tussen 1970 en 1980. Tien jaren die Meppel op zijn grondvesten doen trillen. Een uitzonderlijk decennium, waarin het bij tijd en wijlen wel lijkt alsof Mep-

pel en de provincie op voet van oorlog met elkaar leven. Het provinciaal bestuur moet opboksen tegen een onwillig gemeentebestuur. Want dat is ten diepste het verhaal: dat Meppel zijn grachten heeft behouden is niet dankzij maar ondanks het gemeentebestuur. Het is de provincie Drenthe die met vooruitziende blik Meppel voor een stedenbouwkundige ramp behoedt – niet één keer, maar telkens opnieuw.

En dat kán de provincie alleen doen dankzij een indrukwekkend bezwaarschrift van de Meppeler architect Piet de Groot. Hij bindt, in zijn eentje, de strijd aan tegen het gemeentebestuur. Zijn bezwaarschrift is kansloos in Meppel, maar geeft de provincie het handvat om Meppel in 1972 voorlopig de voet dwars te zetten. Waar het mis gaat met het water in Hoogeveen, Drachten, Assen en in nog zo veel andere steden van Nederland, balanceert Meppel jaren op het randje van de afgrond. Het is een grotendeels verborgen geschiedenis die moet worden verteld.

KLOPPEND HART

Dat verhaal cirkelt om het boekwerk alias bezwaarschrift van Piet de Groot. Met recht en reden, zijn dikke multomap op A4-formaat wordt het kloppend hart van de strijd om de grachten. Tachtig bladzijden boordevol foto's, kaarten, tekeningen, teksten en wat al niet meer. Een product van bloed, zweet en tranen. Dat zie je, dat ruik je, dat voel je. Een collectors item, dat ligt in het archief van de stichting Oud Meppel. Architect Piet de Groot, Fries van geboorte, was begin jaren zestig van

Havelte naar Meppel verhuisd.

We gaan terug naar de augustusmaand van 1970. Dan valt een rood boekwerkje bij elk Meppeler huishouden op de deurmat. Een populaire samenvatting van het ontwerp bestemmingsplan Centrum Meppel. In het voorwoord schrijft burgemeester H.J. Eijsink: 'Het bestemmingsplan is van zeer grote betekenis voor de verdere ontwikkeling van onze stad. Het gaat erom de binnenstad van Mep-

“EEN PRODUCT VAN BLOED, ZWEET EN TRANEN

pel weer een hart te geven.' Een paar bladzijden verder openbaart zich dat nieuwe hart van de stad: het water rond Bleekerseiland wordt gedempt en maakt plaats voor vierhonderd auto's. Demping volgt ook voor alle grachten die nog door Meppel stromen. Ze wijken voor een ringwegensysteem dwars door het centrum. De kaartjes maken somber. Overal verdwijnt het water om plaats te maken voor asfalt en parkeerterreinen.

Henk Eijsink schrijft: 'In een vernieuwde binnenstad zal weinig plaats zijn voor de bouw van woningen.' En let wel: dat centrum van Meppel was al een gapend gat. Een aantal >>

>> grachten was eerder gedempt, zo'n achthonderd woningen waren na de oorlog gesloopt. De kaalslag was totaal, alsof de stad getroffen was door zware bombardementen. Wat moest daarvoor in de plaats komen? Wegen en winkels, parkeerterreinen en auto's – meer heeft het bestemmingsplan niet in de aanbieding. De *Meppeler Courant* (19 augustus 1970) vat samen: 'Het stadsbeeld krijgt een grotere openheid. Het vroegere fijnmazige en bekrompen stramien van meestal sterk vervallen straatjes, steegjes en grachtjes zal voor een deel tot het verleden behoren. (...) En met het dempen van de Hooegeense Vaart zullen ook de drie bruggen en de sluis bij de Sluisbrug uit het stadsbeeld verdwijnen.'

Bernhard Hanskamp (l) en Wim Postma bij Bleekerseiland en de sluis van Meppel.

Het *Nieuwsblad van het Noorden* peilt de mening van de bevolking. De 'neringdoenden' juichen de demping toe: ruim baan voor het verkeer en parkeren tot aan de winkel-deur. 'Gewone' burgers betreuren het dichtgooi van 'die gezellige grachten'. Maar zegt J. Faber, voorzitter van de Meppeler Handelsvereniging: 'Wil Meppel aantrekkelijk worden voor de middenstand, dan moeten de grachten dicht.' Een nadeeltje ziet hij wel: Sinterklaas kan niet langer met de boot in Meppel aanmeren...

KIND VAN ZIJN TIJD

Natuurlijk, dat plan is een kind van zijn tijd. Om dicht bij huis te blijven: Assen dempt zijn haven (De Kolk) om het doorgaande verkeer ruimte te geven; er bestaan vergaande plannen om Het Kanaal helemaal dicht te gooien. Hooegeven doet dat met zijn laatste grachten, waarna het verkeer vrij spel heeft over Schutstraat en 't Haagje. Uit het hart van Drachten verdwijnt de Drachtstervaart.

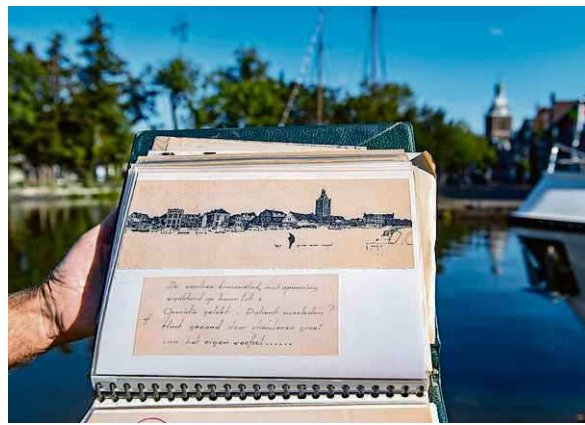
Ambitieuze bestuurders stropen de mouwen op en Eijsink is zo'n bestuurder die – geen twijfel – 'goede dingen' doet voor Meppel. Hij geeft de stad flinke impulsen op het terrein van de industrie en werkgelegenheid. De 'Groninger' is een veelbelovende en welbespraakte sociaaldemocrate, oud adjunct-directeur van de Wiardi Beckman Stichting, het wetenschappelijk bureau van de PvdA. Maar oog voor de cultuurhistorische en emotionele waarden van een waterrijke binnenstad heeft hij niet. Meppel ervaart 'alleen maar' de overlast van de grachten. De stad is het afvoerputje voor een groot deel van Drenthe. De overstromingen van 1960 liggen nog vers in het geheugen.

DRIVE

Blader zoveel jaren na dato door het volstrekt unieke boekwerk van Piet de Groot en het zet je nog steeds in vuur en vlam. Een man met een geweldige drive, een begenadigd tekenaar. Hij fulmineert tegen 'de uit de maat schietende volumina' die Meppel in die tijd al ontstieren of waarvoor plannen zijn. Een citaat: 'Hoe het weefsel van de stad kapot wordt gemaakt door demping van het water en de bouw van blokkendozen die als kankerellen het natuurlijk organisme van een fijnkorrelige binnenstad vernietigen.'

Piet de Groot schrijft over zijn Meppel, 'de enig Drentse stad met een stedelijke structuur die zijn vorm kreeg door de scheepvaart'. Hij richt zich rechtstreeks tot de bestuurders van Meppel: 'Dempt u het water? Nou, dan kunt u het allemaal vergeten. Het water geeft door zijn reflectie de straatwand de juiste hoogte ten opzichte van de gracht en de straat. Alles wat dit stadsbeeld aantrekkelijk maakte, is dan gewoon kapot en plotseling blijkt de straatwand te zijn vervallen tot een schrale armeterigheid, waar u echt van zult schrikken, maar u zult niet bij machte zijn het ooit weer terug te halen...'

Een voetnoot in dit verhaal is er voor het



Het boekwerk van Piet de Groot.

“
DIE LINKSE HOEK ZAG
MEPPEL NIET AANKOMEN

bezwaarschrift van de broers Harm en Rint Massier. Hun zand- en grintbedrijf en woningen op Bleekerseiland moeten wijken. Daartegen komen zij uiteraard in verzet, waarbij zij zich niet louter blindstaren op het bedrijfsbelang.

De gemeenteraad van 1 april 1971, die moet beslissen over de toekomst van het water in de stad, is een anti-climax. Uitgebreide beschouwingen, maar Eijsink cum suis wordt geen strobreed in de weg gelegd. Zoals een raadslid de stemming verwoordt: „Bij de totstandkoming van het ontwerp bestemmingsplan Centrum Meppel zijn deskundigen betrokken. Dan moet het wel goed zijn.“ Aan het boekwerk van Piet de Groot wordt geen woord vuil gemaakt. Wel sijpelt iets van opluchting door de gemeenteraad heen dat hij nog niet het vonnis hoeft te voltrekken over alle grachten. Op de valreep moeten burgemeester en wethouders een deel van het dempingsplan opschorten; het blijkt dat het nog wel tot 1980 kan duren voordat de omlegging van de Hooegeense vaart een feit is. Schepen moeten dus langer door Meppel varen. Maar Eijsink hamert erop dat de raad wel moet beslissen over Bleekerseiland en het omringende water. Dat moet een parkeervlakte worden. En zo geschiedt.

KIL BESLUIT

De doodsteek voor Meppel? Dat zou het zijn als Piet de Groot en de familie Massier zich met hun bezwaren niet hadden gewend tot Assen. Zij gaan tegen het kille besluit van de gemeenteraad in beroep bij Gedeputeerde Staten van Drenthe. In die jaren moet het dagelijks bestuur van Drenthe nog alle bestemmingsplannen van de gemeenten goedkeuren.

Die linkse hoek vanuit het provinciehuis zag Meppel niet aankomen. Het besluit van Gedeputeerde Staten van 30 mei 1972 doet de gemeente naar adem happen. Het is vijftien maanden na de bezwaarschriften wanneer het dagelijks bestuur van de provincie de gemeente tot de orde roept. Het concludeert: 'Wij vinden het niet aanvaardbaar dat het Bleekerseiland en het aangrenzende water zullen verdwijnen ten einde plaats te maken voor een parkeerterrein.' De bezwaarschriften van Piet de Groot en de firma Massier worden in de kern gegrond verklaard. Gedeputeerde Staten halen daarmee het fundament weg onder het bestemmingsplan Centrum Meppel. Het historisch belang van het besluit van Gedeputeerde Staten kan nauwelijks worden overschat.

Het was ambtelijk nauwgezet voorbereid. Wim Postma (72) uit Assen was een van die ambtenaren in de statige witte villa aan de Beilerstraat waarin toen nog de Provinciaal

Planologische Dienst van de provincie was gehuisvest. Een jonkie nog, deze planoloog/stedenbouwkundige, maar het dossier Meppel ligt op zijn bureau. Hij en zijn directeur, ir. J.A.M. den Boer, hebben oog voor de bijzondere, stedenbouwkundige structuur van Meppel. Postma nu: „Maar er moest wel een oplossing komen voor het verkeer als de grachten niet werden gedempt ten behoeve van een doorgaande verkeersweg dwars door het centrum.“ En de spoorlijn Meppel-Groningen die een steeds groter obstakel vormde voor het binnenkomend verkeer en de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Een viaduct over de spoorlijn was het ei van Columbus, uitgedacht door Den Boer en ir. C.F. Bekink, directeur van Provinciale Waterstaat. Fraai is de Bekinkbaan, zoals het viaduct werd gedoopt, niet maar de bouw in 1976 heeft uiteindelijk wel demping van het water voorkomen. Nog steeds vormt de betonnen kolos de voornaamste entree van Meppel.

Een directe collega van Postma was Bernard Hanskamp uit Nijlande, een buurtschap bij Rolde. Hij was vanaf midden jaren zeventig planoloog bij de provincie en tien bestuursperiodes adviseur van Gedeputeerde Staten. Hanskamp: „Eijsink had een bloedhekel aan de jongens van de Provinciaal Planologische Dienst (PPD). Wij pasten niet in zijn agenda.“ De burgemeester kon het niet verteren dat de provincie zijn plannen dwarsboemde. „Het ging er in die dagen knalhard aan toe in het provinciehuis.“ Hanskamp (67) blijft, ook na zijn pensionering, met hart en ziel betrokken bij de geschiedenis van Drenthe. Hij schreef onder meer *Bewogen Ruimte*, de ruimtelijke ordening van Drenthe 1942-1970.

Het advies de grachten open te houden van de Drentse planologen (dat de steun kreeg van de inspectie Noord-Nederland van de Ruimtelijke Ordening) overtuigde de bestuurders van de provincie. Ze hebben niets dan lof voor het uitputtende en met hartstocht geschreven bezwaarschrift van Piet de Groot. Dat vormde de ideale hefboom waarmee de provincie de gemeente Meppel de voet kon dwars zetten. Wim Postma: „Als Piet de Groot zijn bezwaarschrift niet had doorgezeten bij de provincie, dan hadden wij geen houvast gehad. Dan had Eijsink gezegd: 'Heel Meppel is het met ons eens, dus waar hebben jullie het over?' Met andere woorden, aldus Postma en Hanskamp: „Als Piet de Groot dat beroepschrift niet had ingediend, dan was het water rond Bleekerseiland gedempt.“

ERFGOEDSTUK

De multomap van Piet de Groot is een erfgoedstuk. PPD-directeur Den Boer, schreef er destijds nog een opdracht bij. „Dit album is vervaardigd door architect Piet de Groot. Hij spaarde moeite noch kosten in zijn strijd om het behoud van waardevolle stedelijke elementen.“ In de zomer van 1972 publiceert het dagblad *Trouw* nog een paginagroot artikel over de strijd rond de grachten van Meppel. De krant schrijft hoe een groep mensen in Meppel het eventueel opdoeken van Bleekerseiland beschouwt als 'legaal vandalisme'. „Hun voorman is architect Piet de Groot. Hij heeft de eerste ronde glansrijk gewonnen.“

De restauratie van de grachten in de jaren tachtig heeft De Groot niet meer mogen meemaken. Laat staan het fenomeen dat gedempte grachten weer worden opengegraven. Dat gebeurt: van Zaanstad tot Utrecht, en van Assen (haven De Kolk) tot Drachten (Moleineid). In Meppel werd de Gracht in ere hersteld.

Piet de Groot overleed plots op 24 maart 1980, op 66-jarige leeftijd. In Meppel herinnert nog geen gevelsteen aan zijn pionierswerk. Die ereshuld moet het gemeentebestuur na bijna een halve eeuw nog altijd inlossen.

Van demping tot restauratie

Veertig jaar geleden werd de politieke vereniging Stadswacht Meppel (nu Sterk Meppel) opgericht en maakte de partij haar entree in de gemeenteraad. Dit voorjaar was ik als een van de oprichters speciale gast op een opa-vertel-nog-eens-van-vroeger-jubileumbijeenkomst. De partij was de politieke voortzetting van onze actiegroep De Grachtwacht die anderhalf jaar eerder was ontstaan als directe reactie op de Knelpuntennota (1976) van burgemeester en wethouders van Meppel. Daarin koersen zij – opnieuw – aan op demping van de grachten.

Opnieuw, want een voltallig gemeentebestuur had daartoe al (deels) besloten in 1971 na vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan Centrum. Maar tot grote ergernis van Meppels burgemeester Henk Eijsink haalden Gedeputeerde Staten van Drenthe een streep door het bestemmingsplan.

Meppel moet zijn huiswerk overdoen. Het weerhoudt de bestuurders niet om ook nog in 1976 te blijven sturen op het dichtgooien van het water. Formeel voorziet de Knelpuntennota in een serie alternatieven: van openhouden tot dempen van de grachten. Maar de onderstroom van de nota is *killing*: dempen is noodzakelijk voor het verkeer en ook nog eens veel 'goedkoper'. Het document is kil, armeterig en visieloos; geen woord over de cultuurhistorische waarden van het water en de binnenstad. Nederland krijgt meer oog voor de bijzondere en fijnkorrelige structuur van binnensteden, Meppel niet.

Actiegroep De Grachtwacht verschijnt ten tonele en smijt een steen in de grachten. Het water klotst over de vervallen kademuuren, Meppel ontwaakt uit een jarenlang coma. Een grote demonstratie voor het open houden van de grachten volgt, achtduizend handtekeningen (op een bevolking van pakweg 21.000 inwoners) voor het behoud van het water worden ingezameld.

Overal verschijnen grachten-open-affiches, tegennota's worden gepresenteerd. Burgers vegen op hoorzittingen de vloer aan met de 'Kwelpuntennota'. Ondernemers ontdekken dat Meppel zonder grachten niet alleen zijn hart maar ook zijn aantrekkingskracht verliest.

De steun van de bevolking is massaal. Tegen dit decor zien nieuwe initiatieven het licht, zoals 'Het Groene Plan' dat nota's produceert over een waterrijke binnenstad en directe omgeving van Meppel. Het is een initiatief van directeur/hoofdredacteur John Boom van Boom Pers, uitgever onder meer van de *Meppeler Courant*.

De (stilzwijgende) steun van het regionale nieuwsblad voor de acties is cruciaal. Tussen redactie en De Grachtwacht loopt een kort lijntje. 'De strijd om het water' krijgt landelijke aandacht.

De storm wil niet meer luwen, de behandeling van de gewraakte Knelpuntennota in de gemeenteraad wordt uitgesteld. Op de achtergrond roert de provincie wederom de trom, met een hoofdrol voor VVD-gedeputeerde Tale Willems (1974-1987) en PvdA-gedeputeerde

Aaldrik Eshuis (1978-1985).

In het streekplan Zuidwest-Drenthe komt een passage 'dat voor Meppel in het bijzonder van belang is dat de grachten, die een waardevol onderdeel vormen van het stadsbeeld, worden gehandhaafd'. Tot grote frustratie wederom van burgemeester en wethouders. Kon de provincie dat zomaar doen?

En er speelde meer. Meppel had destijds 5 miljoen gulden meebetaald aan de omlegging van de Hooegeense Vaart, in de veronderstelling dat ze later vrij spel had om de grachten dicht te gooien. De mantra van burgemeester Eijsink: „Geef ons eerst maar die 5 miljoen maar terug, dan praten we verder.“

Het jaar 1977: nieuwe acties, aanhoudend gedonder tussen gemeente en provincie en als schril contrast een zompige gemeenteraad. Buiten de raadzaal stormt het, binnen is het stilstaand water. Drabbig en vol blauw alg. Raadsleden zijn niet opgewassen tegen de bestuurderskracht en het verbale geweld van een burgemeester die de belangrijke portefeuilles van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening bezit. De PvdA bezet tien van de negentien raadszetels, een meerderheid, maar is hopeloos verdeeld. Felle voor- en tegenstanders, het heeft een verlamende uitwerking op de gemeenteraad.

Uit onvrede over het stroperige verloop wordt de Stadswacht geboren. De politieke partij haalt bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1978 bijna 12 procent van de stemmen: ruim twee zetels. Let wel, nu domineren veel lokale partijen de gemeenteraad (zoals Sterk Meppel al jaren de grootste partij is in Meppel), maar veertig jaar geleden was het een kleine revolutie in het altijd traditioneel stemmende Meppel.

Een echte doorbraak komt er pas wanneer burgemeester Eijsink halverwege 1979 naar Zeist vertrekt en Dick van den Noord uit Muntendam hem opvolgt. Het is allemaal nadrukkelijk georkestreerd door de provincie, met als paukenslag de historische woorden die Van den Noord op 20 oktober 1980 uitspreekt: „Het behoud van de grachten is het uitgangspunt bij het opstellen van een structuurplan voor het centrum.“

Kot daarvoor was de gewraakte Knelpuntennota in de papierenknipperaar terecht gekomen. Dan gaat het rap. Meppel huurt bureaus in, produceert het ene stadsvernieuingsplan na het andere en maakt elk jaar structureel geld vrij voor stadsherstel. Daardoor vaart vanaf 1982 elk jaar de zilvervloot binnen, vol miljoenen aan subsidies, waarbij provincie en rijk beurtelings aan het roer staan.

In 1986 is het groot feest: alle grachten zijn gerestaureerd, de stadsvernieuwing draait op volle toeren. Het televisieprogramma *Van gewest tot gewest* maakt een reportage over de wederopstanding, zoals de redactie dat tien jaar eerder ook al had gedaan toen de storm opstak. Verslaggever Hans Peerbolte spreekt over 'het wonder van Meppel'. En daar is geen woord aan gelogen.

ED VAN TELLINGEN



Historie grachten

Meppel ligt van oudsher op een knooppunt van vaarwegen. Met aan de ene kant de Hooegeense Vaart, Drentse Hoofdvaart, Beilerstroom (Oude Vaart), Wold Aa en de Reest; aan de andere kant het Meppeler Diep dat via het Zwarte Water en de IJssel de waterweg opent naar het IJsselmeer. De stad komt tot wasdom, vooral nadat de turfvaart in de negentiende eeuw een grote vlucht had genomen. Turf uit Zuid-Drenthe, die via het scharnierpunt Meppel wordt vervoerd naar het westen. Meppel wordt een belangrijk overslagpunt van allerlei soorten handel over water; het centrum wordt van alle kanten doorsneden door grachten. Maar gaandeweg wordt het verkeer over water minder belangrijk voor Meppel. Stukje bij beetje worden tussen 1883 en 1967 al veel tracés van grachten gedempt. Alleen de doorgaande blauwe as door de binnenstad, in het verlengde van de oude Hooegeense Vaart, is nu nog volledig intact, inclusief de karakteristieke ophaalbruggen.