

De sprong over het water

Case studie
naar de aanpak van stadsuitbreiding
aan de overkant van de rivier



Nijmegen, juli 2010
Jorim Scheele

De sprong over het water

Case studie naar de aanpak
van stadsuitbreiding
aan de overkant van de rivier

“Vandaag is radioverslaggever Mark-Robin Visscher in Zutphen. Wat valt je op in Zutphen?”

“Goedemorgen!! Nou ja kijk, ik wil even beginnen met over Zutphen zelf. Niet dat ik me er gemakkelijk van af wil maken, maar je hebt van die steden in Nederland, waarvan als je er bent, je het gevoel krijgt: “Hier hoeft niets meer te gebeuren, dit moet blijven zoals het is...”. Maar dat kan vooral bij steden natuurlijk niet, want steden bewegen. Dat is nou eenmaal zo.”

(Visscher, M.- R., 2009)

Figuur 1 (voorpagina): Panorama Lent, met zicht op Nijmegen

Colofon

Radboud Universiteit Nijmegen
Faculteit der Managementwetenschappen
Sociale Geografie, Bachelorthesis

Auteur

Jorim Scheele
Studenten nr. 3049892
jorimscheele@student.ru.nl

Begeleider

Dr. H. van Houtum

2 juli, 2010

Samenvatting

In de vorm van een verkennend empirisch onderzoek is er gezocht naar een antwoord op de vraag *“Hoe maakten Nederlandse steden in het verleden de sprong over het water en hoe wordt de sprong tegenwoordig aangepakt?”* In het eerste hoofdstuk wordt de aanleiding tot onderzoek en het vastgestelde doel duidelijk gemaakt. Het doel van het onderzoek is om inzichten te verwerven in de wel of niet geslaagde wijze waarop steden hun stad uitbreiden aan de overkant van het water, door het bestuderen van vroegere- en tegenwoordige sprongen over Nederlandse wateren en hun ontwikkeling.

Het tweede hoofdstuk gaat in op “de sprong” over het water als project. Na wordt gegaan hoe de sprong in het verleden, voor- en naoorlogs, en in het heden worden aangepakt. Amsterdam-Noord wordt als eerste case behandeld. Amsterdam kreeg in 1393 een stuk land aan de overzijde in het bezit. Tot 1795 had de stad er alleen een tolhuis en galgenput in gebruik. De overkant had weinig te bieden; men was er arm, sprak er een andere taal en beleed er een andere godsdienst. Ten tijde van de industrialisatie werd het Noordzeekanaal aangelegd en even later het centraal station. In 1914 werd de eerste wijk in Amsterdam-Noord aangelegd, en was bedoeld voor de arbeiders in de havens aan de overkant. De annexatie van gemeentes boven het IJ bij Amsterdam, maakte de sprong mogelijk, er werden tuindorpen gebouwd. Het Amsterdams Uitbreidingsplan greep stevig in op de ongebreidelde groei in de stad. Pas in 1958 werd de eerste vaste verbinding met Amsterdam-Noord gelegd. Tegenwoordig staat het stadsdeel bekend als Vogelaarwijk, maar tegelijkertijd ook om zijn vele kansen. De oevers worden in een hoog tempo gemoderniseerd, mede vanwege de populariteit onder de creatieve industrie. Noord blijft wel de vrijplaats; in het centrum is de drukte.

Arnhem-Zuid is de tweede case. Ook Arnhem had al heel lang grond aan de overzijde van het water, maar deed er niets mee. In 1933 werd een tuindorp ontworpen onder de Rijn, de Rijnbrug werd gebouwd en voor de oorlog stonden er al enkele honderden woningen. De oorlog hield weinig heel van Arnhem. In de wederopbouw werd er heftig gebouwd; er was een grote woningnood. In de jaren '50 en '60 vergrootte Arnhem onder de Rijn zijn grondgebied, diverse grenswijzigingen vonden plaats. Het Ontwikkelingsplan Malburgen uit 1967 gaf een groei aan tot 24.000 woningen. Tegenwoordig is Arnhem-Zuid qua grootte vergelijkbaar met de stad boven de Rijn. Er wordt nog volop gebouwd, terwijl er in de tussentijd Vogelaarwijk Malburgen wordt vernieuwd. Ondanks de stedelijke voorzieningen die Zuid heeft gekregen is er het gevoel dat Zuid ondergeschikt is aan Noord. Een mogelijkheid om eenheid te vormen tussen de twee schakels is aanwezig: Stadsblokken-Meijnerswijk. De gemeente wil het gebruiken als stadspark, waar de eigenaar een eiland wil bouwen als steppingstone tussen twee karakters. De discussie hierover is nog lang niet voorbij.

Nijmegen en Zutphen leverden de bijdrage als hedendaagse sprongen. Nijmegen en zijn overkant kennen al een zeer lange geschiedenis. Ook Nijmegen had eeuwenlang grond aan de overkant in zijn bezit zonder het echt uit te baten. Het dorp Lent kent een zulke roerige geschiedenis dat het amper overeind is gebleven, oorlogen en natuurgeweld hebben het dorp klein gehouden. Ook het vroegere door Nijmegen aangelegde trekvaartkanaal, de spoorlijn en de autoweg naar de Waalbrug, aangelegd in 1936, hebben Lent opgesplitst en het daardoor moeilijk gemaakt om zichzelf te ontwikkelen. In 1992 kwam de Vierde Nota Extra wat in 1993 leidde tot de keuze voor een Waalsprong als stadsuitbreiding voor de stad Nijmegen. Het Rijk en KAN, tegenwoordig “De Stadsregio”, hebben Nijmegen geholpen de sprong te wagen. In 1998 vond er een annexatie plaats waardoor Nijmegen grond verwierf aan de overkant van de Waal. In totaal worden er 12.000 woningen aangelegd, wat betekent dat ongeveer een zesde van de Nijmegenaren straks aan de overkant van de rivier woont. Door hoge waterstanden in de jaren '90 betekende het project Ruimte voor de rivier een wijziging in het plan; een dijkteruglegging zal plaats vinden. Verder hebben milieueffectrapportages en de wereldwijde economische crisis vanaf 2008 voor grote vertragingen gezorgd in de productie van de woningbouw. De verwachting is dat deze rond 2020 moet zijn afgerond.

De laatste onderzochte case is de IJsselsprong in Zutphen. Evenals Nijmegen is Zutphen een van de oudste steden van Nederland, ook zij hebben weinig met hun grond aan de overkant gedaan. In 1815 woonden er slechts honderd mensen in het dorpje Hoven aan de overkant. Door economische vooruitgang, de aanleg van bruggen, groeide Zutphen en Hoven. Sinds 2000 is Hoven flink gegroeid door plan “de Teuge”, wat betekende dat de basisschool kon worden behouden. In 2001 werd het regioverband, “De Stedendriehoek”, opgesteld. Zutphen worstelde al enkele jaren met water- en woningbouwproblematiek. Het regioverband stelde in 2007 de ambitie om 30.000 woningen aan te leggen voor 2030, waarvan 3.000 in de vorm van een IJsselsprong. De gemeente Zutphen ging samen met aanliggende gemeentes hierin mee, wat in 2009 een integraal gebiedsontwikkelingsvoorstel betekende, waarin water, wonen en infra worden gecombineerd. In 2030 zou het plan

De sprong over het water

afgerond moeten zijn. Interessant is de huidige situatie waarin Stadspartij Zutphen/Warnsveld in de coalitie is gekomen met de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2010. Deze partij was groot tegenstander van de IJsselsprong, nu zit men echter in een spagaat, omdat medecoalitiepartij PvdA voorstander is en er al verschillende akkoorden zijn afgesloten.

In hoofdstuk drie komt het proces bij de uitvoering van een sprong aan bod. Een best belangrijke rol is er voor het Rijk; het zijn vooral de ministeries van VROM en V&W die sturing geven aan verschillende grote projecten, waaronder sprongen over het water. Verder heeft het Rijk als taak om grenswijzigingen goed te keuren of in te voeren. Als bestuur van het land is het tevens verantwoordelijk voor het behoud van kostbare natuurgebieden, middels Natura 2000 en EHS, en moet het de bevolking beschermen tegen overstromingen, middels Ruimte voor de rivier. Door zijn positie boven in de hiërarchie van het bestuur van het land heeft het veel macht en invloed. De regio, als stadsregio of provincie, is ook best belangrijk in het maken van een sprong. Vaak zijn zij onderdeel van een stuurgroep en maken zij bovenlokaal beleid voor wonen en mobiliteit. De nieuwe Wro heeft het gevolg voor stadsregio's dat zij geen juridische kracht meer hebben, dit doen zij tegenwoordig door een privaat-rechtelijke weg te bewandelen. De provincie en stadsregio leveren voorbereid- en bovenlokaal werk voor de gemeente.

De gemeente kan genoemd worden als de belangrijkste actor met veel invloed. In projecten als de Waal- en IJsselsprong is het vaak leider, coördinator van project-, stuur- en klankbordgroepen. In principe is het voor de bevolking de vraagbaak ten aanzien van ruimtelijke projecten. Daarnaast stuurt het de ontwerpen van interne of externe stedenbouwkundigen, afhankelijk van de normen naar veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en betaalbaarheid. Tevens heeft de gemeente vaak een groot deel van de te ontwikkelen gronden in eigendom. Het feit dat de gemeenteraad voor een groot deel van de bevolking is gekozen, geeft hun de macht om beslissingen te nemen. Het nemen van beslissingen wordt vaak in de media meegenomen; uitspraken van burgemeester en wethouders kunnen de opinie bepalen.

Vervolgens zijn projectontwikkelaars een best belangrijke actor. Zij zijn immers diegenen die de woonwijken aan de overkant realiseren. Projectontwikkelaars kopen grond soms met risico op, om dan te hopen dat de gemeente belangstelling krijgt en het wil ontwikkelen. Voor gemeentes zijn grote nieuwbouwprojecten onmogelijk financieel zelfstandig te dragen, ontwikkelaars springen bij. Het aandeel binnen het project, bepaald ook het zeggenschap. Gemeentes moeten kwalitatieve concessies doen om aan de kwantitatieve wens van de ontwikkelaar te kunnen voldoen. Ontwerpers zijn de vijfde groep betrokkenen in het planproces. De groep van stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten tekent uiteindelijk "de sprong" over het water uit, dit geeft hen een belangrijke rol. Door middel van overtuigingskracht kunnen zij tevens ontwikkelaars overhalen voor het toepassen van innovatieve, creatieve ideeën.

Bewoners spelen samen met de gemeente en ontwerpers een belangrijke rol. Zij zijn de gebruikers van de nieuw te ontwikkelen ruimte; invloed kunnen zij fysiek uit oefenen door de woning wel of niet te kiezen. Juridisch kan er door middel van inspraak en beroep op de plannen in gewerkt worden. Een belangrijk gegeven is wel dat de nadruk staat op "kan invloed worden uitgeoefend". Bewoners maken immers slechts weinig gebruik van de inspraakperiode, als het besluit al is genomen, wanneer men geen juridische "poot" meer heeft om op te staan, begint de bevolking te klagen.

De laatste actor in het proces zijn protestgroepen. Hun rol is best belangrijk, vanwege de fanatieke inbreng op het planproces. Het constante zoeken naar tegenargumenten, het soms verdraaien van waarheden en het gebruik van de media om de opinie te bepalen kan voor grote vertragingen in het plan- en bouwproces zorgen. In het meest extreme geval zelfs tot het stoppen van het plan. In het proces van de Waal- en IJsselsprong is die situatie niet aan de orde.

Hoofdstuk vier geeft een conclusie wat betreft de sprong over het water. Het gaat om een project waarbij de sprong letterlijk moet worden gewaagd, dit houdt net als bij sportieve prestaties in dat er vertraging in het proces is voor dat het kan. In het geval van Amsterdam en Arnhem kon men niet anders, omdat er toen ongeremde groei en extreme woningnood aan de orde was. Het is een project waar men afhankelijk is van veel factoren: geld, draagvlak, inspraak, mentaliteit, etc. Opvallend is dat sprongen pas aan de orde kwamen aan het begin van de 20^e eeuw, de schaalsprong werd gemaakt; men durfde verder te kijken dan het water. In de hedendaagse sprongen wordt er veel bepaald vanuit een nog hogere schaal: het Rijk of de provincie. De stad verliest zijn autonomie. Toch blijft de gemeente vaak wel spin in het web als vraagbaak voor de bevolking en coördinator van de planvorming. De tijd dat de overkant van het water inferieur is aan de stad is er niet echt meer. Individualisering, stadsvernieuwingsprojecten en interesse voor de creatieve industrie maken overkanten voor steeds meer mensen interessant.

Voorwoord

Voor u ligt de scriptie “De sprong over het water” geschreven door Jorim Scheele. Het hele werk is op individuele basis geschreven in het kader van het behalen van de bachelor van de studie Sociale Geografie aan de Radboud Universiteit te Nijmegen. Aan het onderzoek is vijf maanden gewerkt, vanaf februari t/m juni 2010.

Een dankwoord is verschuldigd aan Henk van Houtum mijn begeleider op de Radboud Universiteit. Zijn deskundigheid, rust en “open mind” hebben mij erg geholpen. Het was vooral de beginfase van het traject, wanneer er nog gezocht werd naar de vraag- en doelstelling dat mijn onderzoek vorm heeft gekregen. Verder is mijn dank verschuldigd aan vele andere mensen die mij op welke manier dan ook geholpen hebben bij het schrijven van deze scriptie, waaronder de medestudenten van de bachelorgroep en mijn studie die mij door middel van discussie inspiratie hebben gegeven. Tenslotte wil ik de negen interviewpartners danken. Van harte bedankt!!

Het onderzoek naar de aanpak van stadsuitbreidingen aan de overkant van het water is niet af. Slechts vier cases zijn in Nederland onderzocht. Met name in het buitenland zijn vast en zeker ook andere redenen geweest om de sprong wel of niet te maken. Het verhaal van de betrokkenen is gehoord, maar het kan zijn dat deze er niet volledig in is verwerkt. Mijn excuses daarvoor; de keuze is gemaakt om elke partij in de scriptie even veel inbreng te geven.

Ik hoop dat het werk voor de wetenschap, beleidsmedewerkers en verdere geïnteresseerden van groot nut kan zijn en wens u bovenal veel leesplezier!

Met vriendelijke groet,

Jorim Scheele
juni 2010

Inhoudsopgave

Samenvatting	III
Voorwoord	V
Inhoudsopgave	VI
Lijst van figuren	VII
1. Inleiding	1
1.1. Achtergrond	1
1.1.1. De eerste aanzet	1
1.1.2. Onderzoekskader	1
1.2. Probleemstelling	2
1.2.1. Doelstelling	2
1.2.2. Vraagstelling	2
1.2.3. Onderzoeksmodel	3
1.2.4. Begripsafbakening	3
1.3. Belang onderzoek	4
1.3.1. Maatschappelijk	4
1.3.2. Wetenschappelijk	5
1.4. Onderzoekopzet	5
1.5. Leeswijzer	6
2. Case Study: Sprong over Neêrlands water	7
2.1. Inleiding	7
2.2. Amsterdam-Noord	8
2.2.1. Geschiedenis van Amsterdam-Noord	8
2.2.2. Amsterdam-Noord nu	11
2.3. Arnhem-Zuid	13
2.3.1. Geschiedenis van Arnhem-Zuid	13
2.3.2. Arnhem-Zuid nu	15
2.4. Nijmegen – Waalsprong	18
2.4.1. Geschiedenis van Lent	18
2.4.2. De Waalsprong	20
2.5. Zutphen – IJsselsprong	26
2.5.1. Geschiedenis van Hoven	26
2.5.2. De IJsselsprong	28
2.6. Conclusies	31
2.6.1. De cases	31
2.6.2. Conclusies over het project	33
3. Waaier van actoren	34
3.1. Inleiding	34
3.2. Rijk	34
3.3. Regio	35
3.4. Gemeente	35
3.5. Projectontwikkelaars	36
3.6. Ontwerpers	36
3.7. Bewoners	36
3.8. Protestgroepen	37
3.9. Conclusies over het proces	38
4. Conclusie	39
4.1. Inleiding	39
4.2. Conclusie	39
4.3. Kritische evaluatie	40
Literatuur	41

Lijst van figuren

Figuren:

Figuur 1: Panorama Lent met zicht op Nijmegen	I
Figuur 2: Onderzoeksmodel	3
Figuur 3: Amsterdam 1825	9
Figuur 4: Het Algemeen Uitbreidingsplan	10
Figuur 5: Schipbrug te Arnhem	14
Figuur 6: De aanleg van Malburgen vlak na WOII	14
Figuur 7: "Het eilandconcept" Stadsblokken-Meinerswijk van Phanos	17
Figuur 8: Plankaart Waalsprong	21
Figuur 9: Animatie dijkteruglegging	22
Figuur 10: Plankaart "Alles in één keer"	28
Figuur 11: De "Waaier van actoren": 7 partijen met hun rol, invloed en opinie in het proces	38

Tabellen:

Tabel 1: Bevolkingsaantallen Amsterdam en Amsterdam-Noord	8
Tabel 2: Bevolkingsaantallen Arnhem en Arnhem-Zuid	13
Tabel 3: Bevolkingsaantallen Nijmegen en Waalsprong (Lent)	18
Tabel 4: Bevolkingsaantallen Zutphen en IJsselsprong (Hoven)	26

1 – Inleiding

1.1. Achtergrond

1.1.1. Eerste aanzet onderzoek

Het, inmiddels afgetreden, Nijmeegs college had de uitdrukkelijke ambitie bij te dragen aan een ongedeelde stad. In het collegeakkoord 2006-2010 “Samen Sterk” wordt gesproken over het tegengaan van segregatie op verschillende niveaus: de wijk en de stad (PvdA-SP-Groenlinks, 2006). Wethouder Paul Depla ziet een heldere scheidslijn in Nijmegen qua opleidingsniveau, inkomen, sociale problematiek, etniciteit, gezondheidsproblematiek en politieke voorkeur. Waar Nijmegen-centrum, oost en noord er voor Depla relatief goed uitspringen, geldt dit niet voor zuid en west. Nijmegen is voor hem een verdeelde stad en het college beschouwde dit als een probleem. Er zou onvoldoende sprake zijn van een lokale samenleving. Naast deze door het Nijmeegse college geformuleerde maatschappelijk probleem zijn er tal van andere steden in Nederland waar men bezig is met een oplossing tegen toenemende verschillen tussen arm en rijk, blank en zwart. Harde scheidslijnen dienen weggenomen te worden door het mengen van bevolkingsgroepen of het differentiëren in woningbouw. Dr. van Houtum, politiek geograaf aan de Radboud Universiteit, geeft aan dat het kijken door een etnische bril aansluit op het opkomende nationalistische gedachtegoed in Nederland. Hij vindt het streven van de gemeente Nijmegen overdreven, een stad zou juist leven op verscheidenheid (Houtum, 2010). Opvallend blijft dat in de top 20 probleemwijken van VROM, uitgebracht op februari 2009, vrijwel alle wijken op een grote afstand van het centrum van de stad liggen en/of afgescheiden door een spoorweg, rivier of kanaal. Enkele voorbeelden zijn: Rotterdam-Zuid (Pendrecht, Bloemhof en Tarwewijk), Utrecht-Kanaleneiland, Utrecht-Ondiep en Maastricht-Noordoost (Vandaag & Morgen, 2009).

1.1.2. Onderzoekskader

Gestoeld op dit maatschappelijk verondersteld probleem, is er door mij de keuze gemaakt om mijn bachelorscriptie te richten op de fysieke waterscheidingen die aanwezig zijn. Aan kan worden genomen dat menging van inwoners, als dat al mogelijk is, niet voldoende is, wanneer er tegelijkertijd sterke fysieke scheidingen door de stad lopen. Het feit dat de wijk Dukenburg achteruit gaat is een combinatie van factoren. Het is niet alleen de relatief goedkope (portiek-etage) flats met een hoog percentage aan allochtonen, maar ook het kanaal en de grote afstand tot het stadscentrum die de wijk deelt van Nijmegen.

Als het om fysieke scheidingen in de stad Nijmegen gaat dan is er duidelijk één aanwezig: de Waal. Het is daarom ook deze case die een onderzoek verdient. De Waal, die altijd aan Nijmegen lag, zal als het aan het gemeentebestuur ligt, in de toekomst door Nijmegen stromen. Wat men nog niet precies weet is hoe dit zich ruimtelijk en sociaal zal uitdrukken. De overkant van de Waal heeft een totaal andere geschiedenis dan het centrum. De stad Nijmegen had alleen te maken met Veur Lent, waar mensen over konden steken met de pont (Lentse Historische Kring, 1997). Het dorp Lent was een tegenhanger van de stad. Hier was een hechte, gelovige tuinbouwgemeenschap die niets had met “de stadsen” in Veur Lent. Echter, economisch was men sterk afhankelijk omdat Nijmegen voor de tuinbouwers een belangrijke afzetmarkt was. Op dit moment verkeert de overkant van de Waal in een totaal andere situatie, in 1998 werd Lent geannexeerd door Nijmegen om er stadsdeel Nijmegen-Noord aan te leggen, genaamd “Waalprong”. Rondom het dorp Lent worden ongeveer 11.000 woningen gebouwd. “Visie Kern Lent” (Gemeente Nijmegen, 2006) heeft onderzoek gedaan naar de effecten en heeft als doel om de identiteit van het tuindorp te behouden. Het behoud van de identiteit lijkt onmogelijk, omdat het landschap sterk verstedelijkt zal worden. De verstedelijking toont zich al in het plan “Citadel”. Een tussentijdse beschouwing genaamd “Welke identiteit past de Citadel?” (Kloosterman, 2008, p.8), wijst duidelijk op een zoektocht voor een “alternatieve overzijde” voor de Nijmegenaren, mensen moeten een reden hebben om de overkant op te zoeken. “Nijmegen omarmt de Waal”, de overkoepelende naam voor integrale centrumprojecten aan de oevers van de Waal en bedacht in 2003, geeft aan waar de stad zich in de toekomst verder wil ontwikkelen: rond de Waal.

Jasper Balduk, oud-student Sociale Geografie aan de Radboud Universiteit te Nijmegen, deed al eerder onderzoek naar Nijmegen en zijn overkant (Balduk, 2006). Dat de Waal een scheiding vormt tussen beide stadsdelen is duidelijk. Volgens van Houtum is in de geopolitiek duidelijk dat waterscheiding onoverbrugbaar is (Houtum, 2009). Balduk geeft aan dat als bindend element de overkant juist een contrast moet zijn, hij pleit voor het behoud van de stedelijke en landelijke identiteit. (Balduk, 2006).

Om de situatie in Nijmegen te begrijpen is het goed om andere cases in Nederland in beschouwing te nemen. Bekende overzijden in Nederland zijn bijvoorbeeld: Rotterdam-Zuid, Amsterdam-Noord en Wijck in Maastricht. Wat belangrijk is om te weten, is op welke manier zij zich

De sprong over het water

ontwikkeld hebben: wat is hun voorgeschiedenis? En wat is er van terecht gekomen? Zijn er wellicht lessen te leren uit het verleden?

1.2. Probleemstelling

1.2.1. Doelstelling

Het zal gaan om een verkennend empirisch onderzoek. De reden waarom het onderzoek verkennend empirisch van aard is, is simpel: theorie ontbreekt over het onderzoeksobject. Waar er op het vlak van segregatie van bevolkingsgroepen veel literatuur is te vinden (bijv. Musterd en Ostendorf, 1998; van Kempen, 2000; Uitermark, Duyvendak en Scheffer, 2004) is er geen werk over “de sprong over het water” in het algemeen. Een discours ontbreekt over de wijze waarop een stad een sprong over het water neemt, en het zodanig inricht dat het in de toekomst een succesvolle eenheid vormt met de moederstad.

Uit een verslag van de studiedag “De macht van kennis: gedragsbeïnvloeding door ruimtelijke inrichting” gehouden in 1998 onder ongeveer honderd deskundige onderzoekers en ontwerpers in de ruimtelijke ordening, kwamen enkele interessante conclusies. Waaronder de volgende:

“Geconcludeerd kan worden dat sociale wetenschappers in plannen risico's kunnen zien die de planners wellicht ontgaan”

(van der Heide, 1998, p. 411).

Welk een groot effect kan een nieuw kanaal hebben op het wonen aan de overzijde van het kanaal? Of anders: Welk een grote invloed kan een kanaal hebben op een nieuwe woonwijk aan de overzijde van het kanaal? Dhr. Völker merkte op dat, ondanks de aanleg van vier bruggen, het Amsterdam-Rijnkanaal een psychologische grens zal blijven voor de, in 2006, grootste Vinex-locatie van Nederland; Leidsche Rijn. Probleemwijk Kanaleneiland in Utrecht is opmerkelijk genoeg ook achter hetzelfde kanaal gelegen. Terugkoppeland op Nijmegen kan deze uitspraak van bijzonder groot belang zijn, nu er sprake is van een compleet nieuwe stadsdeel wat wordt aangelegd aan de overzijde van een rivier.

De doelstelling luidt als volgt:

“Het doel van dit onderzoek is om inzichten te verwerven in de wel of niet geslaagde wijze waarop steden hun stad uitbreiden aan de overkant van het water, door het bestuderen van vroegere- en tegenwoordige sprongen over Nederlandse wateren en hun ontwikkeling.”

1.2.2. Vraagstelling

De vraagstelling kent één centrale vraag en vier deelvragen. Deelvraag één, twee en drie zijn gericht op “de sprong” als project. Deelvraag vier moet een antwoord krijgen op de wijze waarop het proces zich afspeelt. Aan bod komt onder andere de hiërarchie die er heerst en de manieren waarop partijen invloed op elkaar uitoefenen. Het gaat om de actoren: rijk, regio, gemeente, projectontwikkelaars, ontwerpers, bewoners en protestgroepen. De deelvragen vormen de leidraad voor de hoofdstukindeling van de thesis.

De vraagstelling ziet er als volgt uit:

- Centrale Vraag: *“Hoe maakten Nederlandse steden in het verleden de sprong over het water en hoe wordt de sprong tegenwoordig aangepakt?”*
 - o Deelvraag 1: *“Wat was de voorgeschiedenis van de sprong?”*
 - *Wat was de voorgeschiedenis van de sprong in Amsterdam-Noord?*
 - *“...” in Arnhem-Zuid?*
 - *“...” in Nijmegen?*
 - *“...” in Zutphen?*
 - o Deelvraag 2: *“Hoe vond de sprong plaats?”*
 - *Hoe vond de sprong plaats in Amsterdam-Noord?*
 - *“...” in Arnhem-Zuid?*
 - *“...” in Nijmegen?*
 - *“...” in Zutphen?*
 - o Deelvraag 3: *“Wat is de huidige situatie na de sprong?”*
 - *Wat is de huidige situatie na de sprong in Amsterdam-Noord?*
 - *“...” in Arnhem-Zuid?*
 - *“...” in Nijmegen?*

De sprong over het water

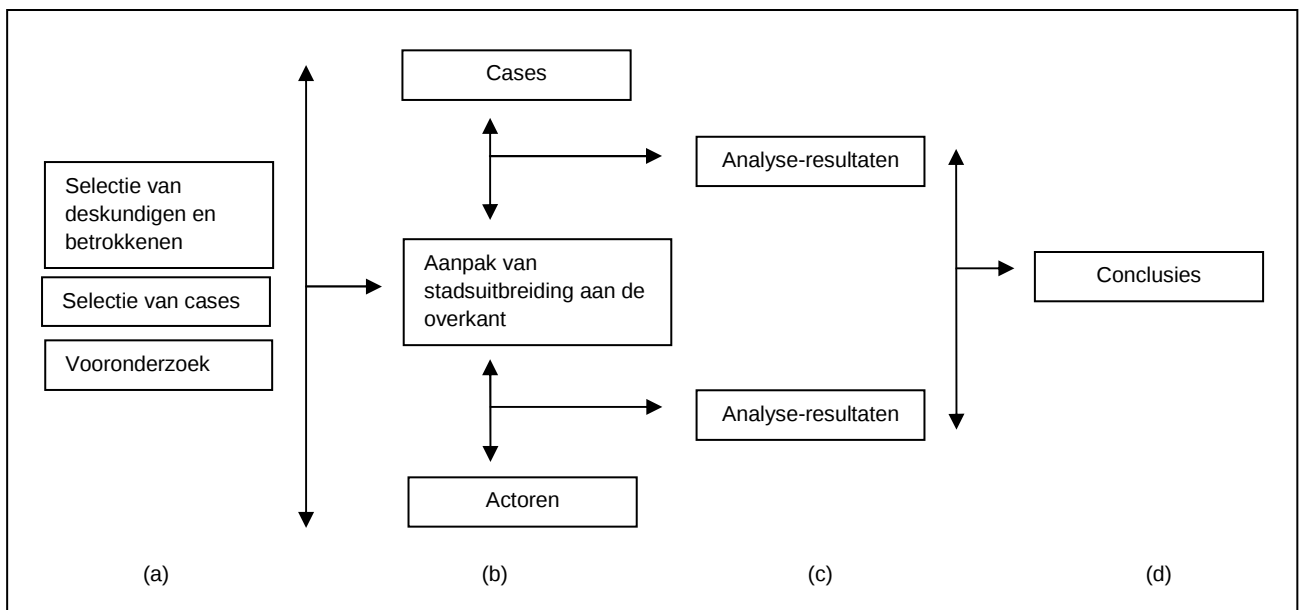
- “...” in Zutphen?
- o Deelvraag 4: “Wat is de rol, invloed en opinie van de betrokken partijen?”

1.2.3. Onderzoeksmodel

Het onderzoek is beschrijvend, exploratief empirisch van aard, wat wil zeggen dat het er geen hypothese wordt getoetst aan de werkelijkheid, zoals in toetsend onderzoek. De doelstelling is om nieuwe kennis te verwerven, zodat de wetenschap met nieuwe vindingen hierop kan bouwen. Het onderzoek draait om de vraag hoe stadsuitbreiding wordt aangepakt aan de overkant van aanliggend water.

Het onderzoeksmodel, zichtbaar in figuur 2, bepaalde het theoretisch uitgangspunt en de controlevariabelen van het onderzoek. Hier volgt een beschrijving:

Allereerst wordt er een literatuuronderzoek gedaan naar de bestaande kennis ten aanzien van stadsuitbreidingen aan een overkant. Geconcludeerd wordt dat deze alleen bestaat op lokaal niveau en niet op macro niveau. Op basis van deze uitkomst wordt besloten om verschillende cases in Nederland te selecteren die informatie geven over de manier waarop zij de sprong waagden of gaan maken. Vanzelfsprekend is een fenomeen als “de sprong” niet tegelijkertijd en op dezelfde grootte in steden toegepast. De selectie van cases wordt goed overwogen. Om helderheid te verschaffen op de wijze waarop een project, of sprong, is aangepakt is inzicht noodzakelijk in het gevoerde proces. Actoren die participeren in het proces worden geselecteerd voor informatievoorziening (a). Tijdens de inventarisatie van het onderzoek worden de cases door middel van literatuurstudie en interviews uitgeschreven en met elkaar vergeleken. Vervolgens wordt een “waaier van actoren” beschreven waarin, op basis van interviews, alle betrokken partijen in beeld worden gebracht (b). Gedurende een fase van analyse worden de daadwerkelijke onderzoeksresultaten tegen elkaar opgezet (c) en kunnen er conclusies uit worden getrokken (d).



Figuur 2: Onderzoeksmodel (Verschuren, Doorewaard, 2007)

1.2.4. Begripsafbakening

De volgende begrippen staan centraal in het onderzoek:

De sprong

“De sprong” is een min of meer nieuw trendy woord, bedacht door de ontwikkelaars van Nederlandse stadsuitbreidingen aan de overkant van het water, zoals: “Waalsprong” en “IJsselsprong”.

In de scriptie wordt binnen het onderzoekskader het volgende met het woord bedoeld.

De sprong is de uitbreiding die een stad maakt, in de vorm van woningbouw, aan de overkant van een groot water waar de stad aan gebouwd is. Het water vormde voorheen een barrière in een oversteek en ontwikkeling van de overzijde, maar door groei van de stad en de technische mogelijkheden om het water over te steken wordt ontwikkeling aan de overkant mogelijk.

De sprong over het water

Het water

In het kader van “de sprong” wat in de scriptie vaak wordt gecombineerd met “het water” wordt het volgende bedoeld. “Het water” is het oppervlak liggend voor stedelijk gebied in de vorm van een meer, rivier of kanaal wat een barrière kan vormen in het bezoek of de bebouwing van het land aan de overzijde van de stad. Beide landschappen begrenst door “het water” kunnen op twee manieren tegenover elkaar staan: als “gemeenschap” of in “verlangen”. In die zin kan het water niet alleen een barrière zijn, maar ook een tribune voor belangstellenden, die verlangen naar de overkant (Eker, Houtum, Kamp, 2007)

Stadsuitbreiding

“Stadsuitbreiding” staat niet beschreven in de Van Dale Groot Woordenboeken. De Engelse vertaling die nog het meest in de buurt komt van “stadsuitbreiding” is urban expansion of extension. Alleen is het woord “urban sprawl” een vaker gebruikt woord in de Engelse taal, letterlijk vertaalt “verspreiding van de stad”. “Urban sprawl” is de uitbreiding van stedelijke gebieden naar omliggende niet-stedelijke gebieden. In ontwikkelingslanden heeft het vaak te maken met ongebreidelde groei van steden, wat komt door sociale ongelijkheid. In Westerse landen is autobezit een grote factor in “urban sprawl”, in het bijzonder in de Verenigde Staten en Australië, maar ook in toenemende mate in Europese landen. (Oldham Sixth form college, 2010)

1921 was een belangrijk jaar voor de Nederlandse stedenbouw. In dat jaar werd de Woningwet vastgesteld die bepaalde dat stadsuitbreidingen alleen nog maar mochten plaatsvinden volgens plannen, die door het gemeentebestuur waren goedgekeurd. (Bouwtrefpunt.nl, 2010)

Actoren

De partij die betrokken is bij de ontwikkeling van lokale initiatieven. Of: een actor is een overheidsorgaan, een particuliere organisatie of een persoon die een rol speelt of werkzaam is op een bepaald beleidsterrein. (Encyclo.nl, 2010)

Rijkstaakstelling

Wanneer het Rijk zichzelf een taak stelt of anderen een taak opdraagt. (Encyclo.nl, 2010)

Planologische Kernbeslissing

Een Planologische kernbeschikking was tot de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in 2008, een plan van de Nederlandse Rijksoverheid voor de inrichting van een deel van Nederland. De ruimte in Nederland wordt door allerlei overheden ingericht: rijk, provincie en gemeente. Elke overheid maakt daarvoor haar eigen ontwerp. Het rijk vatte zijn plannen tot 2008 samen in een planologische kernbeslissing (PKB), de provincie in streekplannen en de gemeente in bestemmingsplannen. In de nieuwe Wro is het rijksinstrument vervangen door de structuurvisie. (VROM, 2010)

Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de rivier

Het programma Ruimte voor de Rivier bestaat uit 39 maatregelen die het Nederlandse stroomgebied van de Rijn en een gedeelte van de Maas beter zullen beschermen tegen overstromingen.

Tegelijkertijd bieden de maatregelen kansen om de omgeving van de rivieren mooier en aantrekkelijker te maken. Het rivierengebied moet er in economisch, ecologisch en landschappelijk opzicht beter van worden. Een groot deel van de PKB-maatregelen wordt niet door het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd, maar door een gemeente, een waterschap of een provincie. De samenhang van het totale project wordt op nationaal niveau bewaakt door de Programmadirectie Ruimte voor de Rivier (PDR). (Ruimte voor de Rivier, 2010)

1.3. Belang onderzoek

1.3.1. Maatschappelijk belang

Het onderzoek is van maatschappelijk belang, omdat er in de ruimtelijke planvorming grote risico's kunnen worden genomen. Het is goed om in kaart te brengen wat ervaringen zijn in andere steden. Zo ook de situatie in Nijmegen waar nu een grote sprong wordt gemaakt over het water; over twintig jaar zal Waalsprong bijna 30.000 mensen gaan huisvesten. Dit onderzoek geeft aan hoe ontwikkelingen anders hadden kunnen verlopen als bijvoorbeeld het gebied van een hoge archeologische waarde bleek te zijn of dat men stuitte op te veel protest. Het is erg belangrijk dat beleidsmakers zich realiseren dat fouten worden gemaakt of in het project of in het proces; ze horen op de hoogte te zijn van misstappen van collega's. Een sprong over het water is geen simpele, men heeft te maken met tal van factoren: tijdgeest, maatschappelijk- en bestuurlijk draagvlak, bereikbaarheid, leefbaarheid, ecologie, cultuurhistorie, financiën en economisch welvaren. Het is van een groot belang dat al deze factoren even eerlijk in het proces worden meegenomen. Het kan de ontwikkeling van een nieuwe stadsuitbreiding bepalen.

De sprong over het water

Stedenbouwkundige Mark Eker, van bureau Eker&Schaap te Amsterdam, zegt in een interview dat er in de ontwerperwereld breder wordt nagedacht dan alleen het plangebied zelf, maar dat er expliciet wel veel meer over “de overkant” gesproken mag worden:

“Er zou een filosofisch debat moeten komen over de overkant van de stad. De overkant hier en in Rotterdam was allebei voor de arbeiders. Lekker gesegregeerd door de rivier. Nu is het de scheiding tussen de steden en de VINEX bewoners. Als ik verantwoordingen lees dan... De vraag is of er een uitsnede is of er ook een kaart is van Nijmegen, wat het in zijn totaal betekent. In een stuk over de Waalsprong zouden rapporten ook moeten vertellen over de overkant. Nijmegen moet daarover ook kunnen beslissen. Bewoners moeten kunnen zeggen wat voor overkant ze willen.”

(M. Eker, interview, 8 april, 2010)

1.3.2. Wetenschappelijk belang

Wetenschappelijk gezien is dit onderzoek relevant, omdat er nog weinig kennis is ten aanzien van de ruimtelijke en bestuurlijke totstandkoming van stadsuitbreidingen aan de overkant van het water. Geografen en planologen onderzoeken frequenter de effecten en het ontstaan van fenomenen als etnische segregatie en woningbouw aan sich dan het grotere ruimtelijke scheidende element: water. Er blijkt een hiaat te zijn in de kennis ten aanzien van hoe een stad te ontwikkelen achter de drempel: de rivier. Bij het intypen op Picarta, een van de meest gerenommeerde zoeksystemen voor wetenschappelijk denkend Nederland, van de zoektermen “sprong” of “overkant” komt men vooral uit op dichtkunst en romans, met de aanvulling van “stadsuitbreiding” komen alleen titelbeschrijvingen van concrete stadsuitbreidingen in Amsterdam, Den Haag of bijvoorbeeld Deventer naar voren. Het gebruik van de Universiteitscatalogus van de Radboud Universiteitsbibliotheek en Google Scholar komen uit op dezelfde uitkomsten zo ook met het gebruik van de Engelse taal, zo ook in combinaties en met toevoegingen: “giant leap”, “opposite side” en “urban development”.

Ubbo Hylkema, voormalig directeur van de Academie voor Bouwkunst te Amsterdam, nu eigenaar van een adviesbureau voor restauratie en stedelijke herontwikkeling, tevens in het bezit van de bijzondere titel van professor in “The Economics of Heritage Preservation” aan de Academia Istropolitana te Bratislava, heeft de hiaat ook gevonden. In een powerpoint presentatie, in de vorm van een fotocollage van steden en hun sprong, bij de opening van het architectuurjaar van CASA in Arnhem pleitte Hylkema in Arnhem voor Parijs aan de Rijn in de vorm van een “l’le de la cité”. Volgens Hylkema wordt het thema “overkant”, “sprong” en eiland als brug naar de overkant weinig besproken waar het toch een grote potentie kan hebben in de ontwikkeling van de stad. De gegeven presentatie voerde de aanwezigen door van de situatie in Arnhem, langs succesvolle “sprongen” in Keulen, Maastricht en Parijs, maar ook langs de vergeten steden Worms en Speyer:

“Worms en Speyer in Duitsland zijn de twee keizersteden uit de negende eeuw. Die zijn ontstaan aan de rand van het Romeinse rijk. Ze hebben beiden nooit gedurfd de sprong naar de overkant te maken. Eén heeft er nu een brug. En die brug land gewoon verder op een provinciale weg. En de ander heeft ook nog steeds niets. Die cultuurschok van, we trekken nu Germania binnen, heeft daar nooit gewerkt. Het waren dus dé kanshebbers voor grootstedelijke ontwikkeling met zo’n vroege bron, in de tiende en elfde eeuw al, met de grootste keizerpaleizen. Het is niets geworden. Het zijn de steden die de groei impuls niet gevonden hebben. En dat is mijn stelling: “... die de groei gevonden zouden hebben als ze op tijd naar de overkant waren gegaan...” Zeker met de schaarse handelsroutes die er in de middeleeuwen waren.”

(U. Hylkema, interview, 17 mei, 2010)

De stelling van Hylkema zegt veel: door de bril van beperkingen het niet durven zien en maken van een sprong over het water kan betekenen, dat de plank naar grootstedelijke ontwikkeling wordt misgeslagen. Het is van een wetenschappelijk belang om te weten wat steden beperkt in het wagen van een sprong en wat hen er toe aanzet, daarom is het belangrijk dat in dit onderzoek onder andere de rol, invloed en opinie van actoren in de besluitvorming van een sprong in beeld wordt gebracht.

1.4. Onderzoeksopzet

Het onderzoek naar de aanpak van diverse sprongen over Nederlandse wateren verkent nieuwe theoretische gronden, daarom is het van een groot belang dat voor de lezers van de thesis duidelijk is hoe het onderzoek wordt uitgevoerd; de onderzoeksopzet maakt het duidelijk.

De sprong over het water

Verifieerbaarheid van onderzoeksresultaten wordt nagestreefd om later onderzoek op sterke schouders te laten staan. Vanzelfsprekend is wel het feit dat in elk onderzoek door verschillende onderzoekers andere keuzes gemaakt zouden worden. Een wetenschapper in de Verenigde Staten, zou andere steden en partijen uitkiezen voor een sprong over het water, dan een onderzoeker in Kazakstan. Het verschil in keuze ligt hem onder andere in het aanwezige onderzoeksmateriaal, de deskundigen, het belang en de onderzoeker (bijv. vaardigheden, achtergrond en positie).

Het onderzoek wordt gestart met een veelvoud van negen cases: vijf nationale (Rotterdam, Amsterdam, Maastricht, Arnhem en Nijmegen) en vier internationale (Antwerpen, Londen, Boedapest en Varanasi). De cases worden willekeurig gekozen, de verschillen in grootte, cultuur en datering waren enorm. Een casestudy van negen cases is bijzonder arbeidsintensief en de vergelijking wordt ook bemoeilijkt, daarom worden er vier cases geselecteerd. Er wordt gekozen om een “vergelijkende casestudy” te doen volgens de hiërarchische methode, wat betekent dat de casestudy in twee fases wordt verdeeld; één fase waarin de cases afzonderlijk en onafhankelijk van elkaar worden onderzocht, en een tweede fase waarin de cases worden vergeleken en er gezocht wordt naar verklaringen voor overeenkomsten en verschillen. De vier cases worden weloverwogen. Om vergelijking te vergemakkelijken wordt er gekozen voor Nederlandse steden, omdat deze qua grootte, gebruik en cultuur goed met elkaar te vergelijken zijn. Een andere keuze is chronologie. De sprongen moeten ieder een ander tijdsbestek aangeven.

Gedurende de casestudy wordt allereerst een literatuurstudie gedaan naar de totstandkoming en huidige situatie van de case. Vervolgens wordt een bezoek aan de betreffende case gebracht waarbij per openbaar vervoer, met de fiets of te voet het gebied wordt verkend. Het maken van foto's hoort bij het beleven van het gebied en om het later als onderzoeker te kunnen herbeleven. Getracht wordt om een bezoek te combineren met een interview van een persoon, variërend van ontwerper tot beleidsmedewerker, die op de hoogte is van de desbetreffende case. Duidelijk mag zijn dat cases worden geselecteerd op voorgaande criteria en niet op bereid gevonden interviewpartners, deze worden werkelijk rondom de cases verzameld. Per case wordt gestreefd naar minimaal één of twee te interviewen personen.

Naast het onderzoek naar “de sprong” als project worden interviews afgelegd om “de sprong” als proces te begrijpen. Binnen dit kader wordt gebruik gemaakt van de methode van “snowball sampling”. Telkens wanneer er een interview wordt afgelegd, wordt er op basis van gespreksonderwerpen en/of hiaten in het onderzoek gevraagd en gezocht naar verdere interessante contactpersonen. Uiteindelijk zijn er interviews afgelegd met de volgende groepen: 2 interne ontwerpers (gemeente), 2 externe ontwerpers, 2 wijkraadleden, 1 regio beleidsmedewerker, 1 projectontwikkelaar en 1 consultant/historicus. De interviews zijn met een voice-recorder opgenomen op een rustige locatie op de werkplek van de interviewpartner en duurden gemiddeld één uur. Alle interviews zijn exact, op gekuch en twijfel nauwkeurig, uitgeschreven in interviewverslagen. De interviews varieerden van open- en half-gestandaardiseerde interviews tot expert interviews. Voor elk interview werd de interviewpartner ingelicht over het gespreksonderwerp, de centrale vraag van het onderzoek en wat er van die persoon verwacht werd. Afhankelijk van de welbespraaktheid en de informatievoorraad werd er tijdens het interview gestuurd naar openstaande gespreksonderwerpen. Bij de ontwerpers werd er dieper in gegaan op de ruimtelijke visie op het project en bij wijkraadleden en beleidsmedewerkers meer op het proces.

1.5. Leeswijzer

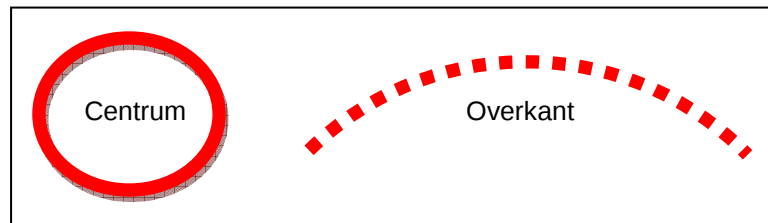
De opbouw van de thesis bestaat uit vier hoofdstukken, onderverdeelt in paragrafen en subparagrafen. De thesis start niet zoals gebruikelijk met een theoretisch kader, het gaat namelijk om een verkennend empirisch onderzoek; de theorie wordt door het onderzoek gevormd. Hoofdstuk 2, bevat de Case Studie, het projectonderdeel van de zoektocht naar de aanpak van stadsuitbreidingen aan de overkant van Nederlandse wateren. Stuk voor stuk worden vier Nederlandse cases in subparagrafen behandeld naar hun verleden, heden en toekomst. Chronologisch naar de uitvoering van de “sprong” wordt begonnen met Amsterdam-Noord in paragraaf 2.2. Zutphen sluit de rij met paragraaf 2.5. In paragraaf 2.6 wordt de case beknopt samengevat en worden er conclusies uit getrokken. Hoofdstuk 3, is genaamd “Waaier van actoren”. In dit hoofdstuk worden alle betrokken partijen vanaf het Rijk tot lokale protestgroepen behandeld die op hun manier invloed uitoefenen op het proces tot de uitvoering van de stadsuitbreiding. Het hoofdstuk wordt in paragraaf 3.9. afgesloten met een conclusie. Hoofdstuk 4, geeft conclusies over het onderzoek. Alle projecten en processen worden op een zo objectief mogelijke manier met elkaar vergeleken en naar vermogen gewogen. Tevens zal een kritische noot worden gepresenteerd op het onderzoek.

2 – Case Studie: De sprong over Neêrlands water

2.1. Inleiding

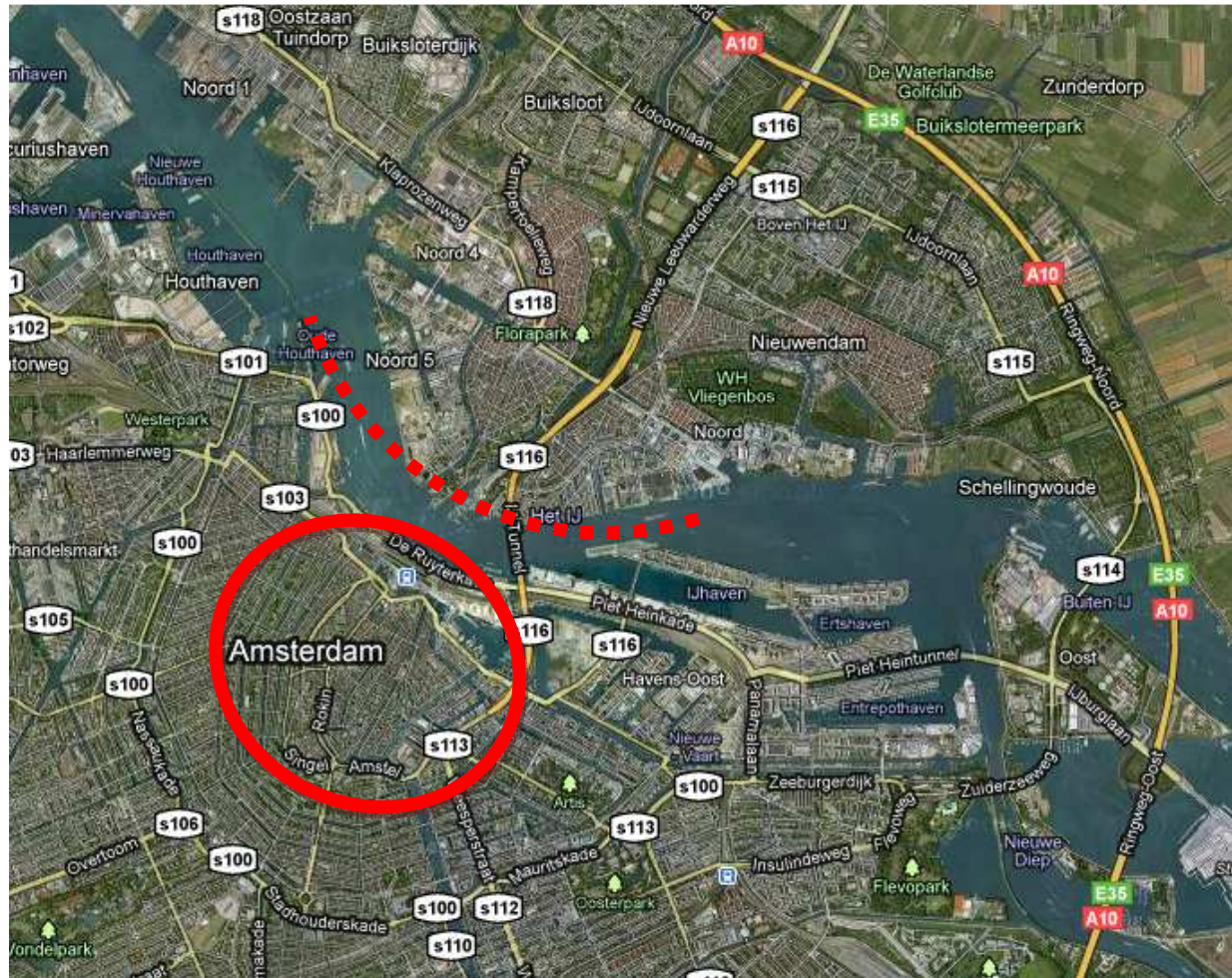
Om het fenomeen waterscheiding in steden te kunnen begrijpen is niet voldoende aan een analyse van de situatie in de stad Nijmegen, elke stad kent immers een andere situering in het landschap. Waar Nijmegen te maken heeft met een brede rivier, kanaal en heuvelrug, heeft een stad als Amsterdam alleen het IJ gehad als barrière voor ontwikkeling in noordelijke richting. In dit hoofdstuk zal er een reeks van vier Nederlandse steden worden besproken waar bepaalde keuzes zijn of worden gemaakt over het wel of niet maken van “de sprong” over het water en zo ja, hoe deze wordt ingevuld. Uiteraard is deze “sprong” naast de factor landschap ook afhankelijk van de factor tijd. Iedere periode in de geschiedenis kent zijn eigen verhaal. De feiten en gebeurtenissen zijn gebaseerd op bestaande literatuur, krantenartikelen, radiofragmenten en interviews. Allereerst zal de Waalsprong in Nijmegen worden besproken als basis van het onderzoek. Om een idee te verkrijgen van de wijze waarop andere sprongen over de rivier in Nederland zijn uitgevoerd zijn Arnhem-Zuid, Amsterdam-Noord en de IJsselsprong aan de casestudie toegevoegd. Arnhem en Amsterdam vertalen het verhaal van het verleden: voor- en naoorlogse sprongen. Nijmegen en Zutphen geven een beeld van sprongen die tegenwoordig worden gemaakt. Het hoofdstuk zal eindigen met een samenvatting van de cases en wordt er een algemene conclusie uit getrokken.

De symbolen op de satellietfoto's (Google, 2010) van steden hebben de volgende betekenis:



De sprong over het water

2.2. Amsterdam - Noord



Tabel 1: Bevolkingsaantallen Amsterdam en Amsterdam-Noord

	Amsterdam	Amsterdam-Noord
1 jan.1900	510.853 inwoners	855 inwoners*
1 jan.1930	749.459 inwoners	47.172 inwoners
1 jan.1960	869.602 inwoners	53.360 inwoners
1 jan.1990	695.162 inwoners	79.670 inwoners
1 jan. 2010	767.773 inwoners	86.327 inwoners
Prognose 2030	ca.835.367 inwoners	ca. 98.859 inwoners

*excl. de toen nog zelfstandige gemeenten zoals Nieuwendam Landsmeer Buiksloot etc.

Bronnen: CBS (2010) en Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek (2010)

2.2.1. Geschiedenis van Amsterdam-Noord

Rond de jaartelling was het gebied boven het IJ en overigens geheel Noord-Holland nagenoeg onbewoonbaar door gevaarlijke veenmoerassen, het duurde tot in de tiende eeuw toen er door verdroging van de grond landbouw mogelijk werd (Schutten, 2007). Amsterdam was in de middeleeuwen nog niet zo dominant als het tegenwoordig is (Schutten, 2007). De stad kreeg in 1306 stadsrechten, een halve eeuw later dan steden als Haarlem en Alkmaar (Cox, 2010). Ransdorp gelegen ten noorden van Amsterdam was in de late middeleeuwen nog net zo belangrijk als Amsterdam, getuige de grote kerktoren uit 1526 (Schutten, 2007).

Stadsdeel Noord verteld op zijn website uitgebreid over de historie (Gemeente Amsterdam, 2009). In 1393 kreeg Amsterdam het zogenaamde recht van ambachtsheerlijkheid over het schiereiland "De Volewijck". De stad gebruikte dit landpunt slechts om er tot 1795 over een galgenput te beschikken en er in 1662 een tolhuis neer te zetten, voor de mensen die Amsterdam wilden bezoeken of wanneer zij na het sluiten van de stad een slaapplek zochten. Zie situatie Amsterdam voor de industrialisatie, anno 1825, zie figuur 3. Begin 19^e eeuw maakte het gebied nog echt zijn

De sprong over het water

naam waar; waterland. Vanaf de dijk was het kale, lage land zichtbaar met de door de wind geslagen gaten; eolische ontbossingen in het veenlandschap (U. Hylkema, interview, 17 mei, 2010). Voor de tijd van de stoommachine waren het nog de kleine zeilscheepjes, die de boeren met hun boter naar de markt brachten en de Amsterdammer voor een dagje uit naar landelijk waterland. Toen de techniek al wat verder was voeren de paardenraderboot en later een stoomveer op en neer over het IJ, stremmingen ontstonden door storm, ijsgang of mist (Ellenbroek, 2006).

Volgens Henk Ras (Schutten, 2007), initiator van het museum Amsterdam-Noord, bestaat er al lang een aversie van stedelingen tegen het gebied aan de overzijde van het IJ. Het negatieve imago heeft zijn wortels in het verleden. Het gebied werd geassocieerd met galgen en geboefte. Daarnaast werden de tegenstellingen in de Tachtigjarige Oorlog ook aangewakkerd door het Katholieke Amsterdam en het doopsgezinde Noord-Holland. Daarnaast is er de factor taal. Ten noorden van het IJ spraken de Waterlanders een vorm van Fries, waar in Amsterdam de taal van vreemdelingen werd gesproken. Toen Henk Ras drie eeuwen later, in 1968, als psychiater een praktijk begon in Amsterdam-Noord, verklaarde men hem voor gek. Opgegroeid in een andere buurt was hij welbekend met misverstanden over Noord. Tot zijn eenentwintigste was Henk er welgeteld drie keer geweest.



Figuur 3: Amsterdam 1825 (Schutten, 2007)

"Ik was afkomstig uit Oud-West en Noord werd gezien als een wat achterlijk stadsdeel."

(Schutten, 2007)

Dat Amsterdam boven het IJ, Waterland, weinig aandacht verdiende van de stad Amsterdam komt duidelijk naar voren uit het tragische, maar vooruitstrevende levensdoel van Jan Galman, aannemer van "publieke werken" (Ellenbroek, 1996). Tussen 1851 en 1886 had hij een IJ-brug in 36 varianten uitgetekend en zonder succes voorgesteld aan het stadsbestuur. Galman was een visionair en ontwierp ver voor de daadwerkelijke ontwikkeling al de havendokken in Noord met het complete stadsdeel daarbij. Ondanks dat het feit dat andere ingenieurs er wel wat in zagen, de financiering rond was en de burgemeesters van half Noord-Holland achter zich schaarde, wilde Amsterdam niets van de plannen weten; grote schepen moesten doorgang kunnen vinden in de haven en het kanaal en een verbinding met het toen nog nauwelijks ontwikkelde Noord-Holland was van een geringe betekenis. Galman werd in zijn tijd, vooral spottend, betiteld als "den Hollandschen Ferdinand de Lesseps", de ontwerper van het Suezkanaal. Tegenwoordig bij nadere bestudering van zijn werk wordt hij geprezen als "de enige ontwerper die geprobeerd heeft om van beide IJ-oeveren een echte stedenbouwkundige eenheid te maken". Willem van Ellenbroek is lyrisch over Galman:

"Zijn plannen waren van een andere dimensie, geniaal en visionair." (...) "Wat hij - in de eeuw van de toverlantaarn - ontwierp, was een cinemascopische, fantasmagorische Ponte Vecchio over het IJ".

(Ellenbroek, 1996)

Jan Galman zou vrijwel niets van zijn toekomstdromen werkelijk te zien krijgen; in 1891 stierf hij (Ellenbroek, 1996). Vanaf het eind van de 19^e eeuw kwam "De Volewijck", het landpunt van Waterland, pas echt in de belangstelling. Amsterdam had de overkant van het IJ nodig voor industrie en woningbouw. De Buiksloterham ten westen van het schiereiland en de Nieuwendammerham ten oosten ervan werden beschouwd als goede vestigingsplaatsen voor scheepswerven en andere industrieën. Dit was vooral het geval na de aanleg van het Noordzeekanaal in 1876.

In 1876 werd eveneens, in het kader van uitbreidingsplan Kalff, een spoorweg aangelegd op de oevers van het IJ. Overeenstemmend met het plan werd in 1889 Centraal Station Amsterdam

De sprong over het water

aangelegd op een aangeplempt eiland van uitgegraven zand van het Noordzeekanaal (Schoewert, 1996). Volgens Schoewert (1996) kan deze ingreep wel de grootste worden genoemd die in de structuur van de stad ooit heeft plaatsgevonden. De stad werd visueel van zijn haven afgesloten en verbindingen naar de overkant waren beperkt. Velen hebben hun ongenoegen hierover geuit en sommigen noemen het zelfs een “stedenbouwkundige blunder”. Stadsdeel Noord had er zonder CS aan het IJ wellicht anders uitgezien (Schoewert, 1996). Al moet gezegd worden dat het merendeel van de woningbouw in Noord pas na 1900 plaatsvond.

De economische groei en bloei rond 1900 vereisten in toenemende mate nieuwe terreinen voor woningbouw (Gemeente Amsterdam, 2009). Vele industrieën hadden inmiddels hun weg naar de overzijde gevonden en binnen enkele jaren volgden er woonwijken, voornamelijk bedoeld voor de arbeiders in de nieuwe havens (Gemeente Amsterdam, 2009). De Vogelbuurt, die in 1914 werd gestart, werd de eerste woonwijk van Amsterdam-Noord. De Eerste Wereldoorlog hield een massale huizenbouw echter tegen. Met de “boom” in de jaren '20 kwam er weer schot in, met name voor de woningbouw, de tuindorpen werden aangelegd (Schoewert, 1996). De website van het Amsterdamse stadsdeel weet vervolgens dat tot 1921 de Noorder IJdijk min of meer de grens van Amsterdam vormde. In dat jaar annexeerde Amsterdam de Waterlandse dorpen Buiksloot, Nieuwendam en Schellingwoude, net als het tegenwoordige Landelijk Noord. De “sprong” werd gemaakt. Gestart werd met de Van der Pekbuurt (1920), gevolgd door Tuindorp Oostzaan (1920). Aan de noordkant van de IJdijk verrezen het Tuindorp Nieuwendam (1926) en het Blauwe Zand (1931). Het landelijke Waterland veranderde in een stedelijk gebied met een bevolkingstoename die bijna niet in cijfers valt uit te drukken: 5500%, van 855 inwoners op 1 januari 1900 naar 47.172 inwoners op 1 januari 1930, zie tabel 1.

Schoewert (1996) legt in zijn doctoraalscriptie helder uit wat het AUP betekende voor Noord. Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) wat in 1935 werd opgesteld, was een rechtstreeks gevolg van de grote annexatie van 1921, waarmee het grondgebied van Amsterdam vrijwel werd verviervoudigd. De groei van de stad moest gecontroleerd verlopen, zie figuur 4. Het AUP bepaalde dat aan de overzijde van het IJ slechts een geringe stadsuitbreiding mocht plaatsvinden. In de werkelijkheid was er echter sprake van een ongekende groei van woningen. Het AUP noemde de ontwikkeling aan de overzijde vanaf de eeuwwisseling een “stedenbouwkundige fout”, wat tot grote verkeersmoeilijkheden geleid heeft. Aannames uit het AUP waren gebaseerd op een rapport van de Afdeling Stadsontwikkeling Dienst der Publieke Werken (PW) uit 1931.

Dit rapport was voor de stedenbouw van die tijd opmerkelijk wetenschappelijk onderzocht.

Demografisch onderzoek verwachtte rond het jaar 2000 plusminus één miljoen inwoners wat daarna zou stabiliseren. Amsterdam huisvestte in 1929 750.000 inwoners, tegenover 767.000 in 2009 (CBS, 2010). Het AUP moest het stabiliserend aantal mensen huisvesten in een afgeronde stad. De groei van de bevolking moest met name een plek krijgen in de zuid- en westelijke richting, maar met nadruk niet aan de overkant van het IJ. Deze uitspraak staat haaks tegenover de ruimte die vanaf 1921 vrijkwam door annexatie. Ruimte was er, maar niet de medewerking van het ambtelijk apparaat. De “ongewenste” groei boven het IJ moest tot stilstand worden gebracht met een boogkanaal wat de binnenvaart van dienst moest zijn. Stabilisatie van het aantal inwoners betekende dat pontverbindingen konden volstaan. Voorkeur bestond om alleen de havengebieden aan de westzijde van Amsterdam te ontwikkelen. Het oostelijk havengebied zou later verpauperen en in de jaren '70



Figuur 4: Het Algemeen Uitbreidingsplan (Schoewert, 1996)

De sprong over het water

bestemd worden als woongebied. De gemeentepolitiek was lovend over het AUP, de gemeenteraad had wel commentaar: geen boogkanaal en de aanleg van de IJ-tunnel (Schoewert, 1996).

De crisis in de jaren '30 en de Tweedewereld oorlog belemmerden de uitvoering van het AUP. Een herziening het AUP uit 1958 (Velde, 1968) gaf aan dat door demografische en architectonische ontwikkelingen het verwachte aantal te bouwen woningen te kort schoot. Deze en andere overwegingen hebben ertoe geleid in Amsterdam-Noord woningen te bouwen voor een bevolking van in totaal 100.000 mensen, een verdubbeling van het aantal in dit stadsdeel aanwezige bewoners. Woningtekorten waren niet de enige reden voor mensen om aan de overkant van het IJ te vestigen. Een groot aantal maakte ook de sprong, omdat daar eengezinshuizen gebouwd werden, die in het zuidelijke stadsdeel nauwelijks te vinden waren. In Noord was meer openheid, rust en groen. De IJ-tunnel was hard nodig aangezien het sterk toenemende autoverkeer naar het noorden alleen gebruik kon maken van veerponten. Daarnaast zou het scheepvaartverkeer veel profijt hebben aan een tunnel, aangezien de veerponten telkens dwars over hun vaarroutes voeren (Velde, 1968). Roegholt beschrijft de verkeerssituatie over de weg in de hoogtijdagen van de veerponten als volgt:

“Al het verkeer uit Amersfoort, Utrecht of Den Haag, of uit Amsterdam zelf, dat naar Noord of verder naar de kop van Noord-Holland wilde, moest zich door Amsterdams binnenstad wringen, om achter het Centraal Station de pont over het IJ te bereiken. De pont deponeerde je vervolgens in het labyrint van Noord, waar je ook maar weer moest zien uit te komen.” ... “Wanneer er een handkar van de bakker, paard en wagen van de schillenboer of een trage vuilnisauto voor je zat, kwamen er naar beide richtingen honderden meters file voor”.

(Roegholt, 1993, p.321)

Schoewert (1996) geeft verder ook informatie over de oeververbindingen over het IJ. De IJ-tunnel zou pas in 1968 worden aangelegd en slechtte een grote barrière. Voor 1968 was Amsterdam-Noord inmiddels al bereikbaar per auto. In het jaar 1958 was de eerste verbinding geslecht: de Schellingwouderbrug. Twee jaar voor de opening van de IJ-tunnel volgde de Coentunnel. Een verschil met de IJ-tunnel is echter dat deze twee verbindingen onderdeel zijn van de Ring rond Amsterdam en plusminus vier kilometer buiten het centrum zijn gelegen. In de jaren zestig en zeventig breidde het stadsdeel zich verder uit naar het noorden. Steeds meer werd er gefocust op hoogbouw. Amsterdam-Noord heeft zich tot op heden ontwikkeld tot tegen de Ringweg van Amsterdam. In 1962 werd er al begonnen met de aanleg van de Ringweg van Amsterdam. Het zuidelijke deel was in 1981 gereed, terwijl het oostelijk en noordelijk deel, met de bouw van de Zeeburgertunnel, pas in 1990 waren afgerond.

2.2.2. Amsterdam-Noord nu

Hoe Amsterdam en zijn overkant zich nu van elkaar verhouden wordt door Mark Eker, bewoner en werkzaam als landschapsarchitect in Amsterdam, goed beschreven:

“We weten het allemaal wel; de toeristen, de wallen, etc.. Je weet wat je krijgt. En dat zal ook niet zo heel snel veranderen. De grachten en steegjes, middeleeuwse en de geur, de drukte en haast, blijven bestaan. De overkant is de vrijplaats. Aan de andere kant is het anders. Daar is een ander sfeer.”

(M. Eker, interview, 8 april, 2010)

Albert van der Vliet geeft in “De Probleemwijk”, september 2007, een helder beeld van de situatie van Amsterdam-Noord. In maart 2007 werden de voor- en naoorlogse wijken Nieuwendam-Noord en Volewijk-Buiksloterhamen door toenmalig minister van Wonen, Werken en Integratie Ella Vogelaar aangewezen als een van de veertig probleemwijken in Nederland die binnen tien jaar omgevormd moeten worden naar een “prachtwijk”. In detail komt het neer op de volgende buurten in Amsterdam-Noord: Van der Pekbuurt, Vogelbuurt, IJplein, Nieuwendam-Noord en de Banne “Kinderen Eerst!”, luidde het motto van de gemeente Amsterdam. Het motto is terug te zien in het rapport “Krachtige mensen, krachtige buurten”, waarin werd gepleit voor een verbetering van het pedagogische klimaat en het wegwerken van onderwijsachterstanden. Opvoedingsproblemen hadden te maken met het feit dat verreweg de meeste kinderen in de probleemwijken van oorsprong niet-Nederlandse ouders hadden. Bovendien had ongeveer een kwart van de bewoners een minimuminkomen. Een ander gegeven was dat bijvoorbeeld in de Van der Pekbuurt 95 procent van de woningen in eigendom was van woningbouwverenigingen. Verder moesten de wijken leefbaarder worden, de openbare ruimte moest schoon zijn, niet kapot en het moest veilig zijn op straat.

De sprong over het water

Een krantenartikel, de Volkskrant, wat in schril contrast staat met de problematiek in Noord is “De Grote Sprong”, geschreven door Machteld van Hulten. Het krantenartikel laat zich bijzonder ambitieus uit over het toekomstbeeld van, met name de oevers, van Amsterdam-Noord:

“Voor het eerst sinds de 17de eeuw wordt de Amsterdamse binnenstad uitgebreid. En wel tot aan de overkant. Met als gevolg dat de stad die altijd met zijn rug naar het IJ lag, zich omdraait naar water. Nog even en het IJ stroomt niet meer achter de stad langs, maar dwars erdoorheen”.

(Hulten, M. van der, 2006)

Verder geeft het artikel een idee van de ontwikkelingen die er te wachten staan. Waar nu nog vanuit de binnenstad het vertrouwde beeld heerst van de tachtig meter hoge Shell-toren uit 1971 en de oude omringende fabrieksterreinen met tuindorpen bedoeld voor de arbeiders zal er in tien jaar een totaal andere “overkant” zijn. Shell bouwt een nieuw hoofdkantoor in het oude kantoor komt een hotel. Op een drooggelegde kuststrook komt een park. En recht tegenover het Centrale Station komt een glimmend wit Filmmuseum als grote blikvanger. Op het oude Shell-terrein verrijst een nieuwe wijk, genaamd Overhoeks, met appartementenblokken en zes woontorens van rond de honderd meter hoog (Hulten, M. van der, 2006).

De groei in Noord is een logische stap in de ontwikkelingen aan de IJ-oevers. De internationale trend die al langer aan de gang was, het verplaatsen van havens naar de zee en transformeren van voormalige havengebieden tot leefgebieden, vond in Amsterdam wat later plaats. Het masterplan van Rem Koolhaas, “Manhattan aan het IJ”, om het hele gebied om te vormen tot een groot zakencentrum, liep stuk op de grote bedrijven die het gebied niet bereikbaar genoeg vonden. Uiteindelijk werd de Zuidas het zakencentrum van de hoofdstad. Een nieuwe strategie, genaamd “Ankers aan het IJ”, werd bedacht om het gebied door middel van een eilandenstructuur met hoogwaardige architectuur aan te sluiten op de binnenstad. Het schipachtige museum Nemo (1997), de Passengers Terminal Amsterdam (2000) en de bebouwing van de Oostelijke eilanden (Java, KNSM, Borneo) werden gerealiseerd. De opening van het spectaculaire Muziekgebouw aan het IJ, 15 juni 2005, betekende een omslag in het denken over de IJ-oevers. Wat in de jaren ‘90 nog een no go area/tippelzone was, werd in een klap dé spot waar de culturele en intellectuele elite graag komt. Nu de oostzijde van het IJ zijn vorm heeft gekregen wordt steeds meer de focus gelegd op de west- en noordzijde. Een aantal jaren geleden ontdekte de creatieve industrie Noord, met zijn oude werven en loodsen. Bedrijven als A-Film, Universal, Gsus en jonge reclame- en architectenbureau’s trokken in en vormden de loodsen om tot atelier, filmzaal of kantoor. Op het voormalige NDSM-terrein, verzamelen zich tegenwoordig alle kunstenaars van Amsterdam (Hulten, M. van der, 2006).

Een grote verandering in de infrastructuur van Noord wordt de Noord-Zuidlijn, waar Amsterdammers rond 2017 gebruik van moeten kunnen maken, naast de drie bestaande vaste oeververbindingen en de ponten (Dienst Noord/Zuidlijn, 2010). Het zal de vijfde verbinding vormen naar de overzijde van het IJ. Mark Eker, stedenbouwkundige en stichter van het bureau Eker&Schaap, geeft aan dat de metroverbinding naar Noord bedoeld is om de condities voor stedelijkheid in Amsterdam-Noord te verbeteren. Als onderdeel van de compacte stad gedachte is er het idee om juist in de stad te bouwen, in plaats van constant naar buiten. In Amsterdam wordt veel verdicht en daar heeft Noord ook een potentieel bij (M. Eker, interview, 8 april, 2010). Waar grote steden als Rotterdam, London en Praag bekend staan om hun bruggen als koppeling met de overkant van het water heeft Amsterdam vanuit de binnenstad geen echte directe verbinding: voor de auto is er de IJ-tunnel en voor de voetgangers en fietsers zijn er de veerponten. Aangezien het IJ een hoofdvaarroute is, er grote cruiseschepen doorheen moeten varen en een hoge brug op het land veel schade aanricht, lijkt de kans klein dat de droom van Jan Galman, een brug over het IJ, ooit uit zal komen.

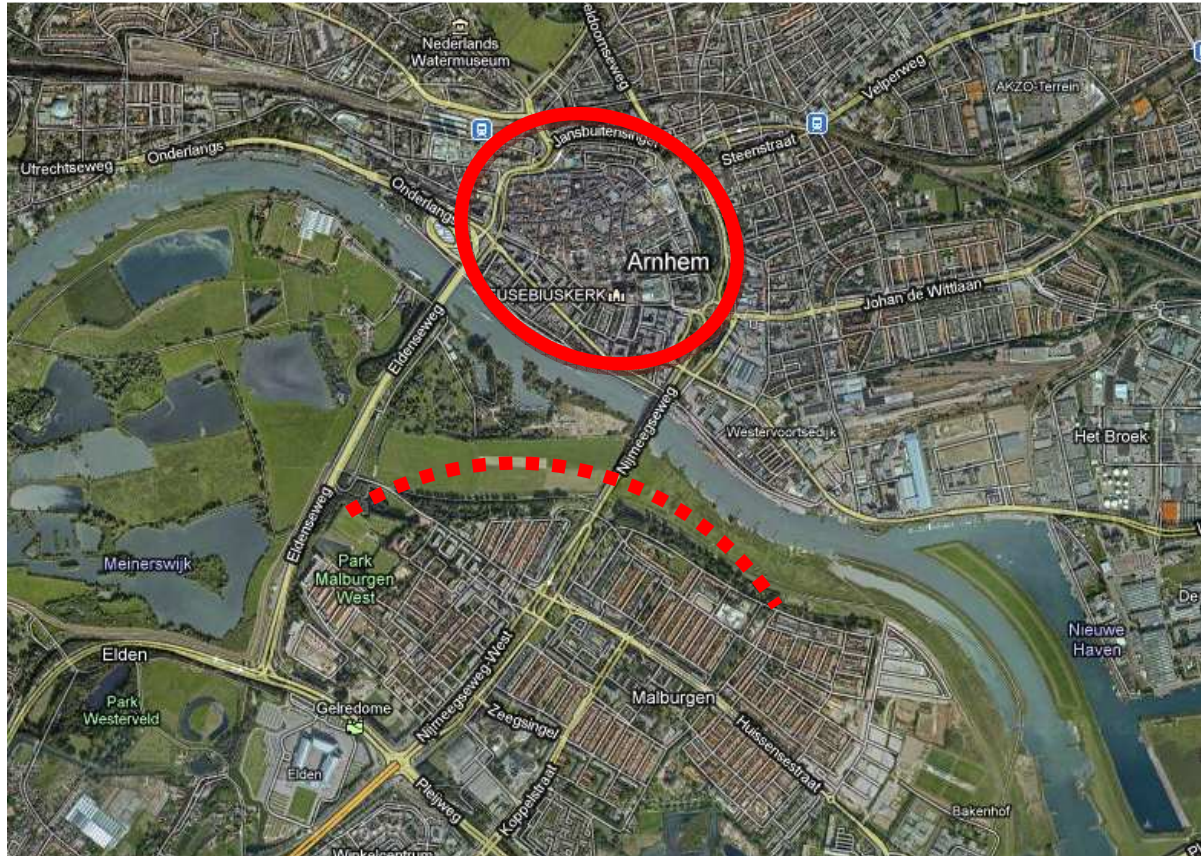
Het feit dat er een rivier stroomt tussen Amsterdam en Amsterdam-Noord hoeft geen reden te zijn om een probleemwijk te worden. Waar het volgens Ubbo Hylkema bij veel probleemwijken aan schort is het ontbreken van identiteit. Voordat Hylkema een bezoek bracht aan Noord kende hij het stadsdeel als een tuinstedengebied en wat rommel, maar hij veranderde van mening:

“En ik denk wat een kansen!! Een oever tegenover de Zuidoever van het IJ. Je ziet allerlei leuke initiatieven en dan niet van stedenbouwers, maar gewoon van mensen die kansen zien, zou mijn stelling zijn. En dat geeft nieuwe identiteit aan Noord. Het wordt helemaal niet zo lullig om er nu te gaan wonen. Wouter Bos zit er nog steeds met opgroeiende kinderen. Je woont er echt niet slecht, oh nee, alle kansen!”

(U. Hylkema, interview, 17 mei, 2010)

De sprong over het water

2.3. Arnhem - Zuid



Tabel 2: Bevolkingsaantallen Arnhem en Arnhem-Zuid

	Arnhem	Arnhem-Zuid
1 jan.1900	57.000 inwoners	-
1 jan.1930	77.500 inwoners	-
1 jan.1960	124.241 inwoners	ca.14.000 inwoners*
1 jan.1990	130.220 inwoners	53.500 inwoners
1 jan. 2010	147.244 inwoners	68.000 inwoners
Prognose 2030	ca.158.765 inwoners	ca. 77.000 inwoners

* Schatting op basis van woningvoorraad.

Bronnen: CBS (2010) en Gemeente Arnhem, Afdeling O&S (2010)

2.3.1. Geschiedenis van Arnhem-Zuid

Jan de Vries schreef het "Canon van Arnhem" over de geschiedenis van de stad. Belangrijke momenten zijn de volgende. Aan de overzijde van de Rijn, was eeuwenlang het oude kerkdorp Malburgen gelegen, vernoemd naar het voormalig kasteel "De Malenberg". Malburgen, in de bronnen voor het eerst vermeld in 1093, lag aan de overkant van de rivier ter hoogte van de huidige Bakenhof. Malburgen bestond vooral uit een overzetveer met bijbehorend veerhuis, een kerkje en een klein kasteel. Het gebied werd bij verschillende dijkdoorbraken een prooi van de rivier. Dit is nog altijd terug te zien aan bestaande sloten in Malburgen die de vroegere loop van de rivier aangeven. In het begin van de 16^e eeuw kronkelde het water van de Rijn door "stadswaarden" langs Arnhem. Toen het water zich steeds verder begon te verwijderen van de stad greep Hertog Karel van Gelre in, omdat deze de handel op het spel zette, schepen kozen immers liever voor de Waal. In 1530 werd begonnen met een zesjarig project waarbij de grote Rijnbocht werd afgesneden en de Rijn tegen Arnhem kwam te liggen (Vries, 2010). In de eeuwen die volgden heeft er, volgens Gijs Frencken, stedenbouwkundige aan de gemeente Arnhem (G. Frencken, interview, 12 april, 2010), altijd een niemandsland gelegen tussen de stad en de rivier. Na de oorlog is er op gebouwd, zonder veel succes, de stad heeft van oorsprong niet zoveel met het water als Nijmegen dat bijvoorbeeld heeft. Arnhem bezat wel altijd grond aan de overzijde van het water, deze grensde echter tot 1816 aan het buitenland. Het Kleefse en later Pruisische Huissen werd toen pas onderdeel van Nederland. De Grift, een kanaal in gebruik genomen in 1610 tussen Nijmegen en Arnhem, betekende anderhalve eeuw aan welvarende handel per

De sprong over het water

trekschuit (Lentse Historische Kring, 1997, p. 42). Helaas verzandde het kanaal. Desondanks bleef de handel bedrijvig vanwege de goed florerende tuinbouw in de Overbetuwe. Een groot deel van het voormalige kanaal ligt er nog steeds, nu alleen in de vorm van de Oude Rijksweg (Volkshuisvesting Arnhem, 2010).

Het duurde pas tot de twintigste eeuw voordat Arnhem de daadwerkelijke sprong over het water maakte. Tot 1935, het jaar waarin de eerste vaste brugverbinding was geslecht, waren de schipbrug en de gierpont van het Malburgse veer de verbindingen tussen de stad en de polder Malburgen, zie figuur 5. Na de bouw van de vaste Rijnbrug, in 1978 hernoemt tot de John Frostbrug, verzezen op de ingedijkte poldergronden de eerste woningen (Volkshuisvesting Arnhem, 2010).

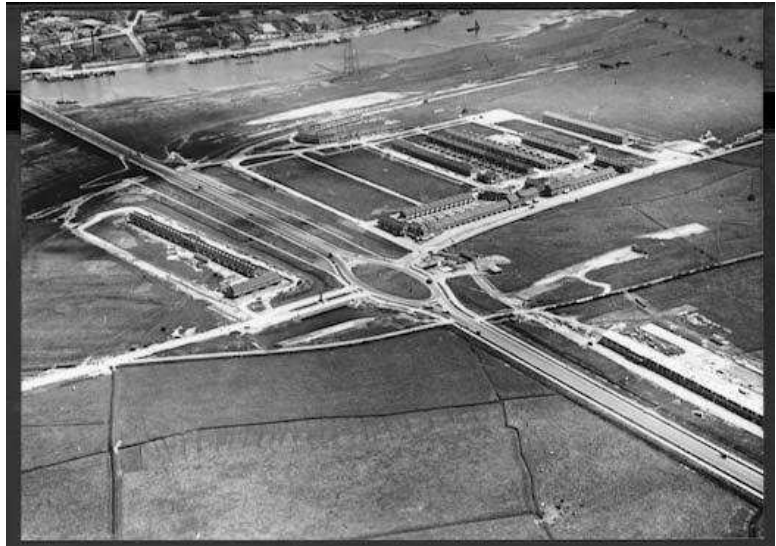
De gemeente Arnhem had in 1933 met het Algemeen Uitbreidingsplan van Verhagen besloten het gebied ten zuiden van de Rijn als woonwijk te bestemmen (Gemeente Arnhem, 1967). De reden voor de wijkontwikkeling was niet alleen het natuurbehoud, maar ook het streven de verplaatsing van de stad naar het noordoosten tot stilstand te brengen. Door dergelijke uitbreidingen kwam het stadscentrum wel erg ver te liggen van de stadsbewoners. Daarnaast was er ook sprake van het feit dat men in Noord al tegen de grenzen aan het bouwen was, waarschijnlijk was een grenswijziging onmogelijk. Architect Grandpré Molière ontwierp de eerste en enige uitbreidingswijk van Arnhem aan de zuidkant van de Rijn. Het zou een tuindorp worden met veel groen, eengezinshuizen en beneden- en bovenwoningen. Anders dan de tuindorpen in Rotterdam-Zuid (Vreewijk, door Berlage en Grandpré Molière) en Amsterdam (Nieuwendam, door Boeyinga) was in Arnhem-Zuid het patroon van het tuindorp heel sterk gericht op de ondergrond. In andere steden was het patroon kunstmatig over de bestaande grond heen gelegd. In Arnhem-Zuid was het tuindorp het ideaalmodel, maar was het wel aangepast aan de omgeving. Gijs Frencken geeft aan dat Molière hier vernieuwend in was aangezien de stedenbouw pas sinds het laatste decennia zich sterk bewust is geworden van het belang van de ondergrond en omgeving. De jaren '60 en '70 van de 20^e eeuw waren volledig in tegenspraak met deze gedachte en werd alles opgespoten en opgehoogd; iets wat in Zuid veel gebeurd is. Een citaat over Hotel Zuid, gebouwd in 1934, als sluitstuk van de allereerste serie woningen in Malburgen, geeft een goed idee van het gevoel in die tijd:

“Het kostte flink wat moeite om de Arnhemmers de Rijnbrug over te krijgen. Als lokkertjes werden gratis stoffering en enkele weken vrij van huur (5,25 gulden per week) aangeboden.”

(Volkshuisvesting Arnhem, 2010)



Figuur 5: Schipbrug te Arnhem (Volkshuisvesting Arnhem, 2010)



Figuur 6: De aanleg van Malburgen vlak na WOII (Volkshuisvesting Arnhem, 2010)

De sprong over het water

In 1940 zijn zo'n 360 woningen klaar en in gebruik. De Tweedewereldoorlog maakte zoals in zoveel plaatsen alles anders. Tijdens de Slag om Arnhem, in september 1944, bleken slechts 156 van de 25.000 woningen in Arnhem onbeschadigd te zijn van bombardementen, oftewel minder dan 1% van het totaal aantal woningen (Vries, 2010). Daarnaast lieten de Duitsers de stad ontruimen om daarna de hele stad te kunnen plunderen. De grote woningnood die daarop volgde moest er snel ruimte komen voor veel en goedkope woningen. Er werden in Malburgen enkele duizenden woningen aangelegd, zie figuur 6. Van het idee om van Malbergen een open, landelijke stadswijk te maken, bleef weinig over. In 1953 vond er ter afronding van wijk Arnhem-Zuid een grenswijziging plaats. Arnhem kreeg echter de ruimte om zich verder te ontwikkelen en opnieuw werden in 1966 de gemeentegrenzen verlegd.

Het "Ontwikkelingsplan Malburgen", geschreven door de Gemeente Arnhem in 1967, legde de basis voor de afronding van Malburgen (Oost en West) en de verdere ontwikkeling van Arnhem-Zuid: Vredenburg, Kronenburg, Elderveld en de nieuwbouw rondom het dorp Elden. Het plan schatte de capaciteit van de wijk op 24.000 woningen, waarvan 5.500 woningen in Malburgen zelf, wat binnen 15 tot 20 jaar moest leiden tot 80.000 inwoners, tegenover 100.000 inwoners aan de noordzijde van de Rijn. Voor de gemeente Arnhem was de voortgang van het project bijna vanzelfsprekend, Arnhem moest groeien. De toestemming om te bouwen buiten de gemeentegrenzen was nog niet verkregen, mocht men beperkt worden tot het toenmalige grondgebied dan zou het hele Ontwikkelingsplan Malburgen komen te vervallen. Deze beperking zou volgens Burgemeester en Wethouders ernstige gevolgen hebben op de gehele ontwikkeling van Arnhem als regionaal verzorgingscentrum. Het Rijk had eerder Arnhem, in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening, aangewezen als onderdeel van de "Noordvleugel" op de lijn Alkmaar en Zevenaar met in 2000 tussen de 0,5 en 1 miljoen inwoners, zover is het nooit gekomen, zie tabel 2. De gemeente Arnhem zette het Rijk onder druk door te zeggen dat er voldoende ruimte diende te worden gerealiseerd om als hoogwaardig verzorgingsapparaat te kunnen fungeren. Te weinig ruimte zou betekenen dat er niet aan de hogere eisen van de tijd voldoen kon worden en de buurgemeentes Huissen, Elst, Westervoort en Duiven hier de dupe van zouden zijn. De gemeente zag de nieuwbouw aan de overkant van de Rijn, mede vanwege de omvang, als een "New Town". In de Verenigde Staten waren er al voorbeelden van "New Towns", waar vanwege de grootte het stadsdeelcentrum het had overgenomen van het oude stadscentrum, wat volgens het college van B&W in Arnhem niet de bedoeling mocht zijn. In het Ontwikkelingsplan valt te lezen:

"...naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders er naar gestreefd zal moeten worden dat de oude kern van Arnhem blijft domineren. Om de oude kern in de nieuwe constellatie deze taak te laten blijven vervullen, zullen echter ingrijpende maatregelen nodig zijn."

(Gemeente Arnhem, 1967, p. 23)

Verder geeft het "Ontwikkelingsplan Malburgen" aan wat te doen met de omgeving van het bestaande dorp Elden. Aan wordt gegeven dat door middel van "afronding" van het dorp het de gelegenheid krijgt om zich met behoud van eigen sfeer zich geleidelijk aan te passen aan een totaal veranderde directe omgeving. Karakteristieke plekken in het dorp zouden een belangrijke rol moeten vervullen in het zich onderscheiden van het nieuw te bouwen stadsdeel.

2.3.2. Arnhem-Zuid nu

Zuid telt met nieuwe wijken als Immerloo, 't Duifje, Holthuizen, de Laar, Rijkerswoerd en recentelijk Schuytgraaf inmiddels evenveel inwoners als Arnhem boven de Rijn. De nieuwe wijk Schuytgraaf zal in 2015, wanneer het is afgerond moet zijn, bestaan uit ruim zesduizend nieuwe woningen. Jan de Vries geeft op zijn particuliere historische website over Arnhem aan, dat er sinds de aanleg van de Rijnbrug in 1935 met de daarop volgende stadsontwikkeling, duidelijk sprake is van een dubbelstad. Ondanks de grote hoeveelheid aan voorzieningen die Arnhem-Zuid kreeg, zoals: winkelcentra, recreatiegebieden, grote werkgevers en het Gelredome (het multifunctionele voetbalstadion van Eredivisieclub Vitesse), bleef bij de bewoners van Arnhem-Zuid het gevoel dat zij achtergesteld waren. Die emotie zou, volgens de Vries, inmiddels ingeruild kunnen worden tegen een zelfbewuste en trotse opstelling. "Zuid" is niet minder of meer, maar anders. Dat er nog altijd een bepaald spanningsveld heerst, is terug te zien in de uitspraken van duolijsttrekker Lea Manders van de lokale partij Zuid Centraal:

"Als er over de hoofden van mensen heen plannen doorgedruwd worden, dan gaan we er dwars voor liggen. Die regentenstijl willen we niet." Duolijsttrekker Lea Manders (53) van Zuid

De sprong over het water

Centraal is helder, maar begrijp tegelijkertijd dat als je meer bedrijvigheid in de slaapwijken van Arnhem Zuid wil brengen, dat op verzet kan stuiten. Zoals café Kronenburg, dat moest sluiten omdat het te lawaaierig was als Vitesse fans er hun vertier zochten. Ze wil meer ruimte geven aan kleine bedrijven en zelfstandigen. "Dat moet eenvoudiger. Hoewel je natuurlijk in het vestigingsbeleid de omvang en de mogelijke hinder van een bedrijf in de gaten moet houden." In de Schuytgraaf zou meer voor het middensegment gebouwd moeten worden en niet meer met die 'postzegel'- tuintjes. "Geef groen de ruimte, dat willen mensen graag."

(Arnhem-direct, 2010)

De allereerste bouw aan de overzijde van het water was in het kader van de wederopbouw, waarbij kwantiteit boven kwaliteit stond. Een van de grote verschillen tussen Arnhem-Noord en Arnhem-Zuid is ook het totaal verschillende woonmilieu; Noord kent heel veel historische, individuele woningbouw en Zuid is veel meer complexmatig gebouwd. Het eenzijdige woningbestand met voornamelijk gestapelde, goedkope huurwoningen had tot gevolg dat mensen met hogere inkomens doorstroomden naar een andere wijk. Deze ontwikkeling leidde tot een sociaal-economisch eenzijdige bevolkingssamenstelling, waardoor Malburgen naar de onderkant van de woningmarkt zakte. Om in aanmerking te komen voor verbetering werd Malburgen in 2007 op de lijst gezet van de veertig Vogelaarwijken. Malburgen heeft de volgende uitgangspunten voor vernieuwing: verstedelijken, vertuindorpen en verparken (Volkshuisvesting Arnhem, 2010).

Stadsblokken-Meijnerswijk: bindend element tussen Noord en Zuid?

Een interessante discussie die er al enkele jaren speelt in Arnhem is die rond het gebied Stadsblokken-Meijnerswijk. Dit is een uiterwaardengebied van de Rijn tussen noord en zuid Arnhem. Het gebied is in eigendom geweest van verschillende partijen en is al eens aangewezen als mogelijke nieuwbouwlocatie en voor de Floriade. De locatie is bijzonder gelegen en de gemeente wilde het gebied een richting geven. In juni 2006 kocht projectontwikkelaar Phanos, voor dertig miljoen euro (De Gelderlander, 2009), 140 hectare van het gebied, omdat men vermoedde dat er vele kansen voor ontwikkeling aanwezig zijn, zie figuur 7. Stadsblokken-Meijnerswijk beslaat 300 hectare, waarvan 100 hectare water (Gemeente Arnhem, 2009, p.40).

Gijs Frencken, stedenbouwkundige aan de gemeente Arnhem, geeft aan dat Phanos het gebied zonder overleg met de gemeente heeft gekocht en is daar niet gelukkig mee (G. Frencken, interview, 12 april, 2010). De "Bevindingenrapportage Stadsblokken-Meijnerswijk" (Gemeente Arnhem, 2009), een rapportage van twee jaar onderzoek door de gemeente naar de invulling van het gebied, geeft als advies om te kiezen voor een groene toekomst voor het gebied, het groene karakter is namelijk de kracht van het gebied. De gemeenteraad heeft ingestemd met het advies en heeft daarmee de projectontwikkelaar de pas afgesneden. De instelling van de gemeente is dat men wil gaan voor een groot park bedoeld voor alle inwoners van de stad en niet dat er slechts enkelen met poen er van kunnen genieten.

Phanos (E. Goes, interview, 28 april, 2010) weerlegt dit argument met de woorden dat het gebied bijna overeenkomt met de oppervlakte van Central Park in New York. Het gaat om een enorme oppervlakte waarvan slechts een klein deel bebouwd wordt met zo'n 2 tot 3.000 woningen op een eiland, droog gelegen, vrij van overstromingen, wat als bindend element kan fungeren tussen Arnhem Noord en Zuid; dat is fantastisch. Phanos zegt dat de manier waarop het proces gevoerd is, de uitkomst van de rapportage heeft gestuurd. Phanos geeft ook aan dat het naar de markt bouwt en dan niet per definitie in het dure segment. De laatste jaren is daar wel vraag naar geweest en is er dus ook naar gebouwd. Als er in Arnhem vraag is naar sociale woningbouw, dan zullen ze dat ook bouwen, men bouwt niet voor de leegstand (E. Goes, interview, 28 april, 2010). Gijs Frencken moet toegeven dat het een prachtige locatie is om te wonen, maar dat is de Hoge Veluwe ook. Daarnaast betwijfeld hij of het vormen van zogenaamde eenheid in de stad wel zo belangrijk is. Arnhem is toch een veelkleurig verhaal, iedere plek heeft zijn eigen kwaliteiten. Frencken geeft aan:

"Zuid wordt constant vergeleken met Noord. En dan wordt Noord veel hoger aangeschreven. Terwijl de mensen die in Zuid wonen als je ze vraagt, zij zijn POEP- trots op Zuid. Waar wij naar gekeken hebben is, probeer niet van de één is beter dan het ander. Maar laat zien dat er verschillende kwaliteiten zijn en sterke kwaliteiten. En zorg dat mensen zich daarmee kunnen identificeren. Je moet niet Zuid op Noord laten lijken, want dat krijg je niet voor elkaar. Zoek naar de eigen kracht en kwaliteit. En in Zuid is er veel meer groen en ruimte tussen de percelen."

(G. Frencken, interview, 12 april, 2010)

De sprong over het water

De visie van de gemeente is dat Noord rood en hard moet zijn en Zuid groen, zacht en aaibaar. Een groot verschil met Nijmegen is dat Arnhem niet zo snel een natte/groene kwaliteit in de buurt heeft van het centrum, ten opzichte van de Ooijpolder in Nijmegen, en is dus de waarde van het gebied hoger. Sommigen vinden dat in het deelgebied Stadsblokken wel gebouwd mag worden, maar de gemeente gaat voor een continuüm waarin beide deelgebieden even belangrijk zijn.

Duidelijk is dat beide partijen lijnrecht tegenover elkaar staan. Op de vraag wat Phanos gaat doen als de gemeente door middel van publiek rechtelijke instrumenten de zaak wil afdwingen (Gemeente Arnhem, 2009, p. 62), antwoordt de heer Goes dat men niets zal doen, wat kan men? Het is een kwestie van afwachten, met een nieuw college en een frisse blik is er wellicht in de toekomst weer wat mogelijk.

Drs. Ubbo Hylkema, ondernemer en adviseur op het gebied van restauratie en historische stedelijke ontwikkelingen, valt de heer Goes bij wat betreft Stadsblokken-Meijnerswijk. Hij is duidelijk voorstander van de plannen van Phanos. De gemeente Arnhem heeft volgens hem van meet af aan niet gedacht aan het compacte stad principe met een uitleglocatie in Stadsblokken. Volgens Hylkema was dit een prachtige manier om Zuid meer bij de stad te betrekken. Hylkema meent:

“de naoorlogse stadsuitbreiding Arnhem-Zuid en ook de dijk zelf, die kijkt niet, ziet niet, beleeft niet iets van Arnhem.”

(U. Hylkema, interview, 17 mei, 2010)

Het afketsen van de Vinex-wijk was onnodig aangezien er op het stuk grond wel degelijk sprake is van gronden die niet overstromen en met wat ophoging prima bebouwd kunnen worden. De ontwikkeling van Stadsblokken zou volgens Hylkema tevens bijdragen aan de ontwikkeling van het zwakke gedeelte van de binnenstad aan de Rijn, waar men nu bezig is met het project Rijnboog. Hylkema ziet de aanleg van een eiland tussen Noord en Zuid bijzonder zitten. Het provinciehuis, wat nu in de binnenstad heel lelijk tegen een parkeerterrein aankijkt, zou moeten liggen aan de kop van het eiland als symbolische verbinding tussen de Veluwe en de Betuwe.

Projectleider bij De Stadsregio, Marjolein van de Zandschulp, had van begin af aan al het gevoel dat het project niet zo'n vaart zou lopen. Een gebrek aan draagvlak onder de bevolking was de reden, dacht ze. De vraag is hier of zij ook op de hoogte is van de resultaten van de enquête die door Phanos is uitgevoerd. Waar de gemeente Arnhem zich beroept op 300 direct betrokken personen, heeft Phanos een onderzoek laten uitvoeren door SmartAgent Company onder een representatief deel van de bevolking van Arnhem, in totaal 550 inwoners. De enquête wijst uit dat het 55 procent van de ondervraagden, nadat ze uitgebreid zijn geïnformeerd over het plan, de visie van Phanos aantrekkelijk tot zeer aantrekkelijk vinden. 27 procent vindt het idee onaantrekkelijk tot zeer onaantrekkelijk (Bouman, M., 2009). Eddy Goes, gebiedsontwikkelaar van Phanos (E. Goes, interview, 28 april, 2010), meent dat het participatieproces niet goed is verlopen. Hij gelooft niet dat men mensen kan vragen naar de invulling van een gebied ter grootte van 300 hectare. Het voor mensen een te groot schaalniveau. Veel is onzeker. Wat v/d Zandschulp in elk geval zeker weet is dat er tijdens een eventuele ontwikkeling problemen zouden kunnen komen op het vlak van archeologie:

“De Romeinen die daar vroeger ook gewoond hebben, parkeerden graag hun kano ook daar.”

(M. v/d Zandschulp, interview, 31 mei, 2010)



Figuur 7: “Het eilandconcept”
Stadsblokken-Meijnerswijk van
Phanos.
(De Gelderlander, 2009)

De sprong over het water

2.4. Nijmegen - Waalsprong



Tabel 3: Bevolkingsaantallen Nijmegen en Waalsprong (Lent)

	Nijmegen	Waalsprong (Lent)
31 dec.1900	44.034 inwoners*	ca. 1.500 inwoners**
31 dec.1930	81.716 inwoners*	ca. 2.000 inwoners**
1 jan.1960	129.576 inwoners	ca. 2.500 inwoners**
1 jan.1990	144.748 inwoners	ca. 3.500 inwoners**
1 jan. 2010	162.932 inwoners	6.284 inwoners, 11.833 in de Waalsprong
Prognose 2030	182.000 inwoners	30.000 inwoners***

* = volkstelling aan einde van het jaar

** = schatting op basis van aantal inwoners Gemeente Elst

*** = schatting vanuit de Waalsprongmonitor 2009, prognose 2025

Bronnen: CBS (8 mei, 2010), Afdeling O&S, gemeente Nijmegen (mei 2010), Gelders Archief (2010)

2.4.1. Geschiedenis van Lent

De bron waar alle informatie gevonden is over Lent en zijn is historie is "Er zijn zoveel herinneringen te koesteren" (Lentse Historische Kring, 1997). Het geeft aan dat sinds mensenheugenis aan de overkant van de stad Nijmegen het dorp Lent heeft gelegen. Door palynologisch onderzoeker Teunissen van de Radboud Universiteit werd aangetoond dat er al in de late ijzertijd sprake was van een bepaalde cultivering van de bodem (Lentse Historische Kring, 1997, p. 11). Nog voor het begin van onze jaartelling heeft er tussen Oosterhout en Lent een Bataafse nederzetting gelegen. In de Romeinse tijd lag er tussen Noviomagum (Latijns voor Nijmegen) en Lent een moerassig gebied met een vrij onbeduidende Waal. Er was toen al sprake van handel van versproducten vanuit Lent gezien ook de betekenis van de naam van de stad; "nieuwe markt". Aangezien er al sprake was van handel is het mogelijk dat er toen al sprake was van een oeververbinding (Lentse Historische Kring, 1997, p. 11). In de jaren '80 zijn er archeologische aanwijzingen gevonden voor een brug, deze konden echter helaas niet wetenschappelijk worden onderzocht (Rosendaal, 2003, p.173). De Bataven waren het volk van de Betuwe en dit gebied stond bekend om zijn handel in paarden. Om deze dieren naar de Nijmeegse markt te brengen moet er sprake zijn geweest van een soort veer. Er moet wel rekening worden gehouden met de lage waterstand van de Waal in die tijd.

De sprong over het water

De grote dijkdoorbraak bij Pannerden rond 250 N.C. betekende dat in het verdere verloop van de geschiedenis 90% van het Rijnwater door de Waal zou stromen. Na pas vier eeuwen zou het proces van de vorming van hoge oeverwallen zijn voltooid. De Franken kwamen terug in het gebied. 1172 is het jaar dat Lent voor het eerst in de boeken staat genoemd (Lentse Historische Kring, 2010). Nijmegen werd in 1230 een vrije Rijksstad en het groeide explosief, het moest maar liefst drie keer zijn omwalling aanpassen. Het noord-zuid verkeer groeide en aan de Veerdam, het latere Veur Lent, ontstond een dienstencentrum (Lentse Historische Kring, 1997, p. 15). Het stuk grond behoorde, tot 1851 bij de nieuwe Gemeentewet, onder het zogenaamde Lent-scheppendom. De bewoners hadden dezelfde voorrechten en plichten als de inwoners van de stad. Aan de grens van het Nijmeegse gebied, bij het latere Fort Knodsenburg, stonden de galg en het rad. Zo werden de Nijmegenaren er aan herinnerd wat hun te wachten stond voor ernstige misdrijven. Het alsmaar groeiende Nijmegen met een stijgende koopkracht van veeleisende consumenten stimuleerde de Lentenaren, en andere dorpen in de Betuwe, tot verdere ontginningen en een grotere productie om in hun eigen voordeel aan de behoefte van de stad te kunnen voldoen. Naar mate de welvaart op het platteland toenam, groeiden ook hun behoeften.

Eind zestiende eeuw raakten Nijmegen en Lent verweekt in de tachtigjarige oorlog. De handel werd geblokkeerd en door de Verenigde Provinciën en Spanje werd er gevochten om het strategisch gelegen Nijmegen. In 1585 werd door de Staten aan de Lentse oever begonnen met de aanleg van schans Knodsenburg om de Waal vrij te houden van Spaanse schepen (Lentse Historische Kring, 1997, p. 27). Dat Nijmegen hier niet van gediend was blijkt uit de verschillende aanvallen om het werkt te verhinderen. De stad was grotendeels katholiek en Spaansgezind.

Uiteindelijk won toch dan de jonge republiek en werd Nijmegen, van stralend middelpunt, schildwacht in een uithoek van de Nederlanden. De stad werd afgesneden van handelsbetrekkingen, verloor zijn stadsrechten en gleed af naar een onbeduidend provinciestadje. Bovendien verloor Nijmegen, in 1635, door de zwaarste pestepidemie in zijn geschiedenis de helft van zijn bevolking (Lentse Historische Kring, 1997, p. 38). Gedurende de tachtigjarige oorlog heerste er een groot religieus fanatisme, wat niet zo gek is aangezien er een keuze moest worden gemaakt omdat de Spaanse koning Filips II om deze reden Nederland de oorlog verklaarde. Een triest gevolg van dit fanatisme betekende dat wie niet protestants was, uitgesloten werd. Een eeuwenlange periode brak aan van systematische discriminatie van alle andersdenkenden. Welgestelde protestanten deelden in het dorp Lent de lakens uit, terwijl de katholieke meerderheid hen met nek aankeek (Lentse Historische Kring, 1997, p. 44).

Toen er in 1607 gewerkt werd aan "De Grift", een trekvaartkanaal tussen Nijmegen en Arnhem betekende dit wederom een tweedeling, maar nu de eerste fysieke in Lent (Lentse Historische Kring, 1997, p. 39). De onderlinge bereikbaarheid van beide delen van het dorp bleek problematisch. De vesting, het kanaal en de dijken hinderde uitbreiding van het dorp, bij de Veerdam moest er zelfs buitendijks worden gebouwd. 1657 was het jaar dat de gierpont zijn intrede deed tussen Nijmegen en Lent, dit zou tot 1923 de directe verbinding zijn met de stad. Hierna waren motorponten nodig om het toenemende autoverkeer op te vangen, de taak die de Waalbrug in 1936 weer zou overnemen. Een gierpont is een rivierpont vastgemaakt aan een ketting die door de stroming voortbewogen wordt. De pont 'gierde' zogenaamd op een kabel die via bootjes met de wal verbonden was. In 1672 zou een verwoestende Franse veldtocht door de Betuwe razen wat wederom veel schade zou aanrichten in Lent, dit alles ten gevolge van de Handelsoorlogen tussen Nederland en Frankrijk. Fort Knodsenburg werd ontruimd en de Fransen begonnen met bombardementen op Nijmegen. De complete stad werd omsingeld en niet veel later capituleerde Nijmegen. De Vrede van Nijmegen werd gesloten (Lentse Historische Kring, 1997, p. 48-51).

Gedurende de achttiende eeuw kende de Nijmeegse markt geen groei, de stad ging steeds meer met de rug naar de Waal leven en worstelde met armoede en verpaupering (Lentse Historische Kring, 1997, p. 52). De verarmde stad en natuurrampen zetten tevens de Lentse economie onder druk. In 1794 kreeg Lent wederom zwaar te lijden onder oorlogsgeweld. Toen de Fransen in januari 1795 in Lent aankwamen, troffen zij een ontredderd spookdorp aan, alle bewoners waren eerder al verjaagd en/of gevlucht voor de Franse bondgenoten. Nederland zou achttien jaar bezet worden door de Fransen (Lentse Historische Kring, 1997, p. 65-70). Tijdens de magere Franse jaren zou het dorp nogmaals door rampspoed getroffen worden. De doorbraak van de Doornikse schaarlijk in 1799 trof Lent bijzonder zwaar (Lentse Historische Kring, 1997, p. 60). Het kleinere Elst zou Lent wat inwoners betreft inhalen en zich later verder uitbreiden als hoofdplaats van de gemeente. In 1850 werd de Griftdijk verhard, waar oorspronkelijk het kanaal De Grift had gelegen. Toen in 1874 na veel gesteggel Nijmegen buiten zijn vestingwallen mocht bouwen kwam in 1875 de weg vrij voor de aansluiting op het spoorwegnet, iets wat Arnhem al in 1845 had. Nijmegen werd verbonden aan Arnhem en de Overbetuwse economie floreerde door de vraag naar groenten en fruit (Lentse Historische Kring, 1997, p.

De sprong over het water

88-92). De andere kant van de medaille was de fysieke tweedeling van Lent door de hoge spoordijk (Lentse Historische Kring, 1997, p. 91). Het dorp zou geblokkeerd worden in zijn expansie naar het westen. Nieuwbouw vond plaats aan de oostkant van Lent, met name in de jaren '70 van de 20^e eeuw. Ondertussen was de Lentse kant van de Waal bijzonder geliefd onder de Nijmeegse bourgeoisie. Vanaf het midden tot eind 19^e eeuw zou het een populair uitgaanscentrum zijn voor de upper class. De rol zou later overgenomen worden door concurrentie vanuit Beek en Berg en Dal (Lentse Historische Kring, 1997, p. 100).

Een Nijmeegse archivaris schetste het volgende beeld van Lent, genaamd "Lentse bekingen":

In den namiddag van een heeten zomerdag de broeiende stad met haar gewoel van rijwielen, razende motorfietsen en onwelriekende, stofopwaaiende auto's te ontvluchten en een kop thee te gaan drinken te Lent, is een niet te versmaden ontspanning. Heerlijk zit men daar (lieftst met de rug naar de zinkende zon en de drukte op den weg) in de koelte der lommerrijke lindebomen, met het volle uitzicht op den breeden Waalstroom, de Ooy en onze stad. Langzaam en statig glijden de zeilschepen voorbij over het spiegelende vlak, stoomboten, met een zonder sleep, stevenen bedrijvig stroom-op en stroom-af. Langzamerhand zinkt de zon, de avondkoelte begint zich al te doen gevoelen; de roeibootjes zoeken hun ligplaats bij de Ooysche sluis, het Lentsche vee, dat in de uiterwaarden graasde, wandelt bedaard naar de duistere stallen in het dorp. Nu flikkeren de laatste zonnestralen her en daar op een venster in de stad; de Grootsestraat wordt een duistere tunnel. Daar verschijnt het lampje in de ankerschuit van de gierbrug, vroolijk danst het heen en weder door den golfslag der voorbijspoedende stoomboten. Het eentonige gelui van keizer Karel (half negen tot negen uur), dat den wegstervenden dag schijnt te beklagen, houdt op; de vleermuizen-zwaluwen van de nacht beginnen te zwieren. Langzamerhand wordt het tijd onze lares en penates weder op te zoeken."

(Schevichaven, 1918)

Vanaf 1908 zou er een tram gaan pendelen van Lent door Nijmegen. Helaas zou vanwege concurrentie van de fiets en de bus de tram er in 1930 mee stoppen (Lentse Historische Kring, 1997, p. 110). Het autoverkeer ontstond en al snel was er sprake van congestie. Arnhem liep Nijmegen wederom voor wat betreft een vaste oeververbinding. Deze werd broodnodig gezien de gestage economische ontwikkeling. In 1913 werd er al een bedrag in de Rijksbegroting opgenomen voor een Waalbrug (Lentse Historische Kring, 1997, p. 113). Het zou pas tot 1936 duren voordat de Waalbrug er kwam. In de tussentijd hadden motorponten dertien jaar lang veel mensen naar de overkant van het water gebracht. De Waalbrug werd aangelegd volgens de Belvédère-variant, wat maximale schade betekende voor Lent. Een alternatieve variant zou Lent minder hebben verdeeld, waarin stond dat de verkeersbrug tegen de spoorbrug werd gelegd (Lentse Historische Kring, 1997, p. 113).

Op 10 mei 1940 viel Duitsland Nederland binnen (Jansen, 1986, p.80). Een poging om de opmars van de Duitsers te staken door beide Waalbruggen op te blazen, had weinig nut. Nederland capituleerde in vijf dagen. Voor Lent pakte de oorlog in eerste instantie goed uit, op bevel van de bezetter moest er meer worden verbouwd, er waren goede bedrijfsinkomsten. De oorlog leek ten einde toen de Engelsen op 20 september 1944 aanvielen (Jansen, 1986, p.81). De bruggen werden veroverd, Nijmegen en Lent waren bevrijd. Het verlies in Arnhem en de inundatie van de Over-Betuwe door de Duitsers betekende nog veel lijden. Lent werd het beruchte "manneneiland". Lent werd zoals zo vaak in de geschiedenis frontgebied. Dit is ook de reden waarom Lent geen echt oud centrum heeft. Vele malen is het verwoest en opnieuw gebouwd. Mede dankzij de steun van een ander nationaal tuinbouwcentrum in Nederland, Aalsmeer, werden de bedrijven weer snel opgebouwd.

In 1882 kreeg Lent zijn eigen station verbonden op de lijn Nijmegen-Arnhem. In jaren '60 werd het echter gesloopt om in 2002 weer geopend te worden vanwege de aanleg van de Waalsprong (Stationsweb, 2010). Voor en na de oorlog was de Waal vaak genoeg dichtgevroren wat betekende dat men zo over het ijs naar de overkant kon lopen. Lentenaren verkochten manden met "pleskens", een soort brood, op de oevers werden tenten opgezet en gedronken. Met het verdwijnen van de strenge winters verdween ook het gemeenschappelijk gevierde volksfeest (Heijden, 2010).

2.4.2. De Waalsprong

1998 is het jaar dat delen van de gemeentes Bemmelen, Elst en Valburg werden geannexeerd als onderdeel van Nijmegen. Daarmee werd het oppervlak van de gemeente met 30% vergroot. De vergroting van de gemeentegronzen was vereist vanwege de toegenomen woningnood in de stad (Buursink & Dinteren, 2005, p. 201).

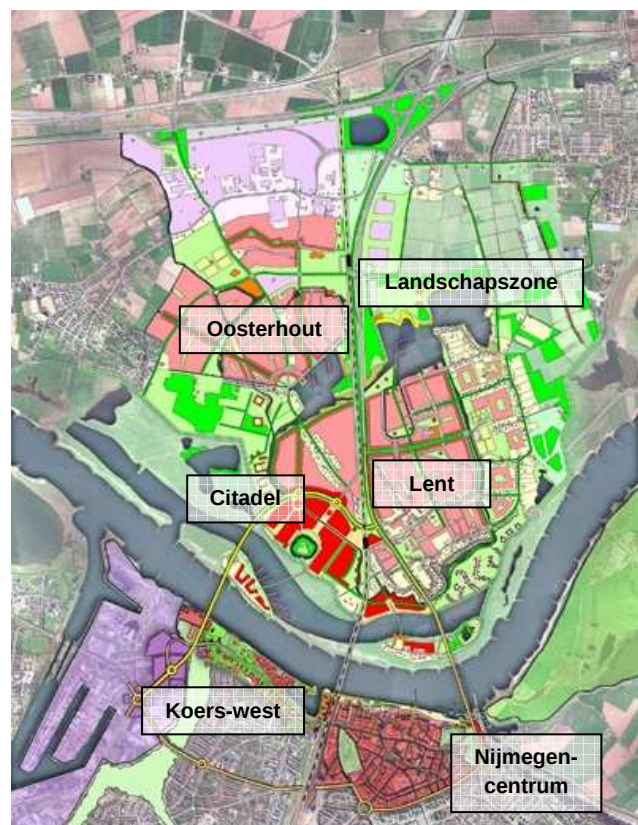
De sprong over het water

In 2000 werd er daadwerkelijk aan begonnen met de bouw van de “Waalsprong” (Buursink & Dinteren, 2005, p. 201). De toenmalig burgemeester Guusje ter Horst liet het nieuwe stadsdeel alvast Nijmegen-Noord noemen, maar hier is men van afgestapt (Gemeente Nijmegen, 2007, p. 27). Wijkraad Lent leden Hans Jansen en Jan Rikken geven aan dat ondanks het feit dat Lentenaren de verstedelijking hebben geaccepteerd het behoud van de naam Lent toch gewenst was. Jansen geeft aan dat in het verleden woningbouw werd geconcentreerd rondom Elst, als hoofdplaats van de gemeente, woningbouw in Lent stagneerde. Nu er weer wordt gebouwd in Lent komen mensen graag terug (Wijkraad Lent, interview, 7 april, 2010). Waalsprong zal in de verre toekomst ongeveer 30.000 Nijmegenaren herbergen in bijna 12.000 woningen, zie tabel 3, waarvan er anno 2010 enkele duizenden zijn gebouwd. Onvoldoende uitgewerkte milieueffectrapportages zorgden voor een vertraging van het project, maar heeft niet gezorgd voor een stop (Buursink & Dinteren, 2005, p. 201). Aangezien het nieuwe stadsdeel niet tegen de stad wordt gebouwd, maar aan de overzijde van een rivier, is het integratieonderwerp altijd een “big issue” geweest (Gemeente Nijmegen, 2007; Kloosterman, 2008; GEM Waalsprong C.V., 2010). Belangrijk voor een goede integratie zijn vaste oeververbindingen. Zoals eerder vermeld kreeg Lent weer zijn treinstation terug. Daarnaast werd in 2004 “de snelbinder”, een fiets- en voetpad tegen de spoorbrug aangelegd (Buursink & Dinteren, 2005, p. 202). De laatste belangrijke ingreep is de aanleg van een tweede stadsbrug. Deze brug zal moet Nijmegen met de auto een stuk toegankelijker maken, er ontstaat namelijk een ringweg. De aanleg is al meerder malen uitgesteld, maar de gemeente verwacht dat de brug in 2013 gereed is. De financiering van de nieuwe brug is voor een deel een tegemoetkoming van het Rijk voor de dijkteruglegging. Marjolein van de Zandschulp (M. v/d Zandschulp, interview, 31 mei, 2010), projectleider ruimtelijke ontwikkeling bij De Stadsregio, geeft aan dat het pas tot 2018 zal duren voordat er pas een echte goede vaste oeververbinding is tussen Nijmegen en de Waalsprong. De tijdsvertraging komt voort uit de renovatie van de rijstroken op de Waalbrug en de verbreding naar vier rijstroken op knooppunt Ewijk.

Locatiekeuze en rijksinvloed

Dat het Rijk invloed heeft op de ontwikkeling van Waalsprong is klip en klaar. Voor de annexatie van (delen) van gemeentes tot een groter geheel is in de geschiedenis altijd goedkeuring nodig geweest vanuit het Rijk, zij hebben immers overzicht over het bestuur van het land. Arnhem verkreeg in de jaren '60 een groter grondgebied, dit werd mogelijk door vanuit een raadsbesluit de Hare Majesteit een verzoek in te dienen. Ook heeft de Gedeputeerde Staten eenmaal een voorstel voor vergroting van gemeentegronden ingediend (Gemeente Arnhem, 1967, p. 2-3). Toen het Rijk in 1992 met de VINEX (Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra) kwam werd voor een deel al de ontwikkeling van Nijmegen bepaald. Een belangrijk uitgangspunt van de VINEX is de bescherming van open gebieden in Nederland door verstedelijking te concentreren rond bestaande grote steden; dit is exact wat de Waalsprong doet. De KAN-regio bestond overigens toen nog maar net; het werd in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening, 1988, aangemerkt als knooppunt (VROM, 2010).

Als reactie op de Discussienota “Arnhem-Nijmegen ligt goed”, visie ruimtelijke ontwikkeling KAN-regio, vroeg de Provinciale Staten de Gedeputeerde Staten om een onderzoek te laten doen naar de ruimtelijke ontwikkeling (Geurtz, 1992, p.7). Gedeputeerde Staten vroeg daarop Werkgroep “Woningbouwproblematiek Nijmegen” (WONIJ) om een vergelijking van de voorkeurslocatie, stadsdeel ten noorden van de Waal, met andere denkbare bouwlocaties in de omgeving van Nijmegen



Figuur 8: Plankaart Waalsprong
(Gemeente Nijmegen, aug. 2007)

De sprong over het water

(Geurtz, 1992, p. 12-13). Achtergrond hiervan is dat realisering van Waalsprong mede afhankelijk is van (financiële) medewerking van het Rijk (Geurtz, 1992, p. 7). Na een vergelijking in de vorm van een kosten en baten analyse samen met een multicriteria analyse werd duidelijk dat, toeval of niet, Waalsprong per saldo de meest gunstige locatie/cluster is (Geurtz, 1992, p. 18). Ten opzichte van andere varianten, zoals nieuwbouw concentreren rond Elst, Beuningen of andere kernen, scoort de Waalsprong het hoogst. Tegenover de relatief hoge investeringskosten als gevolg van verplaatsing van glastuinbouw, stonden de relatief gunstige effecten wat betreft vervoerskosten, consumentensurplus stedelijke voorzieningen en consumentenwaardering wonen en milieu. In 1993 werd door KAN (Knooppunt Arnhem Nijmegen, nu De Stadsregio) definitief voor de Waalsprong variant gekozen (Gemeente Nijmegen, 2007, p. 9).

De dijkteruglegging

De dijkteruglegging is een opdracht die pas later in het plan verwerkt werd, zichtbaar in figuur 8 en 9. In de jaren '90 werd de flessenhalsproblematiek in Nijmegen duidelijk (Gemeente Nijmegen & Waterschap Rivierenland, 2009, p.7). Er werd duidelijk dat de Nederlandse dijken niet allemaal bestendig waren tegen hoog water, ook werd duidelijk dat de Nederlandse rivieren in de toekomst meer water zullen herbergen. Om Nijmegen en de rest van Nederland te beschermen tegen overstromingen trad het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2000 in overleg met de gemeente Nijmegen binnen het kader "Ruimte voor de Rivier" om een oplossing te vinden voor de vernauwing van de Waal bij Nijmegen (Ruimte voor de rivier, 2010). In 2006 werd de Tweede Kamer het eens over de Planologische Kern Beslissing: een verbreding van de Waal van 200 meter naar 350 meter, met het behoud van een primaire waterkering als eiland voor een nevengeul en een waterstandsdeling van 27 centimeter (Gemeente Nijmegen & Waterschap Rivierenland, 2009, p.8). Vervolgens kreeg Nijmegen de opdracht om een ruimtelijk plan te maken voor de inpassing en vormgeving van de dijkteruglegging. In 2007 was deze gereed, "Ruimtelijk Plan Dijkteruglegging Lent". Het plan werd verdeeld in verschillende deelprojecten: de stadsbrug, Waalfront, Oosterhoutse Waarden en de Waalsprong. De centrale gedachte luidde: Nijmegen omarmt de Waal!



Figuur 9: Animatie dijkteruglegging, (GEM Waalsprong C.V., 2010)

De sprong over het water

De Citadel

Gedurende de planvorming was er sprake van verschillende wisselingen. Zo zou eerst het centrum van Waalsprong gelegen zijn in het dorp Lent (Gemeente Nijmegen, aug. 2007, p. 42). Later heeft men besloten om te kiezen voor een stadsdeelcentrum ten westen van de spoorlijn rondom fort Beneden-Lent, wat als centraal thema fungeert binnen project “de Citadel” (GEM Waalsprong C.V., 2010). Het fort is een rijksmonument en ook de gemeente Nijmegen zet in op de trend van het gebruiken van karakteristieke historische en landschappelijke elementen als aanleiding voor een plan. De reden voor deze ligging is dat het aansluit op het huidige centrum van Nijmegen en het eigenlijk vergroot, zie figuur 8. Daarnaast sluit het aan op Koers West, een koepel van ontwikkelingen namelijk: de nieuwe stadsbrug, Waalfront en de revitalisering van bedrijventerreinen.

Huub Kloosterman deed eerder in opdracht van GEM Waalsprong een onderzoek naar de identiteit die de Citadel zou moeten krijgen (Kloosterman, 2008). Hierin staat dat de Citadel zeker niet het zoveelste Vinex-centrum mag worden, het moet van toegevoegde waarde zijn. Nijmegenaren moeten verleid worden om de overkant op te zoeken. De citadel moet zich onderscheiden van de gevestigde orde. Er wordt gedacht aan zogenaamde creatieve ondernemers en jonge pioniers die een andere leefstijl ambiëren. Al snel kan de relatie worden gelegd met Amsterdam-Noord, waar juist deze groep mensen Noord een succes maakt. Een verschil is wel dat Amsterdam-Noord ontwikkelt is en de groep zelf voor de wijk gekozen heeft; in Nijmegen is dat anders, de jonge pioniers moeten ook een reden hebben om voor de overkant te kiezen.

In een door de gemeente georganiseerde discussie, november 2007, in het Lux te Nijmegen over “de Citadel” geven twee onafhankelijke “recensenten” hun visie op het plan. Carel de Reus, betrokken geweest bij de ontwikkeling van het Limos-terrein en de Benedenstad, verbaast zich over de ligging. Voor de mensen uit de binnenstad is het prima te bereiken, maar de stadsdeelnemers, voor wie het feitelijk bedoeld is, moeten er met de auto naar toe en kiezen misschien voor een andere winkelplek. Over de ambitie van “de Citadel” als Manhattan aan de Waal, zegt hij het volgende:

“Nijmegen is een stad met enorm veel voorzieningen van hoog niveau. Dan moet je wel iets heel bijzonders neerzetten wil je mensen uit de stad naar de Citadel lokken. De cultuur van de stad is eeuwenoud en die kopieer je niet zomaar. Misschien is het wel te ambitieus en moeten we de voeten op de vloer houden.”

(Gemeente Nijmegen, nov. 2007)

De Reus adviseert om vooral te bouwen voor de bewoners in plaats van voor alle Nijmegenaren. De heer Kloosterman is ook bij de discussie aanwezig en geeft aan dat hij ook heeft geadviseerd bij Vinex-ontwikkeling Leidsche Rijn, ook hier komt het centrum aan de rand te liggen. Kloosterman constateert dat de plannen weinig weg hebben van Nijmegen, ze zijn echt door de projectontwikkelaars gemaakt; hij zegt, “zij zouden net zo goed van Mars kunnen komen”. Identiteit is volgens hem essentieel voor een succes. Een gewenste identiteit is volgens Kloosterman jong en creatief. De Reus reageert op Kloosterman door te zeggen dat jong wel een leuke ambitie is maar dat we in de tussentijd aan het vergrijzen zijn, daarnaast willen mensen toch gewoon kunnen consumeren. Een broedplaats genereren voor een subcultuur is buitengewoon moeilijk, daarvoor moet de stad toch een stuk groter zijn. Wijkwethouder Hannie Kunst concludeert dat er wellicht ruimte komt voor tijdelijke projecten, er nog eens goed nagedacht dient te worden over de invulling en het gebruik en het zeker niet alleen bedoeld is voor de rijken, er komt namelijk dertig procent sociale woningbouw in (Gemeente Nijmegen, nov. 2007).

Oosterhout

Als eerste werd er begonnen met de buurt Oosterhout (Gemeente Nijmegen, aug. 2007, p. 48), deze is ook als eerste opgeleverd, zie figuur 8. Dat wij nu in het jaar 2010 terug zien in de manier van bouwen. Stedenbouwkundige Gijs Frencken geeft aan dat de buurt alle kenmerken heeft van een Vinex-buurt met lage bebouwingsdichtheden en radiale lijnen, Bhalotra-achtig. Met deze uitspraak verwijst hij naar Ashok Bhalotra, directeur van Kuiper Compagnons, bekend van nieuwbouwwijken Kattenbroek, Amersfoort, en Stad van de Zon, Heerhugowaard, waar weinig ruimte is gelaten voor oorspronkelijke landschappelijke structuren. Wat Oosterhout betreft heeft Frencken kritiek:

“Je krijgt dus hele monofunctionele eenheden, wonen, winkels, de mix van kleinschalige bedrijvigheid en dergelijke. Wat je nu kan zien aankomen wat uit de klauwen loopt.” Het valt volgens hem te vergelijken met Arnhem-Zuid: *“Er ontstaat hier toch weer een steenachtig,*

De sprong over het water

stedelijk gebied. En ik denk ja, dit is volgens mij heel erg te vergelijken met een eigentijdse variant van wat Arnhem in de jaren '50, '60 en '70 heeft gedaan aan de zuidkant van de stad."

(G. Frencken, interview, 12 april, 2010)

Lent

Inmiddels is een tweede buurt zo goed als afgerond: Visveld (Gemeente Nijmegen, aug. 2007, p. 48). Deze buurt borduurt duidelijk voort op de bestaande structuren van het oude dorp Lent, maar dan op een stadse manier met brede lanen, moderne en gemixte bouwstijlen, en forse bouwblokken, zie figuur 8. De Griftdijk, de Vossenpeldsestraat en de Vissveldsestraat worden door Mathieu Schouten (M. Schouten, interview, 21 april, 2010), ontwerper van Waalsprong, genoemd als dragers van het plan. De Nijmeegse landschapsarchitecte Sonja Mihaljevic geeft op haar beurt kritiek op het ontwerp van Visveld. Zo zegt ze het volgende:

"Als je hier door die nieuwe wijk rijdt dan schrik je je te pletter. Omdat de kwaliteit van wat hier staat, de straatprofielen en dergelijke zijn wel heel slecht. Ten opzichte van Arnhem. Bijvoorbeeld De Schuytgraaf waar veel meer over nagedacht is."

(S. Mihaljevic, interview, 15 april, 2010)

Een grote fout in de straatprofielen vind zij de breedte, deze is te breed voor de hoogte van de woningen. Verder heeft zij behoorlijke twijfels over de ontwikkeling van Waalsprong in zijn totaliteit. Ze mist een echt supervisor: iemand heeft vlekjes gemaakt en anderen kleuren ze in. Iedereen zou op zijn schaal goed gekeken hebben, maar niemand heeft van de kleine tot de grote schaal gekeken. Interessant om te vermelden is de achtergrond van Sonja Mihaljevic. Ze is inmiddels al meer dan tien jaar werkzaam in Nederland en is van oorsprong Oostenrijks, bijzonder groot is het verschil in bouwen zegt ze. In Nederland durven we te experimenteren in Oostenrijk is men heel conservatief. De grote dynamiek in Nederland heeft volgens haar wel tot gevolg, dat als je als landschapsarchitect met pensioen gaat, de helft van de projecten niet meer bestaat.

Voor Hans Jansen, lid van wijkraad Lent en bewoner Visveld, waren "de fouten" in het plan geen groot probleem. Toen hij in 2000 in Visveld ging wonen was nieuwbouw goedkoper dan bestaande woningen, die waren peperduur. Daarnaast is Lent gewoon heel dichtbij het centrum en zit je vlakbij een mooi landschap. De woningen waren aardig, een beetje experimenteel, vier woningen in de vorm van een groot huis. Bij het inschrijven voor een kavel waren er negentig mensen voor hem, maar omdat het ging om medebouw haakte iedereen af (Wijkraad Lent, interview, 7 april, 2010). Anno 2010 is ook een start gemaakt met de buurt Laauwik, in 2015 verwacht men dat deze afgerond is. Overeenkomstig met de uitspraken van wijkraadlid Willy Beuseker in Hoven te Zutphen pakt de stedelijke uitbreiding van een dorp goed uit als het om voorzieningen gaat (W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010). Lent beschikt nu over het nieuwe sportpark Vossenpels en multifunctioneel voorzieningencentrum De Ster.

Landschapszone

Naast de eerdere drie genoemde ontwikkelingszones in de Waalsprong, Citadel, Oosterhout en Lent, zal er ook een landschapszone worden ontwikkeld, zie figuur 8. De landschapszone komt te liggen tussen Lent en Oosterhout en zal onder meer ruimte bieden aan drie grote waterplassen, speelweiden, wandelparken, fietspaden, bossen en allerlei andere voorzieningen (Gemeente Nijmegen, aug. 2007, p. 56). Met een aanleg van bijna 12.000 woningen betekent dat volgens de Waalsprongmonitor, zie tabel 3, ongeveer 30.000 inwoners aan de overzijde van de Waal. Dat komt in 2030 neer op 1/6 van de totale Nijmeegse bevolking. Vanzelfsprekend zullen zij in hun groenbehoefte moeten worden voorzien. Recreatie is niet de enige reden voor de aanleg van een landschapszone. De grote waterplassen fungeren ook als retentiebekkens, waar het overtollige water van het stadsdeel naartoe wordt gevoerd. Verder is interessant dat de landschapszone aansluit op een groter geheel van een parklandschap namelijk, Park Lingezegen. Een deel van het 1.500 hectare grote park wat als rijksbufferzone zal fungeren tussen Arnhem en Nijmegen genaamd "De Woerdt" sluit aan op de landschapszone. Park Lingezegen is geen stadspark meer, maar een stedenpark gezien zijn grootte: achttien maal groter dan het Goffertpark in Nijmegen en bijna vijf maal groter dan Central Park in New York (Park Lingezegen, 2010).

Waalsprong een saaie, normale Vinex-wijk?

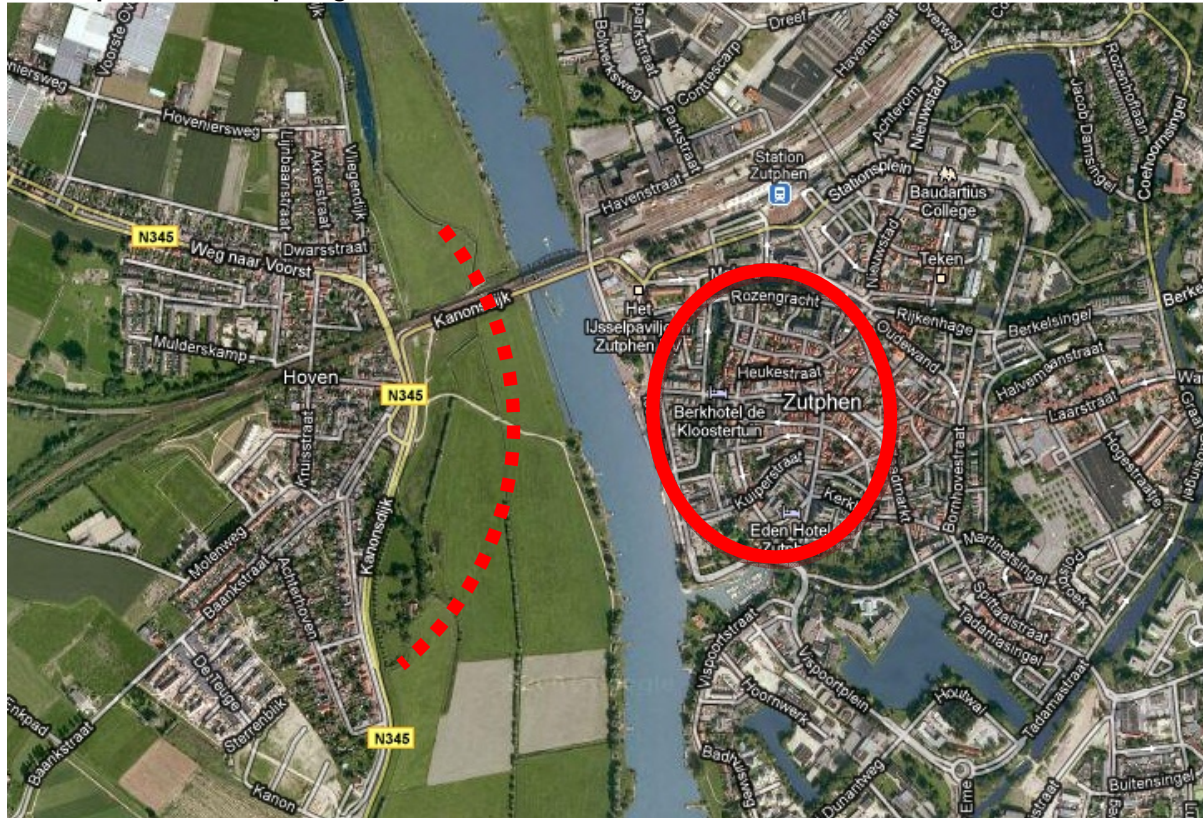
Op de vraag of de Waalsprong, zoals zo veel Vinex-wijken, niet iets wat kaal en eenzijdig is gebouwd, wat eerdere interviews ter sprake kwam, antwoord Mathieu Schouten in eerste instantie ontkennend. Later geeft hij aan dat er hier en daar het wel wat eenzijdig zou kunnen zijn, maar dat dit te maken

De sprong over het water

heeft met het continue spanningsveld tussen gemeente en de ontwikkelaar (M. Schouten, interview, 21 april, 2010). De ontwikkelaar wil het liefst geld besparen en seriematig bouwen, de gemeente op zijn beurt moet de kwaliteit hoog houden. Omdat de markt het wil is Oosterhout ook grotendeels in de jaren '30 stijl gebouwd, de gemeente heeft hier geen moeite mee gehad. Door vertraging in het bouwproces wordt de wijk langzamer gebouwd en ontstaat er meer diversiteit. De strubbelingen in het spel van belangen zorgen van zelf voor vertraging (M. Schouten, interview, 21 april, 2010). Naast het feit, dat de gemeente altijd in discussie is met de ontwikkelaar, moet ook gezegd worden dat de Waalsprong bijna geen Vinex-wijk meer genoemd kan worden. Een Vinex-wijk is een uitleglocatie die tussen 1995 en 2005 is gerealiseerd (VROM, 2010). In het geval van de Waalsprong gaat deze definitie niet op, het stadsdeel is waarschijnlijk pas rond 2020 afgerond. Grootschalige nieuwbouw krijgt in de volksmond al snel het predicaat "Vinex", terwijl er in de hedendaagse stedenbouw veel veranderd is.

De sprong over het water

2.5. Zutphen - IJsselsprong



Tabel 4: Bevolkingsaantallen Zutphen en IJsselsprong (Hoven)

	Zutphen	IJsselsprong (Hoven)
1 jan. 1900	18.321 inwoners	500 inwoners***
1 jan. 1930	19.908 inwoners	900 inwoners***
1 jan. 1960	25.036 inwoners	2.295 inwoners
1 jan. 1990	31.003 inwoners	2.048 inwoners
1 jan. 2010	46.877 inwoners*	2.696 inwoners
Prognose 2030	ca. 36.750 inwoners**	ca. 7.000 inwoners

* De grote groei van Zutphen tussen 1990 en 2009 is te danken aan de samenvoeging met de gemeente Warnsveld, ca. 10.000 inwoners, in 2005.

** Gebaseerd op cijfers van prof. Wim Derks (2008)

*** Aanname op basis van volgende feiten: 1815; honderd inwoners en 1927; aansluiting op waternet.

**** Aanname op basis van de verwachting: 1.500 nieuwbouwhuizen x 2,4 inwoners per huishouden

Bronnen: CBS (2010) en Regionaal Archief Zutphen (2010)

2.5.1. Geschiedenis van Hoven

De geschiedenis van Hoven gaat in vergelijking met moederstad Zutphen niet zo ver terug in de tijd. Michel Groothedde verhaalt op de website van de gemeente Zutphen de vroege historie van de stad. Aangetrokken door de goed bevaarbare IJssel en Berkel, de zandruggen en de drassige overstromingsgronden waren het de Romeinen, en later de Franken, die zich er vanaf 300 na Christus zich vestigden (Groothedde, 2010). In 882 werd het Frankische koningshof en omliggende nederzettingen door de Vikingen verwoest. Zutphen werd een graafschap en bouwde vestingwerken ter verdediging. In 1196 kreeg Zutphen als eerste Gelderse stad stadsrechten. Door de vele oorlogen, met name de langdurige oorlog tegen de Spanjaarden en de verzanding van de IJssel, verloor Zutphen zijn Hanzecontacten. Toch ontwikkelde het zich in de 17^e eeuw tot een welvarende marktplaats (Groothedde, 2010).

Toen Zutphen op de Spanjaarden was veroverd, begon men rond 1600 met de modernisering van de vestingwerken (Frijhoff, 2003, p. 237). Enkele hofjes van particulieren en ambtenaren gingen verloren. Ter compensatie werden onder meer stukken grond toebedeeld aan de overkant van de IJssel. Zo ontstonden de eerste hofjes in het stadsdeel de Hoven, dat daaraan zijn naam heeft ontleend (Frijhoff,

De sprong over het water

2003, p. 237). Rond 1639 had Zutphen een gierpont als verbinding naar de overkant. Toen was er nog sprake van een avondklok en sloot de stad om 22 uur wat een nachtverblijf in Hoven betekende. In 1815 had de Hoven slechts honderd inwoners tegenover 7.643 inwoners in Zutphen (Frijhoff, 2003, p. 96). Rond 1800 had de Hoven een eigen steenfabriek (Frijhoff, 2003, p. 121). 1860 was het jaar dat de IJsselbrug en de IJsselkade in Zutphen werden aangelegd. In de 19e eeuw groeide de Zutphense bevolking van 8.000 tot 16.000 inwoners op slechts 40 hectare grond binnen de middeleeuwse stadsmuren, ingeklemd door haar vestingwerken (Groothedde, 2010). Op 16 april 1874 betekende de Vestingwet van Gus Weitzel een versterking van de Hollandse Waterlinie, maar tegelijkertijd groen licht voor het bouwen buiten de vestingwallen in steden als Den Bosch, Deventer, Nijmegen en Zutphen. Het openbreken van de vestingwerken betekende de aanleg van de spoorbrug en in 1876 de aansluiting op het spoor richting Apeldoorn en Amsterdam. Tussen de huidige treinstations Brummen en Zutphen had Hoven tussen 1882 tot 1917, en van 1940 tot 1941 een eigen stopplaats in gebruik. De voormalige halte was onderdeel van Staatslijn A tussen Arnhem en Leeuwarden (Stationsweb, 2010).

De aantallen in tabel 4 zijn in de jaren 1900 en 1930 sterk gebaseerd op aannames, maar men mag verwachten dat Hoven ook groei hebben gekend als gevolg van de Vestingwet. In 1869 had de Hoven een eigen openbare basisschool, één van de zes in Zutphen (Frijhoff, 2003, p. 163). In 1900 werd het schoolverzuim gemeten. Het meeste verzuim vond plaats in de Hoven: zomer 12%, winter 10%, dit kwam omdat de kinderen voortdurend veldarbeid moesten doen op het land. Na de invoering van de leerplicht in 1900 ging het verzuim naar 4%, en was de Hoven een middenmotor (Frijhoff, 2003, p. 164). In 1917 kreeg de hele stad stroom, behalve de Hoven. In 1927 werd de Hoven aangesloten op de waterleiding en het stroomnet (Frijhoff, 2003, p. 178). In 1932 werden zes woningen gebouwd in de Hoven bij het woonwagenkamp. Ze waren bedoeld voor asociale gezinnen die men wel onderdak moest geven, maar liever kwijt was (Frijhoff, 2003, p. 181). Iedere maatschappelijke laag in Zutphen had zijn eigen vereniging, behalve de Hoven, daar ging de wijk voor de zuil of klasse (Frijhoff, 2003, p. 188). Bij de bevrijding van Zutphen op 2 april 1945, moest de Hoven een week langer wachten (Frijhoff, 2003, p. 197). Na de bevrijding werd de Hoven eerst per schip en later per gierpont bereikbaar. Hierna werden de verbindingen hersteld, waaronder de spoorbrug en IJsselbrug (Frijhoff, 2003, p. 207). Na de oorlog is de bevolking in Hoven verdubbeld, zie tabel 4, van ca. 900 tot boven de 2000 inwoners. Volgens Beuseker, sinds 1974 woonachtig in Hoven en daarvoor opgegroeid in Zutphen, was Hoven vroeger nog echt het dorp tegenover de stad. Er was sprake van rivaliteit, men was Hovenees of kwam uit de stad:

“Als de jongens dan hier in de stad kwamen, ja dan was het klappen. In de latere jaren was dat ook nog wel, toen ik hier zat, dat we dan in Hengelo uit gingen en dan moest je niet zeggen dat je uit Hoven kwam.” (...) “En heel vroeger, als je uit de Hoven kwam en je had een grietje in de stad of andersom je had een grietje in de Hoven, ja, die werd dan dus echt de brug over gebracht. Dat kon dus niet.”

(W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010)

In 1989 kwam een einde aan ruimtegebrek binnen de gemeente Zutphen; het grondgebied werd vergroot tot 2500 hectare (Groothedde, 2010). Op de nieuwe grond werd in 1992 begonnen met de nieuwbouwwijk Leesten en is inmiddels voltooid en bestaat uit 3.500 woningen met ongeveer 10.000 inwoners. In 2005 werd Warnsveld samengevoegd bij de gemeente Zutphen wat een vergroting van het grondoppervlak betekende tot 4.284 hectare. In de jaren 1994 en 1996 was er sprake van zeer hoog water in de IJssel (W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010). Willy Beuseker, bewoner en ondernemer in Hoven, zegt dat er zelfs een straal water uit de muurwand van het viaduct spoot. Het lek werd elk half uur gecontroleerd op helderheid. Indien het vuil water zou zijn dan zou er grond uit de dijk meekomen. Het project “Ruimte voor de rivier”, ministerie V&W, is opgezet om Nederland in de toekomst te behoeden voor overstromingen in riviergebieden. Met de Stedendriehoek, 2001, werd een belangrijke stap gezet naar gezamenlijk beleid op het gebied van wonen, verkeer, ruimtelijke ordening, economisch- en sociaal beleid tussen de zeven gemeentes Apeldoorn, Deventer, Zutphen, Brummen, Epe, Lochem en Voorst. De samenwerking in de regio leidde in 2002 tot de planvorming voor de IJsselsprong (Projectbureau IJsselsprong, 2009).

Deventer's Hoven: geen sprong!

Wie goed op de kaart kijkt ziet het echt: de Hanzesteden Zutphen en Deventer liggen allebei op de rechter-IJsseloever en hebben beiden op hun linker-IJsseloever een plaats genoemd “Hoven”. Enig verschil is dat Deventer het “De Hoven” noemt en Zutphen “Hoven”. Gelijk aan Zutphen heeft

De sprong over het water

voormalig vestingstad Deventer in de 17^e eeuw, tijdens de modernisering van de vestingwerken, ter compensatie van de bebouwing in de stad hofjes moeten aanleggen aan de overkant van de IJssel.

Waar men in Zutphen nu bezig is met de verdere ontwikkeling van de westoever houdt Deventer zich vooralsnog rustig. Deventer heeft zich eerder al zonder succes sterk gemaakt voor een sprong. Het Structuurplan "Omtrent Deventer" (Boer, de, 1969) geeft een helder beeld van de situatie eind jaren '60, toen men in Deventer een sprong wilde maken, maar er nooit kwam.

Om een stagnatie van de groei van Deventer te voorkomen maakte men plannen voor een "Dubbelstad" (Boer, de, 1969, p.12-13, 72). Rond 1970 zou namelijk de woningbouw nagenoeg stil komen te liggen door bouw tot tegen de gemeentegrenzen. Deventer wilde de sprong maken naar de linker-IJsseloever. Het Rijk zou echter geen medewerking verlenen, de minister van VROM wees het plan in 1968 af (Boer, de, 1969, p.13). De afwijzing gaf als alternatief het bouwen in oostelijke en noordelijke richting. Om deze te taak te vervullen zou er door middel van een uitgekiend stedenbouwkundig plan een aantrekkelijke leefomgeving moeten worden gecreëerd in het fraaie parklandschap van Diepenveen. Hier was men in Deventer al min of meer mee bezig. In 1960 verwierf het vanwege een beperkt grondgebied 430 ha grond van Diepenveen (Boer, de, 1969, p.79). Voordat de Rijksplanologische dienst een negatieve uitspraak had gedaan waren provinciale beleidsmakers het al oneens met een sprong over de IJssel. Een westelijk uitbouwmodel brengt de vorming van een dubbelstad met zich mee. Men had de volgende bezwaren over een dubbelstad: de binnenstad wordt bedreigd, meer verkeersproblemen met de IJssel als barrière, de westelijke oever heeft weinig natuurschoon en is duur te bebouwen (Boer, de, 1969, p.72). In tegenstelling tot de westelijke oever was er op de oostelijke oever van de bezwaren geen sprake. Deventer heeft zich dan ook constant verder ontwikkeld naar het oosten.

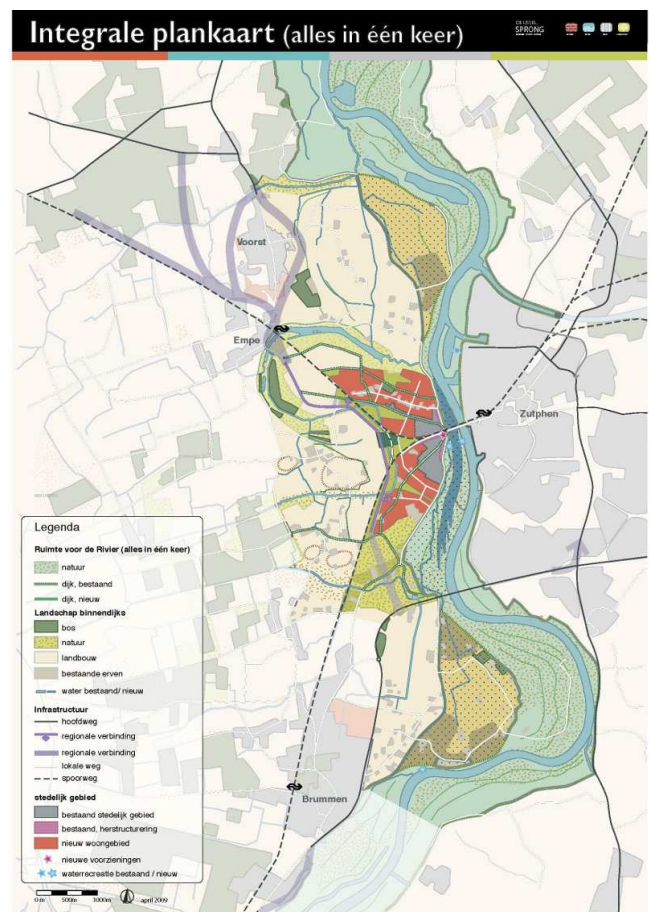
2.5.2. De IJsselsprong

In tabel 4 is zichtbaar dat het aantal inwoners van Hoven ten opzichte van 1 januari 1990 met 648 mensen is gestegen, een forse groei, aangezien het inwoneraantal sinds de jaren '60 nagenoeg gelijk was gebleven. De bevolkingsgroei heeft te maken met de uitbreidingen die nu al plaatsvinden aan de zuidzijde van Hoven: "de Teuge". De Teuge I is al aanlegt met ongeveer 100 woningen, waarvan 40 klimaatneutrale woningen. Nu is men bezig met "de Teuge II" met 70 nieuwe woningen. De bouw van nieuwbouwwijk "de Teuge" betekende het behoud van basisschool "Theo Thijssen". De gemeenteraad van Zutphen heeft in het kader van de toekomstige groei van Hoven 478.000 euro vrijgemaakt voor de aanleg van drie semi-permanente lokalen (Grootendorst, 2008). Nieuwbouw "de Teuge" valt niet onder project IJsselsprong, maar onder het eerder raadsbesluit in 2000 tot uitbreiding van Hoven met circa 1.200 woningen in het kader van de ontwikkelingsvisie Zutphen 2020.

Integraal voorstel Gebiedsontwikkeling - IJsselsprong

De werkelijke planvorming voor IJsselsprong komt tot uitdrukking in "Integraal voorstel Gebiedsontwikkeling – IJsselsprong". Deze geeft alle informatie over het project en keuzes die binnen het proces gemaakt zijn.

Het idee van de IJsselsprong is in 2002 ontstaan in de ontmoeting tussen twee werkprocessen: Planologische Kernbeslissing "Ruimte voor de rivier" en "Regionale Structuurvisie" van Stedendriehoek. Als eerste moest er in Zutphen gezorgd worden voor een veilige afvoer van het IJsselwater. En daarnaast moest er in de regio Apeldoorn-Deventer-Zutphen een plek worden gevonden voor 30.000 nieuwe woningen (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p.9).



Figuur 10: Plankaart "Alles in één keer"
(Projectbureau IJsselsprong, 2009)

De sprong over het water

Om het project zo integraal mogelijk aan te pakken zal er op het gebied van infrastructuur ook een rondweg rond Hoven worden aangelegd. Alle processen worden samen aangepakt: “Alles in 1 keer”, zie figuur 10.

Op het gebied van water waren er drie varianten: een nieuwe rivierarm (achterlangs de Hoven), een verborgen bypass (achterlangs de Hoven) en breed water voor Zutphen. Uiteindelijk is gekozen voor de laatste variant: een lange brede geul met de dijkverleggingen bij Cortenoever en De Voorsterklei. Gezegd wordt dat voor het bieden van veiligheid op de lange termijn er altijd combinaties nodig zijn van de geul en de twee dijkverleggingen. De punten waarop de eerste twee varianten afvielen waren verdrogingseffecten op “natuurparels” en ingrepen in het landschap, maar het doorslaggevend argument was waarschijnlijk de hoge kosten die de businesscase niet sluitend konden maken. In tegenstelling tot de voorgaande varianten wordt in de variant “Breed Water voor Zutphen” natuur en landschap gespaard en is er een grote kans op een sluitende businesscase.

In hoofdstuk 6 van “Integraal voorstel Gebiedsontwikkeling – IJsselsprong” (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p. 47) gaat men in op de invulling van het gebied. Een belangrijke waarde is het uitzicht vanaf de IJsselvallei op het 18^e eeuwse rivierfront met daarachter de middeleeuwse stad van Zutphen. Zichtlijnen worden beplant en vrijgehouden van bebouwing, bouwhoogtes worden beperkt gehouden en vrijkomende ruimte door de aanleg van een rondweg rond Hoven wordt gereserveerd voor de aanleg van een rivierpromenade. De nieuwe woonwijk krijgt een capaciteit van 3.000 woningen verdeelt over drie woonmilieus: “intensief dorps wonen aan de rivier”, “wonen aan het landschap” en “wonen in een mozaïek van erven en tuinen” (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p.53). Als tegenwicht tegen het klassieke stedelijke front van Zutphen wordt de overkant dorps en landelijk, alleen waar de IJsselbrug in Hoven aanland zal er stedelijk worden gebouwd. Het thema “wonen in een mozaïek van erven en tuinen” komt tot uitdrukking in het wisselen in groottes van paden en kavels. Doel is om een ontspannen dorps sfeer te creëren, bestaande landwegen en boerderijen maken hier deel van uit (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p.54).

Het woonprogramma zal gefaseerd worden uitgevoerd. Elke twee jaar wordt de vraag naar woningen gemonitord, zodat het bouwprogramma eventueel kan worden aangepast. Bij de vaststelling van de Intergemeentelijk Structuurvisie (IGSV) in juni 2008 tussen de gemeenten Brummen, Voorst en Zutphen werd de motie aangenomen dat de noordelijke en zuidelijke flank van de IJsselsprong niet gebouwd zullen worden alleen als dat op termijn nodig blijkt te zijn (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p.54). Het voorstel “Alles in 1 keer” geeft aan dat de nieuwe woonwijk in de Hoven volgens de meest recente stedenbouwkundige inzichten zal worden gebouwd. Duurzaam bouwen en energiezelfvoorziening spelen een belangrijke rol. De leefbaarheid zal sterk worden verbeterd door een hoger voorzieningsniveau.

Men denkt dat er een behoorlijk draagvlak onder de bevolking is voor de IJsselsprong. Wel vindt een deel van de Zutphenaars het aantal woningen te hoog en vreest men voor aantasting van de uiterwaarden door het graven van een geul. Al wordt er volgens het voorstel gezegd dat mensen het graven van een geul altijd minder ingrijpend vinden dan het aanleggen van een bypass. De aanleg van de rondweg betekend voor Hovenaren een verbetering van de ontsluiting, leefbaarheid en veiligheid. Agrariërs wilden alleen in het geval van een goede verplaatsings- en schaderegeling meewerken (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p.61).

Ook bestuurlijk wordt het voorstel gedragen; het is door alle gemeenten vastgesteld. De provincie, als groot voorstander van integrale samenwerking, was de grote trekker van het regio-initiatief. Het algemeen bestuur van Waterschap Veluwe, de uitvoerder van de rivierkundige maatregelen, is ook akkoord gegaan. Tenslotte zijn ook de ministeries VROM en V&W tevreden over de integrale gebiedsontwikkeling. Het zou de samenwerking stimuleren, bevordert ontkokering en versterkt het draagvlak (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p. 63)

Tevens geeft het voorstel een indicatieve planning (Projectbureau IJsselsprong, 2009, p.68). De komende jaren zullen overeenkomsten moeten worden gesloten in de vorm van uitvoeringscontracten, ruimtelijke ordening procedures en definitieve ontwerpen. In 2018 zal de infrastructuur er moeten liggen en tussen 2016 en 2030 wordt er gewerkt aan de uitvoering van de woningbouwplannen.

IJsselsprong: het proces

De planvorming voor de IJsselsprong liep en loopt nog altijd niet vlekkeloos. Sinds het publiekelijk brengen van het idee voor een sprong, rond 2005, kwam er geregeld kritiek. “Stop de IJsselsprong” onderdeel van “Stichting Behoud IJssellandschap” uitte felle kritiek tegen de bouw van 3.000 woningen in Hoven. Bekende Nederlanders als acteur Willem van Toorn en presentator Harm Edens werden door de protestgroep gevonden als ambassadeurs (Stopdeijsselsprong.nl, 2010).

De sprong over het water

Naast tegenwerking vanuit de bewoners is ook het Rijk niet direct overtuigd van de plannen. Op 21 december 2009 liet staatssecretaris van V&W Tineke Huizinga per brief weten niet akkoord te gaan met het Integrale Voorstel voor de IJsselsprong. Protestgroep Stop de IJsselsprong presenteert de brief op haar website met de volgende informatie. Het plan ontbreekt nog aan een goede uitwerking en programma voor de uitvoering van de voorkeursvariant "Breed water voor Zutphen". De verdere uitwerking door de gemeente met een hierop volgende verplichte toetsing aan de hoogwaterveiligheidsnormen zal in de zomer van 2010 rond zijn. Wel is het ministerie van V&W bereid 29,5 miljoen euro uit te trekken voor de werkzaamheden aan de rivierverruiming.

Met de gemeenteraadsverkiezingen op 3 maart 2010 werd Stadspartij Zutphen/Warnsveld, groot tegenstander van IJsselsprong, de tweede grootste partij van Zutphen. PvdA, voorstander van IJsselsprong, won de verkiezingen. In Zutphen waren 29 zetels te verdelen, PvdA en Stadspartij wonnen beiden 6 zetels (De Stentor, 2010). Een coalitie werd later gesloten met Groenlinks en D66. Hans de la Rose, voorman van Stadspartij, kreeg de portefeuille IJsselsprong en moet nu aan verschillende belangen tegemoet komen: Gemeenten Voorst en Brummen, Stedendriehoek, Stop de IJsselsprong, coalitiepartijen en zijn achterban. Willy Beuseker, cafetaria-eigenaar, en wijkraadlid van Hoven (W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010) geeft aan dat hij veel water bij de wijn zal moeten doen. Voor de verkiezingen wilde Stadspartij geen IJsselsprong. Nu de partij in de coalitie zit, zullen ze het voor de kiezers waar moeten maken. De gemeenteraad moet met een programma komen met minimaal 1.000 woningen.

Beuseker geeft aan dat tegenstanders eerder al Wim Derks, professor aan de Universiteit van Maastricht, gevonden hadden om een onderzoek te doen naar de invloed van krimp op het benodigd aantal woningen in IJsselsprong. Toen de gemeente daadwerkelijk de professor vroeg om een precieze berekening te maken van het aantal woningen wat gebouwd dient te worden, bleek het om 3.086 woningen te gaan, meer woningen dan de aangegeven maximum van 3.000 woningen. Vanzelfsprekend was na deze bekendmaking de deskundigheid van Derks niet meer nodig voor de tegenstanders van IJsselsprong. Volgens Beuseker past dit in het plaatje van protest; hij kan niet begrijpen dat tegenstanders in onwaarheden praten als:

"Er worden 3.000 woningen aangelegd", dat is niet waar. "Er wordt ruimte gecreëerd voor de aanleg van 3.000 woningen".

(W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010)

Afgesproken is om per jaar maximaal 200 woningen aan te leggen, met maximaal drie verdiepingen. Desalniettemin, zal een uitbreiding met bijvoorbeeld 1.200 woningen, wat volgens Beuseker voldoende is, toch een verdubbeling van Hoven betekenen: "de sprong".

Een opvallend bericht komt uit De Stentor van 22 januari 2010 (Hofman, 2010), waarin een tuinbouwer aan de Weg naar Voorst in Hoven alsnog overgaat tot uitbreiding van zijn kassencomplex. De tuinbouwer breidt zijn kassen uit van bijna vijf hectare tot ruim 6 hectare. Dat er sprake is van plannen voor een IJsselsprong laat de tuinbouwer koud. Heuterman is ervan overtuigd dat de eerste tien jaar geen huizen op zijn grond vrijzelen:

"In de media wordt het beeld geschetst dat hier razendsnel woningen komen, maar dat klopt niet. Het is nog steeds tuinbouwgebied en zolang er geen definitief plan ligt, blijft dat ook zo. (...) de eerste tien jaar komen er geen huizen, misschien worden het er wel 25."

(Hofman, 2010)

Waar andere agrariërs vanwege een gebrek aan inkomsten de onderneming sluiten of door de gemeente worden opgekocht voor een nieuwbouwlocatie, draait het Wima Plant van Heuterman nog goed door de, door de crisis, toegenomen groei van discountwinkels.

Ubbo Hylkema, voormalig directeur van de Academie voor Bouwkunst en eigenaar van Hylkema Consultants, zou bebouwing van de westoever van Zutphen zonde vinden, deze is wel erg mooi. Een stad als Deventer heeft niet een dergelijke oever daar zou het eenvoudig opgehoogd kunnen worden, in Zutphen liefst meer kleinschalige bebouwing. Het achterland van Deventer, aan de oostzijde, is te kostbaar om verder in te bouwen, Colmschate is al opgeofferd. Het feit dat een stadscentrum, zoals die van Zutphen, concentrisch komt te liggen is volgens Hylkema geen probleem (U. Hylkema, interview, 17 mei, 2010).

De sprong over het water

2.6. Conclusies

Deze paragraaf geeft per case een beknopte beschrijving van de geschiedenis, “de sprong” en de hedendaagse situatie. De vier cases worden met elkaar vergeleken en aan het eind van deze paragraaf worden conclusies getrokken over het project in de totstandkoming van “de sprong”. Samen met de conclusies uit hoofdstuk 3 vormen deze samen de bijdrage aan de Conclusie.

2.6.1. De cases

Amsterdam-Noord

“Noord”, zoals ze in Amsterdam zeggen, wordt tegenwoordig gekenmerkt door twee ontwikkelingen: de vernieuwing van een probleemwijken en de verstedelijking aan de IJ-oever. De redenen voor deze ontwikkelingen liggen in het verleden.

In 1393 kwam Amsterdam in het bezit van land aan de overzijde van het IJ. Tot 1795 stond op het land alleen een tolhuis en een galgenput. Amsterdam had amper interesse gehad in de gronden boven het IJ. De aanleg van het Noordzeekanaal betekende de komst van havens. Havens betekende industrie en industrie had arbeiders nodig. Veel mensen trokken naar de overzijde van het IJ. In 1914 werd de eerste woonwijk aangelegd. De werkelijke sprong vond plaats in 1921 toen in Amsterdam de grote annexatie plaats vond, het oppervlak van de gemeente werd viermaal vergroot. Amsterdam-Noord kreeg snel vorm: op 1 januari 1900 woonden er nog 855 Amsterdamse burgers, op 1 januari 1930 waren er al 47.127 inwoners. In 1935 werd het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) vastgesteld. Stadsdeel Noord mocht niet meer snel uitbreiden. In tegenstrijd met het AUP wilde de gemeenteraad geen boogkanaal om Noord en moest er een IJ-tunnel komen. In 1958 werd het AUP herzien. Na de oorlog verdubbelde het aantal huishoudens in Noord, mede vanwege het hoge aanbod van eengezinswoningen. In 1958 werd de eerste vaste verbinding aangelegd: Schellingwouderbrug. In 1968 gevolgd door de IJ-tunnel.

De hedendaagse stadsvernieuwing in Noord heeft te maken met de ongebreidelde groei van Noord in het tweede decennia van de 20^e eeuw. De grote vraag naar arbeiders van de havens en industrieën aan de overkant van het IJ en het welwillende antwoord van de trek van mensen naar de stad betekende een behoefte aan heel veel woningen. Met het programma voor herstructurering wordt geprobeerd de probleemwijken leefbaarder te maken. De internationale trend, dat havens worden verplaatst en worden ingericht tot leefgebieden vindt ook in Amsterdam plaats. Nu de oostelijke haveneilanden succesvol zijn getransformeerd komen steeds meer de westelijke- en noordelijke haveneilanden in de belangstelling. Amsterdam-Noord heeft een grote kans om uit te groeien tot het creatieve deel van de stad met volop ruimte waar aan de oevers het stadshart zich uitbreidt met kantoren en culturele centra.

Arnhem-Zuid

“Zuid”, zoals ze in Arnhem zeggen, is tegenwoordig net zo groot als Arnhem boven de Rijn, waar de stad ontstond. Het gevoel bestaat dat Noord major is aan Zuid. Een project tussen beide stadsdelen in zou eenheid kunnen aanbrengen. Hoe is het zo gekomen en wat nu?

Arnhem is niet aan maar bij het water ontstaan, maar had altijd gronden aan de overzijde van de Rijn. Door verschillende dijkdoorbraken kon de overzijde zich slecht ontwikkelen. De hertog van Gelre liet, in de 16^e eeuw, de Rijn aan de stad leggen om de handel te verbeteren. Tot de aanleg van de Rijnbrug in 1933 waren een schipbrug en gierpont de enige verbindingen met de Betuwe. Het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1933, de vaste verbinding was dus al gemaakt, gaf aanzet tot de ontwikkeling van Arnhem ten zuiden van de Rijn. De redenen waren het behoud van natuurschoon op de Veluwe en om het Arnhemse centrum voor de burgers centraal te houden. Een tuindorp werd ontworpen; het moest daarbij blijven. Voor de oorlog waren er al enkele honderden woningen klaar en in gebruik. Arnhem werd in de Tweedewereldoorlog plat gebombardeerd, slechts enkele woningen bleven behouden. Een grenswijziging onder de Rijn maakte na de oorlog wederopbouw van de stad mogelijk. In 1966 vond er wederom een grenswijziging plaats en legde Ontwikkelingsplan Malburgen uit 1967 de basis voor de definitieve groei en uitbreiding tot wat Arnhem-Zuid nu is: een ruim opgezet, groen stadsdeel met woonmilieus uit de jaren van voor en na de oorlog. Omliggende dorpen vormen nu agglomeraties van de stad.

De stadsuitbreiding ten zuiden van de Rijn heeft grote vormen aangenomen. Het besluit om uitbreiding te zoeken aan de zuidkant van de Rijn was met lef, de eerste paar jaar was er weinig trek om naar de Betuwse polder te verhuizen. Er wordt nog steeds volop gebouwd in Arnhem-Zuid; nieuwbouwwijk de Schuytgraaf zal bestaan uit ruim zesduizend woningen. Herstructurering van oudere buurten vindt plaats. Het gevoel blijft dat Zuid het minder welgestelde deel van Arnhem is. Volgens de gemeente Arnhem zijn verschillen in een stad juist goed.

De sprong over het water

De uiterwaarden tussen beide stadsdelen in staan al enkele jaren ter discussie. Het is in handen van een projectontwikkelaar, maar deze verschilt van mening met de gemeente over de invulling van de grond, de gemeente wil het groen behouden. Het gebied biedt een kans om beide stadsdelen iets gemeenschappelijks te geven; volgens de gemeente kan dat ook in de vorm van een stadspark.

Waalsprong

In tegenstelling tot voorgaande cases was er in Nijmegen altijd al sprake van bebouwing aan de overkant: het dorp Lent. Het dorp staat sinds een decennium volop in de steigers. Rond 2020 moeten er 12.000 woningen gebouwd zijn. Enkele duizenden hiervan zijn al opgeleverd en in gebruik. Waar kwam deze bouwdrift vandaan? Waarom daar? En wat is de relatie met het gebied?

Ten tijde van de Romeinen was er al sprake van handel over de Waal tussen de Betuwe en Nijmegen. De Waal was voor de dijkdoorbraak bij Pannerden, in 250 n.Chr., een onbeduidende rivier in een moerassig landschap. In de late middeleeuwen groeide Nijmegen fors mede vanwege de goede handelspositie. Bij de veerdam, Veur Lent, een stukje Nijmegen aan de kant van Lent ontwikkelde zich een dienstencentrum. Door het vele oorlogsgeweld met de Spanjaarden en de Fransen in de 16^e, 17^e en de 18^e eeuw en daarnaast de dijkdoorbraken werd er weinig gehandeld. Met de industrialisatie trok de handel weer aan en Nijmegen mocht buiten zijn vestingwerken gaan bouwen. Vast oeververbindingen werden aangelegd: de spoorbrug (1879) en de Waalbrug (1936). De Tweedewereldoorlog betekende wederom een verwoesting van Lent. Het idee voor een sprong kwam begin jaren '90. Binnen de gemeentegrenzen kon amper gebouwd worden. De compacte stadsgedachte van VINEX is terug te vinden in de door De Stadsregio gemaakte keuze om Nijmegen uit te breiden rond Lent. De Waalsprong bleek tevens financieel het meest interessant te zijn. In 1998 werd Lent geannexeerd. Direct werd gestart met de bouw. Het project "Ruimte voor de rivier" betekende voor Nijmegen een dijkeruglegging.

Inmiddels zijn al enkele duizenden van de 12.000 woningen aangelegd. In 2020 zou de Waalsprong afgerond moeten zijn, maar gezien de vele vertragingen zit dat er niet in. Vertragingen is voor de gemeente geen probleem, omdat het zorgt voor diversiteit. De Waalsprong kan geen VINEX-wijk meer genoemd worden, omdat die tussen 1995 en 2005 werden gebouwd en het veel kenmerken van latere stedenbouwkundige uitgangspunten heeft. De strategie van woningbouw rond Lent werkt. Mensen overhalen naar een huis in de "middle of nowhere" is heel lastig, maar als er al iets is, vestigen mensen zich er makkelijker. Aan de andere kant is er op de Waalsprong kritiek: er zijn teveel monofunctionele eenheden en er ontbreekt het gevoel van supervisie.

IJsselsprong

Een plan waar alles nog in de kinderschoenen staat is "IJsselsprong". Beleidsmakers maken integrale plannen met Rijk, provincie en andere gemeenten, maar is het op de hoogte van de geschiedenis van de overkant en de aanpak van andere steden?

Rond 300 n.Chr. vestigden de Romeinen zich in het latere Zutphen. Zutphen floreerde door handel in de regio, maar ook met het buitenland. De langdurige oorlog tussen De Nederlanden en Spanje en verzanding van de IJssel was funest voor de economie. Hoven, de nederzetting aan de overkant van de IJssel, ontstond rond 1600 toen de welgestelde de hofjes plaatsten buiten de stad aan de overkant van de IJssel. Hoven kreeg zijn huidige grote in het begin van de twintigste eeuw toen het groeide naar ongeveer 2.000 inwoners. In 1860 werd de IJsselbrug en IJsselkade aangelegd. Het openbreken van de vestingwerken betekende de aanleg van een spoorbrug. Na de overname van de gemeente Warnsveld met de ontwikkeling van VINEX-wijk Leesten, werd er gezocht naar andere nieuwbouwlocaties. In 2000 werd er in Hoven uitgebreid wat het behoud betekende van een basisschool; een belangrijke voorwaarde voor veel bewoners om te blijven wonen in Hoven. In Zutphen was men al bezig met meerdere grote ruimtelijke plannen. Met sturing van onder andere de provincie en de "Stedendriehoek" werd begonnen met het integraal uitwerken van een IJsselsprong. Met de ambitie van de Stedendriehoek om voor 2030 drieduizend woningen te bouwen in de Zutphense Hoven, werd in 2009 door de gemeente akkoord gegaan.

Minder dan een jaar na het besluit komt in de gemeenteraadsverkiezingen Stadspartij Zutphen/Warnsveld in de coalitie en hebben ze beslag gelegd op de portefeuille IJsselsprong. De Stadspartij was altijd fel tegenstander van de IJsselsprong en moet nu concessies doen willen zij in de coalitie blijven; al is het wel zo dat de verkregen positie meer mogelijkheden geeft tot het vertragen en wijzigen van de planvorming. Zutphen zit in een complex verband verwickeld. De stad kiest voor een integraal project, wat ten koste kan gaan van de inhoud van IJsselsprong. Door alle drie de reuze projecten wonen, infra en water integraal aan te pakken lijkt de IJsselsprong op een zogenaamde mammoettanker: valt deze nog wel te sturen?

De sprong over het water

2.6.2. Conclusies over het project

Na alle vier de cases individueel onderzocht te hebben naar hun voorgeschiedenis, de keuze en uitvoering van de sprong en hun huidige situatie wordt het tijd om conclusies te trekken uit de sprong als project in het geheel. De noot, dat het vergelijk niet altijd eerlijk is, kan niet ontbreken. Amsterdam als stad van de wereld is heel wat anders dan het landelijke Zutphen. Toch hebben ze allemaal wat met elkaar gemeen: de sprong wordt gemaakt!

Amsterdam was tijdens zijn sprong zich niet of nauwelijks bewust van zijn handelingen. Het verkeerde in de waas van industriële vooruitgang. In sneltreinvaart werd het Noordzeekanaal en zijn havens aangelegd. De havens zouden alleen maar draaien met behulp van arbeiders en zo kwam het dat mensen massaal gingen wonen op de noordelijke oevers van het IJ. De stad paste nog enige regulering toe, door groene tuindorpen aan te leggen voor de hardwerkende arbeider. Een decennia later werd Noord bestempeld als “stedenbouwkundige fout”; de groei was ongecontroleerd verlopen. Arnhem kent het drama van na de oorlog. De overkant zou beperkt ontwikkeld worden met eerbied voor het landschap, maar de grote woningnood en het besluit om niet meer op de Veluwe te bouwen maakte de keuze om de stad voortaan onder de Rijn uit te breiden; wat in de eerste decennia vooral om aantallen ging in plaats van “de wijze waarop”.

De Nijmeegse Waalsprong lijkt een uitbreiding waar het postmodernisme met de modernistische massa wordt geconfronteerd. In de VINEX uitbreiding is er enerzijds de hang naar “verschil”, er is niet één waarheid, zichtbaar in de vele stijlen in architectuur en openbare ruimte en anderzijds de hang naar, en controle van, de massa, zichtbaar in de behoefte van de stad om groter te worden en het kunnen beheersen van het wassende water. Het beheersen van het ontwerp is onmogelijk gebleken. Het winstoogmerk van de machtige projectontwikkelaar is terug te zien in de plannen.

De Zutphense IJsselsprong kwam in beeld door de ambities van de regio. “30.000 woningen moeten gerealiseerd worden; zoek maar een plek uit!” De verschillende samenwerkingsverbanden en wens om efficiënt integraal aan de slag te gaan beperken de uitvoering van de stadsuitbreiding. Anders dan eerdere cases is er bij IJsselsprong vrijwel geen noodzaak voor een sprong, zeker met de verwachte bevolkingskrimp in het achterhoofd.

Waarin de vier cases overeenkomen is dat zij alle vier pas plaatsvinden vanaf de 20^e eeuw. De stad blijkt zich grotendeels te ontwikkelen rondom het centrum aan één zijde van de rivier. Contact met de overkant is er wel, maar meer vanwege handelsbelangen. Steden worden groot omdat zij op strategische handelsroutes liggen; het water is daarin heel belangrijk, tegelijkertijd moet er over land ook goederen worden getransporteerd, wat heel lang zonder vaste oeververbinding mogelijk was. Tot de 20^e eeuw bleken gierponten, schipbruggen en veerponten voldoende om aan de vraag van mobiliteit te voldoen. Aansluiting op het spoorwegstelsel werd mogelijk toen vestingwerken mochten worden ontmanteld. Gezien de ligging aan het water was er een spoorbrug vereist, die in Nijmegen en Zutphen leiden tot de aanleg van de eerste vaste verbinding met de overkant.

De bruggen die aangelegd werden blijken niet dé voorwaarde te zijn voor een sprong. Amsterdam-Noord heeft het bijna veertig jaar zonder brug gedaan en de IJsselbrug heeft er honderdvijftig jaar gelegen voordat er sprake is van een sprong over het water. Alleen de John Frostbrug in Arnhem is aangelegd voor nieuwbouw aan de overkant, maar voornamelijk om samen met de Waalbrug in Nijmegen een route te creëren voor autorijdend Nederland. Bruggen hebben een meer regionale functie, maar kunnen wel zorgen voor meer eenheid tussen twee delen van de stad, ruimtelijke eenheid dan wel te verstaan. De tijd dat aan beide kanten van het water mensen woonden die elkaar wel konden opvreten, in de vorm van onderlinge rivaliteit, is al lang voorbij; mensen hebben tegenwoordig al genoeg aan hun zelf in een prestatie- en informatie maatschappij.

Een sleutelrol in de sprong over het water in Nederland blijkt er te zijn voor het project Ruimte voor de rivier in het kader van rivierverruiming. Tegenwoordig wordt in de planvorming meer rekening gehouden met de gevolgen van de mogelijke ingreep op de ruimte. Cultuurhistorie en natuur zijn kostbaar en moeten behouden worden en bewoners moeten behoed worden voor wateroverlast. Het zijn logische benaderingen, maar zijn tegelijkertijd ook criteria die een project kunnen vertragen of stopzetten.

Een sprong over het water bestrijkt een grote oppervlakte over een door de natuur en geschiedenis dynamisch gevormd terrein. De kans dat een project dan door onderzoek vertraging oploopt is bijzonder groot. Dan nog niet eens gesproken over factoren als geld, draagvlak, inspraak en mentaliteit: een serieus project!

3 – Waaier van actoren

3.1. Inleiding

Waar er eerder in de scriptie, hoofdstuk 2, al een beeld is gevormd van de uitvoering van “sprongen over het water”, zal er in hoofdstuk 3 een indicatie worden gegeven van de “waaier van actoren” waar een “sprong” mee te maken heeft. Onder de “waaier van actoren” wordt het volgende verstaan: de betrokken partijen die een rol spelen in de totstandkoming van een stadsuitbreiding aan de overkant van het water. Theorie ontbreekt over de aanpak van “de sprong”, daarom zijn er verschillende cases in Nederland onderzocht door middel van literatuurstudie en negen interviewsessies. Genoeg kennis is er over het te voeren planproces bij het rijksproject Betuweroute (V&W, 1996; Mierlo, 2004) en het bestemmingsplan (Tunnissen, Zundert, 2008, p.197), maar als het aankomt op een ingrijpende stap binnen de ruimtelijke ordening, een sprong over het water, dan is daar geen informatie te vinden. Paragraaf 2.5. van “Het Bestemmingsplan” (Tunnissen, Zundert, 2008, p. 62) komt wellicht nog het meest in de buurt van een project als “de sprong”. Een dergelijk groot project wordt volgens de nieuwe Wro behandeld in structuurvisies gemaakt door Rijk, provincie en gemeente. Wederom gaat het om de uitvoering, hoofdstuk 3 heeft als doel om de betrokken partijen in kaart te brengen, zodat duidelijk wordt wie de sprong bepaald. Wanneer men weet hoe de verhoudingen zijn en hoe deze worden toegepast, het instrumentarium, kan men bij latere sprongen een verstandiger proces voeren. Men weet wat kan en mag en kan tevens in beroep gaan op oneerlijke verhoudingen.

Tijdens het onderzoek bleek dat zeven partijen op hun manier een rol spelen in het planproces: Rijk, regio, gemeente, projectontwikkelaars, ontwerpers, bewoners en protestgroepen. Van al deze actoren is alleen met het Rijk en de protestgroepen niet gesproken. Literatuurstudie, nieuwsberichten en input van de vijf andere partijen was voldoende om hun functie en betekenis binnen het planproces te kennen. Voor het schrijven van hoofdstuk 3 was voldoende betrouwbare informatie beschikbaar om deze partijen te behandelen.

In de volgende zeven paragrafen wordt per actor hun status binnen het proces beschreven. Om elke actor binnen het proces te begrijpen, worden er per actor drie kenmerken onderscheiden: rol, invloed en het bepalen van de opinie. De rol is belangrijk, omdat het aangeeft welke taken het heeft. De invloed geeft aan wat het kan. En het bepalen van de opinie is van belang, omdat regionale televisie en kranten, in een plan als de “Waalsprong” voldoende de tijd krijgen om de stand van zaken rondom de sprong in beeld te brengen. De planvorming van de Waalsprong neemt twee decennia in beslag, niet alleen vanwege de MER-procedures, maar ook door het nieuws. Berichten over de economische crisis, woeste Lentenaren en beschadigde natuur kwetsen het succes van een sprong. Een actor als bewoners is dan niet bevoegd om beslissingen te nemen, dat zou anarchie zijn, maar men kan wel de opinie bepalen. Er loopt een dunne lijn tussen invloed en bepalen van opinie, de factor opinie is onderdeel van invloed, maar omdat het binnen het kader van een sprong van een groot belang is, wordt deze apart behandeld. Paragraaf 3.9. geeft een conclusies met een compleet beeld van de “waaier van actoren”, zie figuur 11.

3.2. Rijk

Het Rijk heeft een best belangrijke rol in het proces. Als hoogste bestuur van het land is het verantwoordelijk voor onder andere een goede verdeling van het ambtelijk werk in Nederland. In de jaren '90 kwam het idee van het opzetten van stadsprovincies, het is er niet van gekomen, maar de Wet gemeenschappelijke regelingen gaf wel enkele bepalingen voor samenwerking in de vorm van plusregio's, oftewel stadsregio's, ingevoerd in 2006 (Bosman, 2010). Daarnaast heeft het Rijk een tweede grote volmacht: het goedkeuren en/of aanwijzen van grenswijzigingen. De cases, uit hoofdstuk 2, hebben aangetoond dat het Rijk een zeer belangrijke rol heeft wat betreft grenzen. Arnhem ging de Rijn over, omdat men alleen daar grond verkreeg van het Rijk, hetzelfde geld voor de sprongen van Amsterdam en Nijmegen. Zonder permissie van het Rijk waren de steden er niet gaan bouwen. Met de ministeries van VROM en V&W en hun meegedragen wetgeving en beleid heeft het Rijk tevens een sturende rol in het vormen van gemeentelijk beleid. Voor de bescherming van de bevolking tegen overstromingen heeft het Rijk het project “Ruimte voor de rivier” in handen. Rijkswaterstaat is een groot orgaan wat in Nederland veel te zeggen heeft. Om natuurgebieden te beschermen werkt het Rijk met het beleid van de Natura 2000 en EHS. De ruimtelijke ordening wordt verder gestuurd door middel van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro), met bijvoorbeeld de mogelijkheid om structuurvisies vast te stellen. In het verleden speelde de Vierde Nota Extra een grote rol in het behoud van een compacte stad en behoud van het open landschap. Tegenwoordig is het de Nota Ruimte die bindend is voor verdere besluiten. Een bekend citaat uit de nota maakt in deze context veel duidelijk: “centraal wat moet, decentraal wat kan” (VROM, 2010).

De sprong over het water

Het Rijk heeft een grote invloed op het planproces voor een sprong over het water, wat te maken heeft met het feit dat het een bevoegd gezag is; het kan besluiten nemen. De hiervoor aangegeven beleidsinstrumenten van het Rijk, zoals EHS en het vaststelling van structuurvisies, oefenen veel invloed uit op de uitgevoerde keuzes van de gemeente. Bovendien is het toewijzen van gemeentelijke gronden door grenswijzigingen essentieel in de mogelijkheid voor het maken van een sprong. De overkant van Deventer is een interessant onderwerp, een sprong over het water zou betekenen dat Deventer komt te liggen in de provincies Overijssel en Gelderland. Wetgeving vanuit het Rijk moet haast wel worden nageleefd, omdat een groot project als een sprong onderdeel is van het beleid in een structuurvisie die goedgekeurd moet worden door het Rijk voordat men er mee aan de slag gaat.

Het Rijk heeft weinig invloed op de opinie. Wetgeving en beleid zijn vaak bijzonder log en worden vastgesteld door de Tweede Kamer, zonder dat het publiek echt iets te zeggen heeft. Een besluit over de kilometerheffing is een ander onderwerp, dan treft het iedere burger, wat betreft een sprong over het water gaat het maar over slechts over een nietig deel van de bevolking.

3.3. Regio

De regio is best belangrijk binnen de context van de sprong. Het neemt vaak de rol over van tussenpersoon van het Rijk en de gemeente en is betrokken bij diverse projecten met name op het gebied van wonen en verkeer. Het voert bovenlokaal beleid, wat gemakkelijker vanaf een niveau van meerdere gemeentes samen dan an sich bekeken kan worden. De regio (als provincie of stadsregio) speelt een belangrijke rol in de positie in de stuurgroep, minder in een projectgroep.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt als voorbeeld genomen en is een redelijk volwassen orgaan. Het werkt met het volgende beleid (De Stadsregio, 2010). Allereerst heeft het de ambitie om voldoende en betaalbare woningen aan te bieden met behulp van de verstedelijkingsopgave. Regionale bereikbaarheid wordt mogelijk gemaakt door het aanleggen en verbreden van wegen, fietspaden en de bouw van stations. De Stadsregio is opdrachtgever van het Openbaar Vervoer en streeft ook naar een goede afstemming tussen Openbaar Vervoer en ruimtelijke ordening. Een derde onderwerp is economie. Het economisch vestigingsklimaat moet worden versterkt, het gevoerde beleid is onder meer een economische agenda. Tenslotte heeft het ook de taak om de kwaliteit van de bestaande ruimte te versterken, de regio in Arnhem en Nijmegen gebruikt hier een zogenaamd Regionaal Plan voor (M. v/d Zandschulp, interview, 31 mei, 2010).

De regio heeft een vrij grote invloed, zie figuur 11. De stadsregio's zijn nog slechts enkele jaren oud, tegenover de provincie die al veel langer werk levert. De provincie is tevens ook bevoegd gezag. De plannen die zij maken hebben, in tegenstelling tot die van de stadsregio, formele juridische kracht. Stadsregio's hadden tot de invoering van de nieuwe Wro bijvoorbeeld de bevoegdheid om te bepalen hoeveel en waar nieuwe woningen zouden komen. Tegenwoordig probeert de stadsregio via de privaatrechtelijke weg, overheden onderling, invloed uit te oefenen (M. v/d Zandschulp, interview, 31 mei, 2010). De regio in het algemeen levert vooral veel voorbereidend werk voor gemeentes, zodat er geen beslissingen worden genomen die later gewijzigd moeten worden, omdat een andere gemeente het er mee oneens is.

De regio kan de opinie niet bepalen. De opinie wordt gemaakt door de bevolking. Veel handelingen van de regio zijn nog op een abstract niveau en daardoor ook minder interessant voor de media om te publiceren. Neem het voorbeeld van de IJsselsprong. De "Stedendriehoek" stuurde voor een groot deel de sprong over het water, zie 2.5.2., en heeft dus veel invloed, maar of het volk bereid is om een huis te kopen en hoe het over de overkant denkt kan het niets zeggen.

3.4. Gemeente

De gemeente speelt een belangrijke rol in het proces. Het is de overheid die het dichtste bij het project staat, als facilitator en coördinator van project- en klankbordgroepen. Binnen de stuurgroep heeft het ook een grote rol, omdat het uiteindelijk om hun grondgebied gaat. Naast de communicatie met andere overheden en instituten is het contact met de bewoners ook belangrijk. Zij zijn de vraagbaak voor de burgers als het aankomt op de uitvoering van het project en wat dat voor hun "achtertuin" betekent. In het geval van ontwikkeling is het ook contactpersoon voor onteigening en schadevergoedingen. De gemeente is ook eigenaar van, een deel van, de gronden. In het geval van de Waalsprong is de gemeente Nijmegen voor 50% in het project, wat wil zeggen dat de helft van de grond die ontwikkeld is eigendom is van de gemeente. Voor gemeentes is het onmogelijk om bij projecten met veel grond alles zelf te ontwikkelen, dat drukt te zwaar op de begroting en men neemt risico's met het gemeenschapsgeld (M. v/d Zandschulp, interview, 31 mei, 2010). Wanneer ontwerpers met concrete plannen op tafel komen is het de taak van de gemeente om de ontwerpen

De sprong over het water

ook werkbaar te maken, met het oog op veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en financiële haalbaarheid.

De invloed van de gemeente op het proces is groot. Als spin in het web is men op de hoogte van alle ins en outs van het project en weet men wat men mag verwachten van de procespartners. De gemeente heeft een bevoegd gezag: in verkiezingen zijn zij door het volk aangesteld om de gemeente te besturen en besluiten te nemen. Zij kunnen de ontwikkelaars uitkiezen, wat een belangrijk moment kan zijn, omdat iedere partner een ander karakter en insteek heeft. Ook heeft men veel inspraak bij het maken van een ontwerpvariant. De voorkeur van de bevolking is niet doorslaggevend.

De gemeente kan de opinie redelijke bepalen. De vele berichten van besluiten en acties van de gemeente staan vermeld in regionale dagbladen, die op hun beurt het nieuws op internet brengen. Het feit dat de acties vaak gemoeid gaan met gemeenschapsgeld betekent veel interesse vanuit de bevolking. De gemeente wil een goede band met de bewoners onderhouden en zal daarvoor ook de media gebruiken.

3.5. Projectontwikkelaars

De projectontwikkelaar is best belangrijk om de ene simpele reden dat zij het leefgebied uiteindelijk realiseren. Zonder ontwikkelaar geen sprong. Afhankelijk van het project en de ontwikkelaar heeft de projectontwikkelaar zelf een ontwerper binnen het bedrijf of wordt deze extern ingehuurd.

De invloed van de ontwikkelaar is vrij groot. De werkwijze van een ontwikkelaar is het voordelig opkopen van de grond en geld verdienen door het duur te verkopen. Aangezien de projectontwikkelaar vaak een groot aandeel en het meeste geld in het project heeft zitten, krijgt het ook een grote stem. Zeggenschap in bijvoorbeeld: de voorkeur voor een ontwerper, ontwerp en specifieke inrichtingseisen variërend van het straatprofiel tot de perceelgrootte. Tot deze conclusie was eerder ook het Ruimtelijke Planbureau gekomen in het rapport "Woningbouwproductie ten tijde van VINEX" (Jókövi, 2006, p. 45).

De projectontwikkelaar kan de opinie niet bepalen. Ook al stellen zij een enquête onder de bevolking met andere resultaten dan de gemeente, het vertrouwen in de gemeente als volksvertegenwoordiging is groter dan de ontwikkelaar met het winstoogmerk. De ontwikkelaar moet geduldig zijn en anders concessies doen met de gemeente. Wanneer er gemeenteraadsverkiezingen zijn geweest, is er de kans dat met een nieuw college van B&W anders wordt gekeken naar de plannen en is er wellicht ruimte voor een gesprek (E. Goes, interview, 28 april, 2010).

3.6. Ontwerpers

De rol van de ontwerper is belangrijk. De eerste losse schetsen voor een sprong over het water worden door de ontwerper gemaakt. Afhankelijk van het programma van eisen en latere input van verschillende partijen kan zijn ontwerp veranderen, maar ook het definitieve plan wordt door dezelfde persoon of bureau op papier gezet. Elk bureau en zeker iedere persoon is anders, zijn geschiedenis bepaald voor een deel zijn denkwijze. De ontwerper kan diegene zijn die zorgt voor creatieve of innovatieve ideeën.

De invloed van de ontwerper is vrij groot. Waar de gemeente de rol van de dirigent opvoert is de ontwerper de solist. Zijn werk kan het plan doen halen of falen. Lef en overtuiging is nodig om met verfrissende ideeën te komen die een plan juist aanzien geven. De projectontwikkelaar kan met zijn aandeel in het plan echter wel veel druk en beperking leggen op de schouders van de ontwerper. Alsnog blijft de invloed vrij groot, omdat in vergelijking met andere landen Nederland bijzonder open staat voor experimentele architectuur en stedenbouw (S. Mihaljevic, interview, 15 april, 2010).

De ontwerper heeft niets in te brengen bij de opinie. Progressieve ideeën doen het niet goed onder het conservatieve publiek en sobere plannen missen de overtuiging. De ontwerper moet op zijn manier een tussenweg zien te vinden. Een uitzondering is wanneer een gemeente wel akkoord gaat met experimenteel ontwerp.

3.7. Bewoners

Bewoners hebben een belangrijke rol in het planproces. Zij zijn uiteindelijk diegenen die gebruik gaan maken van de woningen, werkplekken en parken in de sprong. Wanneer de mensen gebruik gaan maken van de locatie zien zij werkelijk de goede en minder goede punten van de uitbreiding. In het planproces is een rol voor hen weggelegd om te reageren op de plannen. Zij hebben de mogelijkheid voor inspraak, geen beroep, bij het ontwerp van de structuurvisie en bezwaar en beroep bij het bestemmingsplan (NMU, 2010). Een wijk- of dorpsraad vertegenwoordigt de bewoners (W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010).

De invloed die bewoners hebben is vrij groot. Allereerst hebben bewoners geen mogelijkheid op beroep bij de structuurvisie, een moment in de planvorming dat een sprong al door meerdere grote

De sprong over het water

partijen wordt aangegrepen. Op het moment dat het aankomt op een bestemmingsplan is het plan al zo ver gevorderd dat de burger nog amper kans heeft om wat te veranderen. Daarnaast is het zo dat bewoners bekend staan om het feit dat zij pas gaan schreeuwen wanneer het pleit al beslecht is, wanneer er niets meer valt te veranderen. Mensen komen in slechts in kleine aantallen op bij inspraakavonden (W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010). Met de nieuwe Wro is de beroepsperiode op het bestemmingsplan flink ingekort om de totstandkoming van het bestemmingsplan te versnellen (Tunnissen, Zundert, 2008, p.197). Mensen moeten dus attent zijn wanneer zij moeten reageren, wat zij nu niet altijd zijn.

Een manier waarop bewoners wellicht onbewust hun invloed uitoefenen op het welslagen van een sprong over het water is het maken van de keuze voor een woning. Te hoge kosten, een slecht imago, te hoge dichtheden, slechte bereikbaarheid, etc. kunnen een reden zijn om niet voor de wijk te kiezen. Maar wat nou als er niets te kiezen valt? Als de woningnood zo hoog is? Dan neemt de invloed van de bewoner weer af; wat in veel gevallen zo is, aangezien de sprongen in het verleden een noodsprong zijn gebleken, zie cases Arnhem en Nijmegen. Tijdens een bezoek van de staatssecretaris aan de Waalsprong greep Jan Rikken, lid wijkraad, de gelegenheid aan om zijn beklag te doen over het plan. Het zou later de plannen van de ontwikkelaar aan doen passen.

“Ik kan met droge ogen niet tegen Lentenaren vertellen dat er binnendijs 57 huizen moeten worden gesloopt om ruimte voor de rivier te geven om er later 300 huizen buitendijs te bouwen.”

(Wijkraad Lent, interview, 7 april, 2010)

Bewoners zijn zo ongeveer de opinie, maar of ze die ook bepalen is een tweede. Hun invloed op de opinie is redelijk. Afhankelijk van de situatie kan een sprong over het water veel of weinig worden besproken. Een gebied kan een slecht imago hebben, maar dat kan veranderen. Arnhem-Zuid, zie paragraaf 2.3., was voor veel Arnhemmers voor de oorlog een onbekend en onbemind stuk polder, daar hoorde de stedeling niet thuis. Het duurde dan ook enkele jaren voordat het spreekwoordelijke “schaap over de dam” was. Echter, als zou blijken dat de gemeente geen eerlijke spel heeft gespeeld in de totstandkoming van de uitbreiding of zou blijken dat de kans op wateroverlast in het plan groot is, kunnen de bewoners zich tegen het plan keren.

3.8. Protestgroepen

Protestgroepen zijn best belangrijk. De rol die deze partijen zich aanmeten is het indienen van protest tegen ideeën van de gemeente en de ontwikkelaar. Het bestaan van het plan voor een sprong, betekent ook het bestaan van de partij. Als het plan van tafel is dan is het doel bereikt en heeft de partij ook geen reden meer om verder te gaan.

De invloed die protestgroepen hebben is vrij groot. Ondanks het feit dat zij geen formele bevoegdheid of macht hebben kunnen zij vrij veel bewerkstelligen. De constante kritiek op plannen hoeft in eerste instantie geen effect te hebben, maar wanneer de protestgroep genoeg leden werft onder de bewoners, de opinie naar hun hand hebben en geduldig zijn, kan de gemeente overstag gaan. De protestgroep, en eigenlijk dorpsraad, die in Lent werd opgezet in de jaren '90 tegen de Waalsprong, hield lang vol, maar accepteerde uiteindelijk, omdat het door had dat door juist mee te werken er meer bereikt kan worden, toen is de dorpsraad getransformeerd tot wijkraad. De naam Nijmegen-Noord kon eigenlijk niet, het moest Lent blijven (Wijkraad Lent, interview, 7 april, 2010). In Zutphen verloopt het anders. Protestgroep “Stop de IJsselsprong” komt niet voort uit een dorpsraad. Sterker nog de huidige wijkraad van Hoven is voorstander van de IJsselsprong, omdat het meer leefbaarheid brengt. “Stop de IJsselsprong” is onderdeel van “Stichting Behoud IJssellandschap” en is meer een initiatief van de Zutphenaren. Bekende Nederlanders als Willem van Toorn en Harm Edens worden gebruikt voor het overtuigen van het publiek (Stopdeijsselsprong.nl, 2010).

Wil een protestgroep meer invloed krijgen kan het ook een eigen politieke partij opzetten. De Stadspartij Zutphen/Warnsveld werd in 1990 opgezet voor meer inspraak en tegen annexatie Warnsveld. En de politieke partij Red Amsterdam in 2009, vanwege de hoge kosten en chaos door de aanleg van de Noord-Zuid lijn in Amsterdam.

Protestgroepen kunnen sterk de opinie bepalen. Door het meeslepen van bewoners en de media, krijgen zij veel aandacht. Een goed voorbeeld is de wetenschapper op het gebied van “bevolkingskrimp”, Wim Derks (Derks, 2008), die de protestgroep in Zutphen erbij haalde om de gemeente te overtuigen dat nieuwbouw in Hoven onnodig was. Toen na uitvoerig onderzoek bleek dat er juist meer bijgebouwd moest worden, besloot de protestgroep niet meer verder te gaan met de deskundige. Volgens Beuseker, lid van de wijkraad Hoven, speelt de protestpartij niet altijd fair. “Ze hebben de bevolking wijs gemaakt dat er onmiddellijk 3.000 woningen worden gebouwd: we komen in een bouwput van jaren! Maar dat is helemaal niet zo, elk jaar mogen er maximaal 200 woningen

De sprong over het water

worden bijgebouwd en om de twee jaar wordt bekeken of er meer moeten komen. Geef alleen juiste informatie, de waarheid!" (W. Beuseker, interview, 18 mei, 2010)

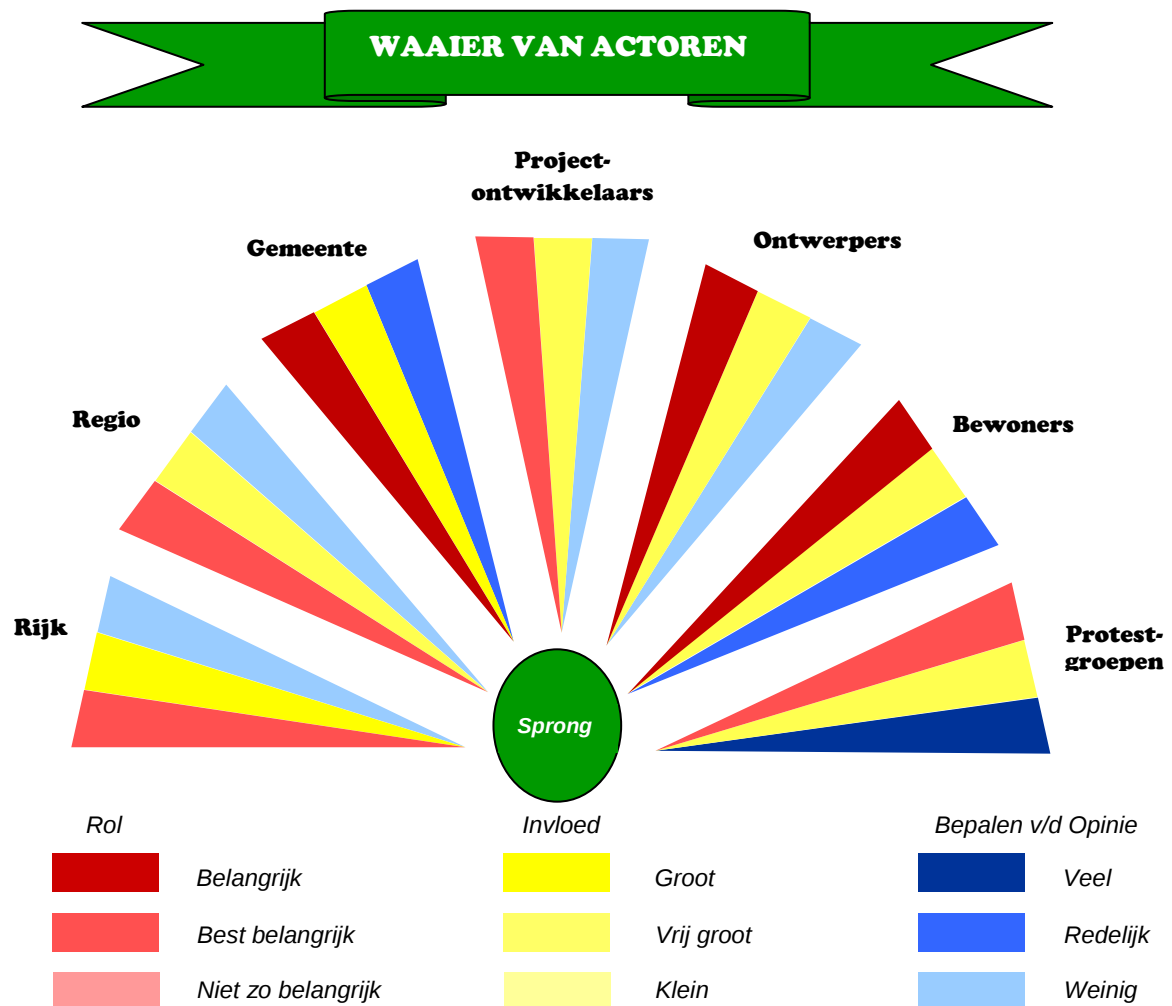
3.9. Conclusies over het proces

In een verkenning naar de posities van diverse actoren in het proces van de sprong over het water zijn zeven verschillende partijen behandeld. Het resultaat van het werk is te zien in figuur 11, de waaier van actoren. Elke kleur staat voor de categorie rol, invloed of opinie. Een verklaring van de tint per kleur volgt hieronder.

In het proces van de sprong over het water is een grote rol weggelegd voor gemeenten, ontwerpers en bewoners. Gemeentes zijn belangrijk vanwege hun positie als coördinator, leider en vraagbaak binnen het project. De rol van ontwerpers is essentieel, omdat zij de werkelijke vorm aan het plan geven. Tenslotte zijn bewoners van groot belang, omdat zij de uiteindelijke gebruikers van het plan zijn. Daarnaast hebben zij door inspraak en beroep een rol als klankbord, wat helaas niet altijd goed tot uiting komt.

Actoren met veel invloed zijn het Rijk en gemeente gebleken. De gemeente maakt gebruik van zijn centrale rol in het proces en maakt besluiten over de ontwikkelaar met wie het in zee wil en het uit te voeren ontwerp. Het Rijk is net als de gemeente een bevoegd gezag wat structuurvisies mag goedkeuren. In het kader van de sprong over het water, heeft het Rijk meerdere beleidsinstrumenten die sterk het lot van het project bepalen.

De partijen die de opinie rondom de sprong bepalen zijn protestgroepen, bewoners en de gemeente. Protestgroepen zijn geleid door enthousiaste mensen die onafgebroken verzet tonen tegen plannen van de gemeente of ontwikkelaar. Afhankelijk van de aanhang die zij winnen onder de bewoners wordt de opinie bepaald. Bewoners zijn de opinie en fungeren als groepsdier, langzaam, maar ook heel snel kan een imago veranderen. De gemeente bepaald tenslotte de opinie door argumenten te weerleggen of de media te gebruiken, omdat het daar toch korte banden mee heeft.



Figuur 11: De "Waaier van actoren": 7 partijen met hun rol, invloed en opinie in het proces.

4 – Conclusie

4.1. Inleiding

In hoofdstuk 4 wordt teruggekeken naar de onderzoeksresultaten van voorgaande hoofdstukken. In de hoofdstukken zijn de verschillende kenmerken per sprong over het water op het vlak van project en proces behandeld, zoals: geschiedenis van het gebied, de reden voor de sprong, de voortgang van de sprong en de huidige situatie. Het hoofddoel van het onderzoek was, om een antwoord te vinden op de vraag: *“Hoe maakten Nederlandse steden in het verleden de sprong over het water en hoe wordt de sprong tegenwoordig aangepakt?”* Minder geslaagde punten van sprongen zijn opgespoord en kunnen bruikbaar zijn voor de uitvoering van hedendaagse en toekomstige sprongen, als lessen vanuit het verleden.

4.2. Conclusie

Het onderzoek naar de wijze waarop steden uitbreiden aan de overkant van het water is een onontgonnen gebied binnen de wetenschap van sociale geografie en planologie. Op lokaal schaalniveau heeft iedere stad die een sprong heeft gemaakt wel degelijk voldoende literatuur beschikbaar. Behoeft er naar een verkennend onderzoek naar theorie. Triangulatie is toegepast om zo dicht mogelijk bij de waarheid over het fenomeen “sprong” te komen, door middel van het toepassen van literatuurstudie, case studie en interviews.

De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is, dat het wagen van de sprong in Nederlandse steden sterk door het Rijk en de regio wordt bepaald. Wanneer steden tegen hun formele grenzen aan groeien, is het Rijk diegene die aanwijst waar grenswijzigingen plaatsvinden. In elke onderzochte case, behalve Zutphen, grepen steden de verkregen ruimte aan de overkant van de rivier aan om het te ontwikkelen. Het Rijk kan door het aanwijzen van nieuwe gronden bepalen waar en wanneer een stad de sprong over het water maakt. Naast grenswijziging hebben de Nota VINEX het project Ruimte voor de rivier en het opzetten van stadsregio's veel invloed uitgeoefend. VINEX, met zijn compacte stad gedachte, leidde in Nijmegen tot het uitbreiden van de stad dichtbij zijn bestaande functies; de Waalsprong. De Stadsregio Arnhem Nijmegen bepaalde de locatie van het project. De ambitie van stadsregio “de Stedendriehoek” om een sprong over het water te maken als onderdeel van een groter plan werd door de gemeente Zutphen gemakkelijk overgenomen. Het rijksproject “Ruimte voor de Rivier” is ook bepalend geweest voor de sprong. De paradox van het project is, dat in alle cases, behalve Amsterdam, dijkverleggingen worden gecombineerd met het realiseren van leefgebieden in of tegen de rivier. Gemeentes geven toe aan de gewilde uitbating van de waterkant.

Het patroon is zichtbaar dat in Nederlandse riviersteden pas in de 20^e eeuw de sprong plaatsvond. Met uitzondering van Rotterdam-Zuid waar in 1872 (Kraaij en Mast, 1990), na annexaties en de aanleg van de havens en bruggen, al aan de overzijde van de Maas stadsuitbreiding plaatsvond. De Vestingwet, uit 1874, betekende dat Nederlandse steden buiten hun vestingmuren mochten bouwen, de aansluiting op het spoornetwerk vereiste een spoorbrug. Het bebouwen van de andere oever was er nog niet bij. Vijftig jaar na Rotterdam sprong Amsterdam het water over; ook in het kader van de groei van havens en industrieën, arbeiders moesten worden gehuisvest. In Arnhem was de woningnood na de Tweedewereldoorlog de reden voor stadsuitbreiding. De grote trek naar de stad, de urbanisatie, sinds het welvaren van de economie, heeft de Nederlandse steden in de 20^e eeuw flink doen groeien. De constante groei van het centrum af in Nijmegen en Zutphen met het ingrijpen van het Rijk en de regio, hebben met het ingaan van een nieuwe eeuw hun doen besluiten om deze keer het water over te gaan.

De sprongen over het water worden groot aangepakt. Variërend van 3.000 woningen in de IJsselsprong (tussen 2016 en 2030) tot ongeveer 15.000 woningen in Arnhem-Zuid (tussen 1966 en 1980). Voor Zutphen betekent dit een vergroting van 20%, voor Arnhem ongeveer 35%. De invulling van de sprong is naar gelang de markt. Na de oorlog was er in Arnhem vooral behoefte aan veel en goedkope woningen. Tegenwoordig vult de projectontwikkelaar zijn plannen ook in naar de vraag; men bouwt namelijk niet voor de leegstand. In de cases Amsterdam en Arnhem, voor en na oorlogse bouw, was er meer behoefte aan kwantiteit, in de cases Nijmegen en Zutphen is kwaliteit belangrijker geworden. Van alle cases heeft de sprong in Arnhem het grootste uitgepakt. Arnhem-Zuid telt nu bijna net zoveel inwoners als Arnhem boven de Rijn. Bij het maken van het plan was men bang dat de voorzieningen zouden gaan concurreren met het stadscentrum. Iets waar overigens in Nijmegen ook discussie over wordt gevoerd met stadsdeelcentrum “de Citadel”. Het centrum van Arnhem heeft zijn populariteit weten te behouden als regionaal voorzieningshart. De bewoners van de oorspronkelijke bebouwing aan de overkant, bijvoorbeeld Lent en Hoven, zijn gelukkig met de stadsuitbreiding. Zeker wat betreft voorzieningen. Dorpsbewoners worden stadsbewoners en maken daar ook gebruik van.

De sprong over het water

De tijd dat de overkant inferieur is aan de stad is grotendeels voorbij. De stedeling maakt graag de sprong naar de overkant om ruimer te kunnen wonen in een ongedwongen sfeer. De individualisering maakt dat mensen zich minder druk maken over hun omgeving. Steden doen de moeite om wijken op peil te houden en bouwen diverser voor meerdere groepen binnen de bevolking. De creatieve industrie vond Amsterdam-Noord. Amsterdam ziet het als een kans en haakt er verstandig op in.

Een grote rol is gebleken voor de gemeente, ontwerpers en bewoners. De gemeente is coördinator en leider in de uitvoering van de sprong. Ontwerpers zijn belangrijk, omdat zij de plannen vormgeven. En de stem van de bewoner is vereist om tot juiste beslissingen te komen. Helaas zijn bewoners zich niet altijd bewust van hun belangrijke rol. Partijen met de grootste invloed zijn de gemeente en het Rijk. Veel beslissingen van de gemeente worden bepaald door die van het Rijk. Tenslotte zijn het de protestgroepen en bewoners die verder de opinie bepalen en daarmee bewust of onbewust de voortzetting van een plan kunnen sturen. Hoe een sprong daadwerkelijk vorm krijgt hangt samen met het complexe proces wat de actoren voeren. De vele instrumenten die aangepakt kunnen worden en de niet in te schatten externe factoren economie en milieu zijn daar onderdeel van.

Om terug te komen op de centrale vraag, zie 4.1., kan het volgende samenvattend antwoord worden gegeven. Nederlandse steden waagden vroeger de sprong uit nood, land was nodig voor de grote behoefte naar groei, tegenwoordig maken steden sprongen met een zetje in de rug van hoger af, het Rijk en de regio bepalen heel veel met hun beleid. De invulling van sprongen verloopt evenredig met de uitbreidingen in de stad, afhankelijk van de tijdsperiode. Amsterdam-Noord heeft zijn, tegenwoordig, populaire jaren '30 stijl, terwijl er naoorlogse woningen in Arnhem-Zuid worden gesloopt. Waar de sprongen uit het verleden voornamelijk kwantitatief van aard waren, wordt er tegenwoordig op het gebied van water, milieu, veiligheid en cultuurhistorie veel meer nagedacht over de consequenties van het project. Wanneer gronden aan de overkant van het water door een grenswijziging aan de stad worden verbonden, weten de bewoners van de overkant al dat vroeg of laat de stad aan hun deur zal kloppen; want zoals een radioverslaggever in Zutphen op Radio 1 al zei:

“steden bewegen, dat is nou eenmaal zo”

(Visscher, M.- R., 2009)

4.3. Kritische evaluatie

In de studie naar de zogenaamde “sprong over het water” zijn er vanzelfsprekend keuzes gemaakt in de wijze van onderzoek. Gezien de beperkte tijd waarbinnen de bachelor thesis dient te worden geschreven kan niet alles even uitvoerig worden behandeld. Het geen ook logisch is, omdat een doen van een goed onderzoek, waar de thesis voor bedoeld is, de belangrijkste zaak is.

Het onderwerp “de sprong” was geen gemakkelijk thema, zeker niet om mee te starten. Het oorspronkelijke onderzoekskader “de ongedeelde stad” gaat toch meer richting bevolkingsproblematiek in plaats van een ruimtelijk fenomeen. Daarnaast zijn er tal van interessante personen en voorbeelden die gekozen kunnen worden, maar waarbij het doel voor ogen moet worden gehouden. Objectief onderzoek is niet eenvoudig. Ook een onderzoeker wordt geleid door zijn persoonlijke voorkeuren. Na het schrijven van de conclusie overstijgt toch het gevoel dat het doel bereikt is.

Een keuze waarover gediscussieerd kan worden is het uitvoeren van een case studie over vier cases. Naar mijn gevoel was het een goede balans tussen moderne sprongen en hedendaagse sprongen. Met het overslaan van een case was er wellicht meer aandacht besteed aan het proces verhaal van de sprong. Een brede studie draagt wel bij aan de theorie. Aangezien het om een exploratief empirisch onderzoek gaat, heeft het nog weinig nut om mijzelf in slechts enkele cases te verdiepen. Het proces van een sprong had meerdere actoren kunnen bevatten. Als het aan de actor-netwerk theorie van Bruno Latour lag waren er ook de actanten vergunningen en balpennen aan toegevoegd. Een hiaat zou kunnen zijn dat het Rijk en protestgroepen niet direct gesproken zijn.

Het is een voornamelijk beschrijvende studie geworden. Ik ben er echter van overtuigd dat beschrijving nodig is. Kennis ontbreekt over de sprong: dit is de eerste aanzet.

Literatuurlijst

- Arnhem-direct (2010) *Lijsttrekker Zuid Centraal: Lea Manders*. Geraadpleegd op 29 mei 2010.
http://www.arnhem-direct.nl/politiek/berichten/20100214_lijsttrekker_zuid_centraal_lea_manders/
- Balduik, J. (2006) *Nijmegen-compleet: een brug te ver?* Nijmegen: Radboud Universiteit
- Boer, N.A. de (1969) *Omtrent Deventer: Ruimtelijke ontwikkeling van stad en streek*. Deventer: Gemeentebestuur van Deventer
- Bosman, M. (2010) *Werkbezoek aan Stadsregio Arnhem Nijmegen*. Geraadpleegd op 21 juni 2010.
<http://www.gelderland.pvda.nl/general/fractielogboek/De+Fractie+o+werkbezoek,+mei+2010.html>
- Bouman, M. (2009) *Stad achter plan Phanos*. In De Gelderlander. Geraadpleegd op 3 juni 2010.
<http://www.gelderlander.nl/voorpagina/arnhem/article5729276.ece>
- Bouwtrefpunt.nl (2010) Geraadpleegd op 14 juni 2010.
<http://www.bouwtrefpunt.nl/kennisbank/179-begrippen-stedelijke-gebieden.htm>
- Buursink, J. & van Dinteren, J. (2005) *Het eigentijdse Nijmegen*. Aalten: Uitgeverij Fagus
- CBS (2010) *Bevolking op 1 januari*. Den Haag/Heerlen. Geraadpleegd op 8 mei 2010.
<http://statline.cbs.nl/StatWeb/>
- Cox, J.C.M. (2010) *Repertorium van de stadsrechten in Nederland*. Geraadpleegd op 16 juni 2010.
<http://www.stadsrechten.nl/index.htm>
- De Gelderlander (2009) *Phanos betaalde 30 miljoen voor Stadsblokken Meijnerswijk*. Geraadpleegd op 3 juni 2010.
<http://www.gelderlander.nl/voorpagina/arnhem/5862704/Phanos-betaalde-30-miljoen-voor-StadsblokkenMeinerswijk.ece>
- De Stadsregio (2010) Geraadpleegd op 30 mei 2010.
<http://www.destadsregio.nl/>
- De Stentor (2010) *Uitslag verkiezingen Zutphen*. De Stentor. Geraadpleegd op 8 juni 2010.
<http://www.destentor.nl/regio/zutphen/special/verkiezingenzutphen/6330945/Uitslagen-verkiezingen-Zutphen.ece>
- Derks, W. (2008) *Structurele bevolkingsdaling: Een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers*. Universiteit van Maastricht. Geraadpleegd op 25 mei 2010.
http://www.regiogroningenassen.nl/fileadmin/user_upload/regio2030/Presentatie_Wim_Derks_bevolkingontwikkeling.pdf
- Dienst Noord/Zuidlijn (2010) *Verwachte kosten en planning Noord/Zuidlijn blijven overeind*. Geraadpleegd op 12 mei 2010.
http://www.noordzuidlijn.amsterdam.nl/@307304/verwachte_kosten_en/
- Eker, M., Houtum H., van en Van Kampen, M. (red.) (2007), *Grenslandschap, Ontwerpend Onderzoek naar het landschap in de invloedssfeer van de Nederlandse grens*, Ekerschaap & NCBR.
- Ellenbroek, W. (1996) *Een gewaagde sprong over het IJ uit het rijk der illusiën*. De Volkskrant. Geraadpleegd op 3 juni 2010.
http://www.volkskrant.nl/archief_gratis/article695989.ece/Een_gewaagde_sprong_over_het_IJ_uit_het_rijk_der_illusien
- Encyclo.nl (2010) Geraadpleegd op 14 juni 2010.
<http://www.encyclo.nl/begrip/>

De sprong over het water

Frijhoff, W.Th.M. (2003) *Geschiedenis van Zutphen*. Zutphen: Walburg Pers. p. 96, 121, 163, 164, 178, 181, 188, 197, 207 en 237.

Gelders Archief, "Verslag v/d toestand der provincie Gelderland over 1900" (inv.nr. 1638 en 1668)

Gemeente Amsterdam (2009). *Het ontstaan van Amsterdam-Noord*. Geraadpleegd op 20 april 2010.
<http://www.noord.amsterdam.nl/smartsite.shtml?id=3388>

Gemeente Amsterdam (2010) Dienst Onderzoek en Statistiek. Geraadpleegd op 28 mei 2010.
<http://www.os.amsterdam.nl/>

Gemeente Arnhem (1967), *Ontwikkelingsplan Malburgen*. Arnhem: Gemeente Arnhem.

Gemeente Arnhem (sep. 2009) *Bevindingenrapportage Stadsblokken-Meijnerswijk*. Arnhem: Gemeente Arnhem

Gemeente Arnhem (2010) Afdeling O&S. Geraadpleegd op 8 april 2010.
<http://www.arnhem.nl/content.jsp?objectid=18522>

Gemeente Arnhem (2010). *Wijken*. Geraadpleegd op 25 maart 2010.
<http://www.arnhem.nl/content.jsp?objectid=17662>

Gemeente Nijmegen, afdeling Wijkmanagement (2006). *Visie Kern Lent – Herkenbaar en Verbonden*.

Gemeente Nijmegen, afdeling Wijkmanagement (jan. 2007) *Inspraaknota Visie Kern Lent*. p. 27

Gemeente Nijmegen (aug. 2007). *Waa sprong: Nijmegen bouwt aan een nieuw stadsdeel*. Nijmegen: GEM Waalsprong C.V.

Gemeente Nijmegen (nov. 2007) *Maakt 'De citadel' Nijmegen compleet? De Waalsprong, de stad en haar nieuwe voorzieningen hart*. Geraadpleegd op 25 mei 2010.
<http://www.lux-nijmegen.nl/node/726/>

Gemeente Nijmegen (dec. 2007) *Ruimtelijk Plan Dijkteruglegging Lent*. Nijmegen: Gemeente Nijmegen.

Gemeente Nijmegen (2010) Afdeling O&S. *Onderzoek & Cijfers*. Geraadpleegd op 10 mei 2010.
http://www2.nijmegen.nl/content/10792/welkom_bij_onderzoek_cijfers

Gemeente Nijmegen (2010) *Project Stadsbrug*. Geraadpleegd op 20 mei 2010.
<http://www2.nijmegen.nl/wonen/projecten/stadsbrug>

Gemeente Nijmegen & Waterschap Rivierenland (april 2009) *Stadsnotitie m.e.r. Ruimte voor de Waal*. Nijmegen: Gemeente Nijmegen

GEM Waalsprong C.V. (jan. 2010) *Masterplan Citadel en beeldkwaliteit op hoofdlijnen*. Nijmegen: GEM Waalsprong C.V.

GEM Waalsprong C.V. (2010) *Waa sprong*. Geraadpleegd op 20 mei 2010.
<http://www.waalsprong.nl>

Geurtz, H.Th.G. (1992) *'N Waalsprong vergeleken: vergelijking locaties*. Arnhem: KAN, Werkgroep "Woningbouwproblematiek Nijmegen"

Google (2010) *Google Maps*. Geraadpleegd op 8 april 2010.
<http://maps.google.nl/maps>

Grootendorst, S. (2008) *Theo Thijssen-school in De Hoven groter*. De Stentor. Geraadpleegd op 8 juni 2010.
<http://www.destentor.nl/regio/zutphen/2662504/Theo-Thijssen-school-in-De-Hoven-groter.ece>

De sprong over het water

Groothedde, M. (2010) *Geschiedenis van Zutphen in het kort*. Gemeente Zutphen. Geraadpleegd op 4 juni 2010.
<http://www.zutphen.nl/smartsite.dws?id=7919>

Gunterman, B. (2006). *Historische atlas van Nijmegen: 2000 jaar ruimtelijke ontwikkeling in kaart gebracht*. Amsterdam: SUN

Heijden, P. van der (2010) *De laatste waalsprong*. De Blik. Geraadpleegd 17 juni 2010.
<http://www.noviomagus.nl/Blik/99-09/Blik9909.htm>

Hofman, R. (2010) *Wima Plant breidt fors uit in De Hoven*. De Stentor. Geraadpleegd op 8 juni 2010.
<http://www.destentor.nl/regio/zutphen/6124684/Wima-Plant-breidt-fors-uit-in-De-Hoven.ece>

Houtum, H. (2009) *Verlangen naar de overkant*. De Gelderlander. Geraadpleegd op 10 juni 2010.
<http://ncbr.ruhosting.nl/henkvanhoutum/RegioInZicht1.pdf>

Houtum, H. (2010) *Ongedeelde stad*. De Gelderlander. Geraadpleegd op 20 maart 2010.
<http://ncbr.ruhosting.nl/henkvanhoutum/gelderlander27022010.pdf>

Hulten, M. van (2006) *De Grote Sprong*. De Volkskrant. Geraadpleegd op 3 juni 2010.
http://www.volkskrant.nl/archief_gratis/article563380.ece/DE_GROTE_SPRONG

Jansen, H., red. Willems, J. (1986). *Lent*. Bommel: Betuwse Boekerij.

Jókövi, M. (2006) *Woningproductie ten tijde van Vinex*. p. 45. Den Haag: Ruimtelijke Planbureau. Rotterdam: NAI Uitgevers

Kloosterman, H. (2008). *Welke identiteit past de Citadel?* Nijmegen: UrbanXchange. In opdracht van GEM Waalsprong C.V.

Kraaij, A. en Mast, J. van der (1990) *Rotterdam Zuid. Voorstad tussen droom en daad*. p. 29-43. Delft: TU Delft.

Lentse Historische Kring (1997). *Er zijn zoveel herinneringen om te koesteren: globaal overzicht van de Lentse geschiedenis vanaf de ijzertijd tot de versnippering en verminking van Lent in 1936*. Lent: Lentse Historische Kring.

Lentse Historische Kring (2010) *Lent lang vervlogen tijd*. Geraadpleegd op 15 mei 2010.
<http://www.noviomagus.nl/Lent/>

NMU (2010) *Nieuwe wet ruimtelijke ordening*. Geraadpleegd op 22 juni 2010.
http://www.nmu.nl/thema_artikel/14?menu_page_id=26&menu_main_id=26&PHPSESSID=1552f4f2615c4672812e673b1bf55b7c

Oldham Sixth Form College (2010) *Geography definitions*. Geraadpleegd op 14 juni 2010.
<http://sixthsense.osfc.ac.uk/geography/pages/settlements/definitions.asp>

Park Lingezege (2010) *Wat is Park Lingezege?* Geraadpleegd op 25 mei 2010.
<http://www.lingezege.nl/>

Projectbureau IJsselsprong (juni 2009) *Voorstel Integrale Gebiedsontwikkeling IJsselsprong "Alles in 1 keer"*. Zutphen: Projectbureau IJsselsprong

PvdA-SP-Groenlinks (2006) *Samen Sterk, bruggen bouwen aan de Waal: Raadsinitiatiefvoorstel 2006-2010*.

Regionaal Archief Zutphen (2010) Geraadpleegd op 10 mei 2010.
<http://www.regionaalarchiefzutphen.nl/>

De sprong over het water

Roegholt, R. (1993). *Amsterdam in de 20^e eeuw: deel 3, na 1900*. p. 321

Rosendaal, J. (2003) *Het veer over de Waal tussen Nijmegen en Lent tot zijn opheffing*. Zutphen: De Walburg Pers.

Ruimte voor de rivier (2010) Geraadpleegd op 14 juni 2010.
<http://www.ruimtevoorderivier.nl/>

Schevichaven, H.D.J. van (1918) *Lentse bekoringen*. Bijdragen en mededelingen Gelre, deel 21. p. 102-112.

Schoewert, L. (1996), *De IJ-tunnel*. Doctoraal scriptie. Geraadpleegd op 29 maart 2010.
<http://www.xs4all.nl/~lschoewe/hoofdtekst.htm>

Schutten, J. (2007). Vereniging van Eigenaren (VvE Vogeldorp). *Interview met Henk Ras*. Het Parool. Geraadpleegd op 31 maart 2010.
<http://www.vogeldorp.nl/historie-henkras.html>

Stadsdeel Amsterdam-Noord, 2010. Geraadpleegd op 27 maart 2010.
<http://www.noord.amsterdam.nl/smartsite.shtml?id=3388>

Stopdeijsselsprong.nl (2010) Geraadpleegd op 22 juni 2010.
<http://www.stopdeijsselsprong.nl/>

Tunnissen, M.J., Zundert, J.W. van (2008) *Het bestemmingsplan: een juridische bestuurlijke inleiding in de ruimtelijke ordening*. p. 62 en 197. Alphen aan de Rijn: Kluwer.

Vandaag & Morgen (2009) *Rotterdam grossiert in probleemwijken*. Geraadpleegd op 10 juni 2010.
<http://www.vandaagmorgen.nl/nieuws/algemeen/416-rotterdam-grossiert-in-probleemwijken.html>

Velde, J.J. (1968). *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967*. p. 116 en 117, 146 t/m 148.

Vereniging Zaans Erfgoed (2009). *Het Kanaal om de Noord*. Geraadpleegd op 31 maart 2010.
http://www.zaans-industrieel-erfgoed.nl/pages_4/meelfabriek_vrede_kanaal_2.html

Verschuren, P. en Doorewaard, H. (2007) *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: LEMMA.

Visscher, M.-R. (augustus 2009) *Waagt Zutphen de sprong?* NOS. Geraadpleegd op 9 juni 2010.
<http://nos.nl/audio/40574-radioroute-zutphen.html>

Vliet, A. van der (2007) *De Probleemwijk 2: Amsterdam herschikt probleemwijken*. MUG Magazine. Geraadpleegd op 3 juni 2010.
<http://www.mugweb.nl/index.php?pageID=107&showMag=1188889089&showMagArt=1003>

Volkshuisvesting Arnhem (2010), *Historie Malburgen*. Geraadpleegd op 25 maart 2010.
<http://www.malburgen.com/historie/>

Vries, J. de (2010) *Arneym*. Geraadpleegd op 25 maart 2010.
<http://arneym.nl/index.html>

VROM-raad (2002), *Aan de overkant van het water wonen ook mensen*. Den Haag: VROM-raad.

VROM (2010) Geraadpleegd op 14 juni 2010.
<http://www.vrom.nl>

V&W (1996) *Voortgangsrapportage Betuweroute*. Den Haag: Directie Betuweroute.

Stationsweb (2010) Geraadpleegd op 20 juni 2010.
<http://www.stationsweb.com/>