

De Nije Veldse sleuf

In onze stad lijkt eigenlijk maar één jaartal belangrijk: 1874, het jaar dat de vestingwet werd opgeheven waarmee de stad buiten de muren kon gaan uitbreiden. Dat geldt ook voor het verhaal van de Spoorkuil. Althans ten dele.

Voor 1874 was de plek waar nu de Spoorkuil is gewoon landelijk gebied. In de Middeleeuwen behoorde het gebied zelfs tot het Reichswald. Het zuidelijk deel werd al in de vroege middeleeuwen ontgonnen en kreeg daarbij de naam Nije Veld. Het wijkgedeelte Nije Veld in het Willemskwartier herinnert daar nog aan. Het Nije Veld strekte zich uit vanaf de zuidelijke stadsmuren tot aan de Groene Stege (de tegenwoordige Groenestraat) waar in de 14^e eeuw een landweer, een aarden verdedigingswerk was aangelegd. Het gebied zou tot laat in de 19^e eeuw onbebouwd blijven vanwege de vestingstatus van de stad (vrij schootsveld). Om heel Nijmegen lag tot 1874 een dergelijke onbebouwde zone met struikgewas en hier en daar een boompje, die dan ook schertsend de *Gordel van Woestenij* werd genoemd. Op een 18^e eeuwse gravure met het uitzicht op de stad vanuit het zuiden is dat onbebouwde gebied goed te zien.

In de jaren zestig van de 19^e eeuw komt er leven in dat woeste voortuintje van de stad. De vesting wordt uitgebreid met enkele verdedigingswerken zoals Fort Uitgebrande Molen en Fort Kijk-in-de-Pot (nu Nijmegen-Oost). Ze zijn nooit operationeel geweest, omdat ze tijdens de aanleg alweer ouderwets waren en ze werden dan ook kort na 1874 weer gesloopt.

Meer gevolgen voor de aantasting van de eens zo rustieke vlakte was de aanleg van de spoorweg naar Kleef in 1865 waarmee Nijmegen een directe verbinding kreeg met het Duitse achterland. De spoorlijn was een initiatief van een aantal vooruitstrevende Nijmeegse burgers die in 1863 de Nijmeegsche Spoorwegmaatschappij hadden opgericht. Het kopstation lag op de plek van de tegenwoordige Vereniging. Kort na de ingebruikneming trok de exploitant, de Rheinische Eisenbahn Gesellschaft, de lijn door naar de pas aangelegde Nieuwe Haven voor het transport van voornamelijk bouwmaterialen. Het tracé liep langs de voet van de vestingmuur en de droge gracht ongeveer ter hoogte van de huidige Van Oldenbarneveltstraat.

Hoewel de ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland in volle gang was en vrijwel alle grote steden op het net waren aangesloten bleef Nijmegen

Afbeelding 3. Nijmegen vanuit het zuiden. Gravure uit 18^e eeuw. Detail. Rijksmuseum, Amsterdam. De Gordel van de Woestenij voor de stad is duidelijk te herkennen.



Afbeelding 4. detail van de eerste topografische kaart van Nijmegen uit 1879 waarop de 19^e eeuwse forten te zien zijn en de spoorlijn naar Kleef. Ook de kersverse spoorlijn naar Venlo is ingetekend en de pas gegraven spoorkuil. De verbinding naar Den Bosch ontbreekt; die was blijkbaar op het moment van de landmeting nog niet gereed.



Afbeelding 5. Gerhard Korfmacher, Graafseweg vanuit Molenpoort ca. 1877. Het gebouw links op de foto is een gedeelte van het kopstation van de spoorlijn Nijmegen-Kleef. Bij de ingebruikneming van de spoorlijn Nijmegen-Venlo werd ook het tracé van de spoorlijn Nijmegen-Kleef



buitengesloten van het landelijk net van de Staatsspoorwegen vanwege defensieoverwegingen. Toen in 1874 de vestingstatus werd opgeheven waren er geen hinderpalen meer om Nijmegen aan te sluiten op het landelijke spoorwegnet. De aansluitingen vonden plaats als onderdeel van de derde Staatsaanleg van Spoorwegen in Nederland. De eerste aansluiting van de stad met het landelijk net werd geopend in 1879, de spoorlijn Nijmegen-Arnhem. Twee jaar later in 1881 volgde in verbinding met Tilburg. Weer twee later in 1883 kon de eerste trein over de Heilige Lijn, beter bekend als de Maaslijn, naar Venlo stomen. Vooral deze laatste verbinding zou het landschap ten zuiden van de stad definitief en ingrijpend veranderen. Om een redelijke helling te krijgen voor de treinen moest een gedeelte van de zacht glooiende helling vanaf het niveau van de vanaf het zuiden komende lijn tot aan het plateau van het nieuwe station doorgraven worden. Ongeveer drie kilometer. Omdat er op het plateau van het toekomstige station te weinig plaats was voor een uitgebreid rangeerterrein en opstelsporen werd aan beide kanten van de spoorlijn kort voor het centraal station ruimte gemaakt voor rangeerterreinen met opstelsporen. Met als gevolg een grote sleuf van ruim 800 meter lang en ruim 200 meter op zijn breedst in het eens zo maagdelijke landschap. Het is opvallend dat van deze toch gigantische ingreep nauwelijks commentaren zijn overgeleverd. Ook beeldmateriaal ben ik tot nu toe niet tegengekomen. Nader onderzoek over de geschiedenis van deze gigantische operatie moet zeker nog gebeuren. Tot aan het einde van de 19^e eeuw zou er in de spoorkuil aan de eerste inrichting weinig veranderen.

Met de aanleg van de Maaslijn werd wel het tracé van de spoorlijn naar Kleef uit 1865 aangepast. Het kopstation aan de Wedren werd opgeheven en het lijntje naar de haven eveneens. Het tracé Nijmegen-Kleef werd in de richting van het nieuwe station verlegd parallel aan het nieuwe tracé van de spoorlijn Nijmegen-Venlo, de nieuwe lijn. Over een lengte van bijna 7 kilometer liepen beide sporen nu langs elkaar. Aan de Bottendaalse kant van de kuil werden goederenwagens gesteld en gerangeerd, aan de Willemskwartierkant werd een kolenpark ingericht en een locomotievenloods gebouwd. Het havenlijntje werd vervangen door een aftakking van het hoofdspoor Nijmegen-Arnhem.

verlegd langs de nieuwe spoorlijn. Het nieuwe tijdelijke station werd toen eindpunt van de lijn.

Afbeelding 6. Detail uit de gemeentekaart van 1924 Deel Zuid-Oosthoek waarop het kolenpark en twee watertanks zijn ingetekend. Ook is nog een stukje van de locomotievenloods te zien.



Afbeelding 7. De locomotievenloods in 1956. Kort na 1958 toen de stoomtractie in Nederland van de rails werd genomen werd de loods afgebroken.

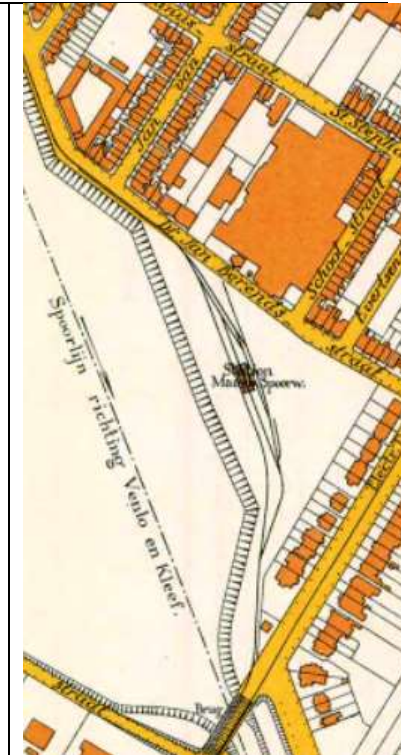


Een kuil in de stad

Aan het begin van de 20^e eeuw werden de randen van de Spoorkuil langzaam ingevuld. Met de aanleg van de Dr. Jan Berendsstraat kreeg Bottendaal zijn zuidwestelijke grens. In 1909 verhuisde de A.S.W., de Nippelkeet, van de Arend Noorduijnstraat naar een groter fabrieksterrein aan de Dr. Jan Berendsstraat. Rond diezelfde tijd vestigde zich er Kilsdonk Kartonnagefabriek, de firma Van de Venne en van der Sluis begon er zijn handel in bouwmaterialen en er werden woningen gebouwd, meestal gecombineerd met bedrijfsruimten. De spectaculairste verandering was de komst van de Maas-Buurtspoorweg (MBS) in 1913. Al vanaf de opening van de spoorlijn Nijmegen-Venlo in 1883 leefde er een behoefte om ook aan de oostkant van de Maas een verbinding met Venlo tot stand te brengen. Zo was er al eens een poging geweest van een paar Plasmolense hoteleigenaars om met Londense omnibussen een verbinding tot stand te brengen maar vanwege het slechte wegdek van de Rijksweg werd dat een mislukking. Op 31 mei 1913 begon de exploitatie van de lijn Nijmegen-Venlo door de Maas-Buurtspoorweg met zes stoomtrams zowel voor personen- als goederenvervoer. Het tracé liep vanuit Venlo langs de Rijksweg en kwam Nijmegen binnen via de St. Annastraat. Vanaf het gehucht St. Anna maakte de MBS gebruik van het tracé van de Nijmeegsche Tramweg-Maatschappij. Na het viaduct St. Anna boog direct het tracé over de rand van de spoorkuil Bottendaal in om via de Dr. Jan Berendsstraat het eindstation en de remise aan de Van Diemberbroeckstraat te bereiken. Daar is nu het Vondelparkje. Bij het St. Annastraatviaduct was een station met emplacement. In 1944 werd het station bij een bombardement zwaar beschadigd. Een schade die niet hersteld werd en in 1946 werd de tramlijn opgeheven. Autobussen vervingen de oude stoomtractie. De huidige buslijndienst 83 volgt nog - nu natuurlijk via de busbaan in de Spoorkuil - vrijwel hetzelfde traject langst de St. Annastraat en de Rijksweg naar Venlo.





Tussen 1917 en 1925 werd ook het noordelijk gedeelte van het Nije Veld (Willemskwartier) in opdracht van Woningvereniging Nijmegen een arbeiderswijk in tuinstadarchitectuur naar stedenbouwkundig ontwerp van architect J. C. Hermans gebouwd. Daarmee kreeg de Spoorkuil zijn zuidelijke begrenzing met de Thijmstraat en de Tollensstraat. In 1919 begon aan de Tollensstraat de Export Papierfabriek (EFA). Daarmee werd de Spoorkuil volledig ingekapseld in het stedelijk weefsel van Nijmegen.




Afbeelding 8. Detail uit de gemeentekaart van 1924 Deel Zuid-Oosthoek waarop het station met emplacement van de Maas-Buurtspoorweg (MBS) staat ingetekend. Op die plek zijn na de Tweede Wereldoorlog de Ir. Wevestraat en Semmelinkstraat aangelegd.



Afbeelding 9. Luchtfoto uit 1927 van de ASW-fabriek aan de Dr. Jan Berendsstraat. Op de voorgrond links het emplacement van de Maas-Buurtspoorweg.



	<p>Afbeelding 10. Een locomotief van de Maas-Buurt Spoorweg (Maschinenfabrik Hohenzollern, Düsseldorf) in Genep 1913. De zes stoomlocomotieven hadden de naam van de belangrijkste haltes van het traject.</p> <p>Afbeelding 11. Dr. Jan Berendsstraat, tegenwoordig nummer 55, Van Gend en Loos. Gebouwd als garage, paardenstal met hooizolder en bovenwoning in 1932 naast het MBS-station. Deze foto uit de jaren vijftig van de vorige eeuw laat een toen uiterst moderne vrachtwagen zien met een oplegger waarop autolaadkisten gezet konden worden. Nu zit er in het gebouw de Nijmeegse Motorwinkel.</p>	 
<p>De Tweede Wereldoorlog.</p>		
<p>Tijdens de Tweede Wereldoorlog was de Spoorkuil natuurlijk een belangrijk doelwit voor alle partijen. Op 10 mei 1940 als eerste werd de viaducten van de Graafseweg over de sporen naar Venlo en Den Bosch opgeblazen door het Nederlandse genie. Een jaar daarvoor, in 1939, was het viaduct nog verbreed van 7 naar 18 meter vanwege het toenemende verkeer. Ook het viaduct St. Annastraat werd op diezelfde dag uit voorzorg opgeblazen. Het spoor van de Gemeentetram Nijmegen (GTM) waarvan ook de MBS gebruik maakte werd daarbij vernield. Pas in maart 1941 was het viaduct weer bruikbaar door de aanleg van een stalen noodbrug. Op het einde van de oorlog tijdens de luchtlandingen op 17 september 1944 werd de Spoorkuil zwaar gebombardeerd waarbij het emplacement St. Anna van de MBS zwaar werd beschadigd.</p>	<p>Afbeelding 12. Graafsebrug, re. spooremlacement 1940-41.</p> <p>Afbeelding 13. St. Annastraat. MBS tramstel op de noodbrug september 1941.</p>	 

	<p>Afbeelding 14. Bombardement op de Spoorkuil in 1944 op 17 september met op de voorgrond het vernielde spoor van de MBS. Goed is te zien dat de Spoorkuil toen nog allesbehalve groen was.</p>	
<p>De Spoorkuil 1945 - 2000. Van lege woestenij naar groene long.</p>		
<p>Na de Tweede Wereldoorlog veranderden de randen van de kuil ingrijpend. Het in de oorlog vernielde emplacement met stationsgebouw van de MBS werd niet meer hersteld. De tramlijn werd opgeheven. Bussen kwamen ervoor in de plaats (Zuid-Ooster), maar die volgden een ander tracé via de St. Annastraat, Stijn Buysstraat en Oldenbarneveltstraat naar het station. Op de plek van het vroegere emplacement werden 96 woningen, 3 garages en een winkel naar ontwerp van de Nijmeegse architect R.G. Rodenburg gebouwd: de Semmelinkbuurt, de eerste flats van Nijmegen. Op het tracé van de St. Annastraat naar de Dr. Jan Berendsstraat werd de Ir. Wevestraat aangelegd. Tussen deze nieuwe straat en de rand van de kuil bleef nog een smalle strook grond onbebouwd. Daar kwamen enkele volkstuintjes voor spoorwegpersoneel. De stallen van Van Gend & Loos die naast de tramlijn stonden werden verbouwd tot woningen. De aan de Dr. Jan Berendsstraat gelegen Cartonagefabriek Kilsdonk, Bouwmaterialenhandel van der Venne en Sluis en ASW en werden in het kader van de stadsvernieuwing van Bottendaal in de loop van de jaren tachtig gesloopt. De vrijgekomen terreinen werden her ingevuld met woningbouw. Aan de overkant van de Spoorkuil kwam op de hoek van de St. Annastraat-Thijmstraat in 1989 een appartementencomplex met kantoren en een showroom, de papierfabriek EFA aan de Tollensstraat werd in 1977 afgebroken. Op de hoek van Tollensstraat- Thijmstraat werd in 1956 de eerste steen gelegd voor de nieuwe Fatimakerk die ondertussen ook alweer gesloopt is. Ook de basisschool Nije Veld aan de Tollensstraat, gebouwd in de jaren zeventig van de vorige eeuw heeft alweer het veld moeten ruimen voor een nieuwe invulling. Nu in</p>	<p>Afbeelding 15. Semmelinkstraat ca. 1950. Het gedeelte aan de Bottendaalse kant werd vooral gebruikt voor het opstellen van goederenwagons. De Spoorkuil is nog onbegroeid.</p> <p>Afbeelding 16. Spoorkuil vanaf St. Annastraat naar westen in 1956. Achter de locomotievenloods nog juist zichtbaar is het hoge seinhuis te zien. Detail foto J.G.J. van Lith.</p>	 

2014 wordt er langs de Tollenstraat weer volop woningbouw gerealiseerd. In de Spoorkuil zelf veranderde ook nogal wat. Enkele jaren nadat de stoomtractie in Nederland was opgeheven in 1958 werd de imposante locomotievenloods ten oosten van het viaduct Graafseweg afgebroken. Het hoog boven het emplacement uit torende seinhuis dat ernaast stond moest ook het loodje leggen. Met de invoering van de Centrale Verkeersleiding (CLV) eind jaren vijftig was het overbodig geworden. In 1960 werd het seinhuis vervangen door een modern relaisseinhuis naar ontwerp van Ir. Koen van der Gaast. Dat seinhuis staat er nog als enige van de vier seinhuizen van hetzelfde type (Woerden, Gouda, Dordrecht) die de beroemde spoorwegarchitect ontwierp. Overigens wordt dat seinhuis ook al niet meer gebruikt en staat het er sinds de afstoting van het goederemplacement eind jaren zeventig verloren bij.

In 1975 werden de Bottendalers en Willemskwartierders opgeschrikt door de bouw van een vuiloverslaginstallatie van de VAM (Vuil Afval Maatschappij) aan de Tollensstraat. Bij het proefraaien bleek al gauw dat herrie en stank voortaan de spoorkuil zouden domineren. Stank, stof en lawaai was wat de bewoners van de Tollensstraat op hun dak kregen. De Bottendalers hadden voornamelijk last van de treinbewegingen die dag en nacht doorgingen. De VAM werd dan ook geen succes en heeft dan ook niet lang bestaan. Maar vanaf die tijd werd er door de wijkorganisaties van de omliggende wijken Willemskwartier en Bottendaal wel nauwlettender gekeken naar de ontwikkelingen in de Spoorkuil, waarbij het bewustzijn groeide van de ecologische en creatieve waarden van het gebied.

Op 16 december 1998 werd door de Nijmeegse Raad een motie aangenomen. De spoorzone zou een groene zone blijven. Dat gebeurde vooral op initiatief van de Nijmeegse beeldend kunstenaar Boudewijn Corstiaensen die de rijkdom van de ecologische biotoop van de Spoorkuil had ontdekt. Zo groeit er de in Nederland uiterst zeldzame Wilde Averuit. Die ontdekking was de aanleiding voor Corstiaensen om de ontwikkeling in de Spoorkuil nauwlettend in de gaten te houden. Vanaf die tijd pleitte hij dan ook voor het handhaven van deze voor Nijmegen zo belangrijke groene long. Aardige bijkomstigheid van de Spoorkuil is dat niet alleen planten en dieren zich vanuit de Groesbeekse bossen kunnen verspreiden, maar dat de wandelaar vanuit het hart van Nijmegen door het groen

Afbeelding 17. Spoorkuil vanaf St. Annastraat naar westen in 1980. Rechts ligt Bottendaal met in de verte het relaisseinhuis van Van der Gaast. Het emplacement is al buiten gebruik



Afbeelding 18. Ir. K. van der Gaast, relaisseinhuis in de Spoorkuil gebouwd in 1960 in 2014.



Afbeelding 19. Tollensstraat Vuiloverstortstation van de VAM (Vuil Afvoer Maatschappij) ca. 1975. De felgroene wagons bepaalden jarenlang het beeld van de Spoorkuil aan de kant van het Willemskwartier



naar Groesbeek kan lopen.

In 2002 werden de bus fly-over van de Arend Noorduinstraat naar de Willemsweg en de een verlenging daarvan met een rechtstreekse verbinding naar de campus op Heijendaal voltooid. De laatste verbinding scheidde het spoorwegverkeer in de spoorkuil aan de Bottendaalse kant definitief van het al ontruimde emplacement. Ondertussen waren er in de Spoorkuil een voetbalveld en een hondenpoepveld aangelegd, maar er werd nauwelijks onderhoud gepleegd. Gevolg: verloedering van het gebied. Ook het seinhuis van Van der Gaast, waarvoor al in 2007 een waardestelling tot monument was gedaan werd een vrijplaats voor het niet zo nauw nemende jongeren: ook daar sloeg de verloedering toe.

Ondanks de aanleg van het Thiemepark in 1999 en de aanleg van het Vondelparkje een paar jaar later bleef Bottendaal een stenige wijk met vooral weinig mogelijkheden voor opgroeiende jongeren. In 2008 werd voor de jongeren van 12 tot 18 jaar een voetbalkooi gerealiseerd op de hoek Vondelstraat-Graafseweg. Een succesvolle onderneming, die helaas aan zijn eigen succes te gronde is gegaan. Hij werd te intensief gebruikt en niet alleen voor een balletje trappen. Omwonenden begonnen daarover te klagen met gevolg dat in 2013 de kooi door de gemeente werd ontmanteld om bij de oude Villa Novaschool weer opgebouwd te worden.

De spoorkuil nu.

De Spoorzone blijft een stedelijk belangrijk en interessant gebied waarop vanuit verschillende kampen geaasd wordt. In de eerste Spoorzone brochure van 1988 stonden ambitieuze plannen met zelfs een voetgangers- en fietsbrug van het Willemskwartier naar Bottendaal. Toen dacht men nog dat het hele rangeerterrein naar een locatie ergens anders verplaatst zou worden. Bij het masterplan van 1995 is men al heel wat wijzer geworden. De NS heeft niet de bedoeling om de rangeerfunctie te verplaatsen en over verkoop van gronden wordt nog niet gedacht. Wel zijn de onderhandelingen over de busbaan en het fietspad min of meer rond. Duidelijk wordt uitgesproken dat men zich meer bewust is van de ecologische betekenis van de Spoorkuil. In ieder geval is de conclusie van NS Vastgoed en BAM Vastgoed dat er in 2008 voorlopig niet gedacht hoeft worden aan een samenhangende stedenbouwkundige invulling.

Afbeelding 20. De Wilde Averuit.



Afbeelding 21. *Projectenoverzicht spoorzone, Gemeente Nijmegen, Nijmegen 2008, Cover Deel2* Ontwerpers.



De in dat jaar beginnende crisis geeft die gedachte grond onder de voeten.

Maar de tijden veranderen. Omdat de Pannakooi bij het Turmacgebouw in verband met overlast beter kon verhuizen werd door de Bewoners Organisatie Bottendaal (BOB) in 2013 en de gemeente Nijmegen afgesproken een pannaveld te realiseren in de in de Spoorkuil. De Spoorkuil moest dan wel opgeknapt worden en ontwikkeld worden naar een groen- en recreatiegebied. Overigens een allang door veel Bottendalers gekoesterde wens. Dat leek toen een win-winsituatie. Bottendaal was weliswaar zijn Pannakooi kwijt, maar er zou iets moois voor terugkomen. De Gemeente Nijmegen zou een vijfjarig huurcontract sluiten met de NS, zodat via een participatieproject het gebied aangepakt kon worden. Tot op heden is wel hard gewerkt door de Werkgroep Spoorkuil van de BOB. Het contract is nu na een jaar eindelijk getekend. Ondertussen probeert NedTrain zijn plannen voor een gigantische onderhoudsloods van maar liefst 200 meter, lang 12 meter breed en 9 meter hoog (steekt 3 meter boven de Spoorkuil uit!) aan de Thijmstraat aan de bewoners van het Willemskwartier en Bottendaal te slijten. Tegelijkertijd heeft de NS een terrein aan het begin van de Spoorkuil aan de St. Annastraat verkocht aan een projectontwikkelaar die al veel eerder heeft laten blijken bijzondere belangstelling te hebben voor het gebied van de Spoorkuil. Het terrein is verkocht nota bene met een nog niet openbaar gemaakt ambitiedocument opgesteld door de Gemeente Nijmegen. Dat wil zeggen dat de gemeente haar ambities aangeeft wanneer er een eventuele wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. En die is er, want tot nu toe is de hele Spoorkuil behalve daar waar de sporen liggen in het laatste bestemmingsplan van 2011 groengebied. Tegelijkertijd gaat het gerucht dat de NS nu de economische wind wat gunstiger begint te waaien het gebied aan de Bottendaalse kant wil gaan verkopen. Een fantastische mogelijkheid voor de Gemeente Nijmegen om te laten zien dat je je bewoners serieus neemt. Bottendaal met zijn paar procenten groen kan eigenlijk wel wat meer procenten gebruiken. Tot zover de geschiedenis van de Spoorkuil. De afloop is nog niet in zicht en die zou wel eens heel spannend kunnen worden.

Afbeelding 22. Flyer met uitnodiging voor de kick-off in de Spoorkuil op 20 oktober 2013



Afbeelding 23. De start van het participatieproject Spoorkuil op 20 oktober 2013.



Afbeelding 24. De onderhoudsloods van NedTrain ingetekend op de plattegrond van de Spoorkuil. Een gigantisch bouwwerk over kwart van de lengte van de Spoorkuil. Bron: NedTrain.



Afbeelding 25. Een schets van de onderhoudsloods. Het sterke perspectief vertekent het enorme volume van het gebouw. Bron: NedTrain.



Bronnen

Archief Wim de Natris, Nijmegen

Gorissen, F., *Stede-Atlas van Nijmegen*, Arnhem 1956

Gunterman, Billy, *Historische Atlas van Nijmegen*, Amsterdam 2003

Pey, Ineke, *Bouwen voor gezeten burgers*, Zwolle/Zeist 2004

Noviomagus.nl <http://www.noviomagus.nl/home1.html>

Regionaal Archief Nijmegen,

<https://www.google.nl/#q=regionaal+archief+nijmegen>

©Wim de Natris

Mei 2014

Afbeelding 26. St. Annastraat 174 A
Verkoop grond NS op de kop van de
Spoorkuil. Plattegrond bij advertentie
van Hans Janssen Bedrijfsmakelaars.

