

Herstel van gedempte stadswateren

Motieven, keuzes en bezwaren bij de heropening van gedempte stadswateren in Breda, Utrecht en Drachten

Groningen, mei 2007

Masterthesis Environmental and Infrastructure Planning

Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen

W.M. Grendelman

Studentnummer: s1478923

Begeleider: Drs. T. van der Meulen

2^e beoordelaar: Dr. J. Woltjer

Verantwoording foto's voorpagina:

1. Herstel van de haven, 2007, bron: Jeroen Thoolen / www.nieuwemark.com
2. Begin van de demping van de haven, 1964, bron: Stadsarchief, gemeente Breda

Voorwoord

Voor u ligt het rapport 'Herstel van gedempte stadswateren'. Dit is mijn masterthesis voor de masteropleiding Environmental and Infrastructureplanning aan de faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de *Rijksuniversiteit Groningen*. Met deze thesis zal ik mijn opleiding aan de universiteit afronden.

Na de HBO opleiding Milieukunde, aan het Van Hall Instituut in Leewarden die ik in 2003 heb afgerond ben ik in 2004 bij mijn zoektocht naar een geschikte vervolgopleiding uitgekomen bij de studie Technische Planologie. Dat mijn masterthesis over een aspect van het waterbeheer zou gaan was voor mij al snel duidelijk. Waterbeheer in de breedste zin van het woord heeft al lange tijd mijn belangstelling. Mijn stages die ik heb gevolgd op het HBO waren in de richting van het waterbeheer, onder andere over legionella preventie in het Dolfinarium en over milieueffecten van de Blauwe Stad voor de milieufederatie Groningen.

Het onderwerp van deze thesis heb ik samen met Jochem de Vries bedacht ik gaf aan iets te zoeken in de richting van cultuurhistorie en waterbeheer hij kwam daarop met de suggestie iets te doen met de plannen die diverse steden hebben om oude grachten te herstellen.

De afgelopen tijd heb ik mij daarom verdiept in het herstel van de ooit gedempte stadswateren in Drachten, Breda en Utrecht. Van het bestuderen en analyseren van deze interessante materie heb ik veel geleerd. Hiermee is het een waardige afsluiting geworden van mijn opleiding.

Tot slot van dit voorwoord wil ik graag een aantal mensen bedanken. Ten eerste mijn afstudeerbegeleider Tom van der Meulen voor alle steun en feedback die hij mij heeft gegeven bij het schrijven van dit stuk, en Johan Woltjer als tweede beoordelaar. Daarnaast wil ik graag Jochem de Vries bedanken, die vanwege een nieuwe baan de begeleiding van mij die hij op zich had genomen moest staken.

Voor dit onderzoek heb ik een aantal mensen geïnterviewd, hen wil ik hartelijk danken voor de tijd die ze voor mij hebben uitgetrokken. Verder wil ik m'n ouders bedanken voor het kritisch doorlezen van mijn teksten.

Groningen, 8 mei, 2007.

Wouter Grendelman

Samenvatting

Het heropenen van in het verleden gedempte stadswateren lijkt een grote vlucht te nemen in Nederland. Het voorliggende rapport vergelijkt de plannen en activiteiten in drie steden. In Utrecht is een stuk Weerdsingel heropend en met de heropening van de Catharijnesingel zal naar verwachting in 2009 worden begonnen. In Breda wordt op dit moment de oude haven weer uitgegraven en aansluitend zal de stadsrivier de Mark worden heropend. In Drachten bestaat het Drachtstervaartproject uit drie onderdelen, het saneren van een voormalige vuilstort, de bouw van een nieuwe waterrijke woonwijk met 900 woningen en het weer uitgraven van de Drachtstervaart tot in het centrum van Drachten.

Deze projecten hebben enkele overeenkomsten, de demping vond plaats halverwege de twintigste eeuw omdat het water haar functie had verloren en er ruimte nodig was voor nieuwe ontwikkelingen. In alle gevallen dienen de prestigieuze plannen voor het terugbrengen van water als basis voor de herstructurering van een achtergebleven gebied. Tevens blijkt het in alle steden een zaak van veel geduld te zijn, tussen de eerste plannen en de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zit zeker 10 jaar. De belangrijkste actoren in het proces om de gedempte stadswateren te heropenen zijn de betrokken gemeenten, daarnaast spelen bij de Drachtstervaart en de Catharijnesingel de ontwikkelaars van de rest van het plangebied een belangrijke rol.

Er is nog een opvallende overeenkomst. Het herstel gebeurt weliswaar op basis van de historie maar men wil er zorg voor dragen dat het geen kopie van de oude situatie wordt. Dit is fysiek niet mogelijk en men ziet het herstel dan ook als een volgende bladzijde in de geschiedenis van het gebied. Om dat duidelijk te maken worden er moderne elementen toegevoegd aan bijvoorbeeld de kades en bruggen.

De conclusies van dit onderzoek zijn dat de projecten weliswaar complex lijken maar dat dit in de praktijk meevalt. De kosten en de tijdsplanning zijn goed te beheersen. De opbrengsten van de projecten zijn onduidelijk en vooral indirect. Het wordt dan ook aanbevolen om hier nader onderzoek naar te laten verrichten.

Inhoudsopgave

Voorwoord	i
Samenvatting	ii
Hoofdstuk 1. Introductie	1
1.1. Inleiding	1
1.2. Doelstelling en vraagstelling	3
1.3. Onderzoeksmethode	3
1.4. Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2. Planningskader	5
2.2. Cultuurhistorie in planning	5
2.3. Waterbeheer en planning	6
2.4. Kwaliteit van de leefomgeving	7
2.5. Conclusie	8
Hoofdstuk 3. De Nieuwe Mark, Breda	9
3.1. Inleiding	9
3.2. Historie van de haven en Mark	9
3.3. Uitwerking van de plannen	10
3.3.1. Stand van zaken	13
3.4. Verwachte effecten	15
3.5. Betrokken actoren	15
Hoofdstuk 4. Drachtstervaart	16
4.1. Inleiding	16
4.2. Historie van de Drachtstervaart	16
4.3. Het Drachtstervaartproject	18
4.4. Financiering	19
4.5. Verwachte effecten van het Drachtstervaartproject	19
4.6. Stand van zaken	20
4.7. Betrokken actoren	21
Hoofdstuk 5. Utrecht weer omsingeld	23
5.1. Inleiding	23
5.2. Historie van de Utrechtse singels	23
5.3. Weerdsingel	24
5.3.1. De effecten van het herstel van de Weerdsingel	25
5.4. De Catharijnesingel en Herstel stationsgebied Utrecht	26
5.4.1. Verwachte effecten van het herstel van de Catharijnesingel	27
Hoofdstuk 6. Ontwikkelingen in de verwachtingen en ambities	28
6.1. Inleiding	28
6.2. Breda	28
6.3. Drachten	30
6.4. Utrecht	31
6.4.1. Weerdsingel	31
6.4.2. Catharijnesingel	32
6.5. Draagvlakverwerving	33
6.6. Verwachte effecten van de projecten	33
6.7. Wat men nu anders gedaan zou hebben	33

Hoofdstuk 7. Conclusies en aanbevelingen	35
7.1. Inleiding	35
7.2. Conclusies	35
7.3. Aanbevelingen	36
Literatuurlijst	37
BIJLAGEN	
Bijlage 1 Kaart met binnenstedelijke waterherstel projecten in NL	B-1
Bijlage 2 Interviews	B-2
2-a Henk Krouwel, Gemeente Breda	B-3
2-b Eduard Ridder, Gemeente Smallingerland	B-7
2-c Jan Willem Zandstra, Wind Groep	B-10
2-d Simon Bijlsma, Friese Milieufederatie	B-13
2-e Rini van Veen, Gemeente Utrecht	B-15
Bijlage 3 Procedures Drachtstervaart	B-19

Hoofdstuk 1 Introductie

1.1. Inleiding

Nederland is vanouds een land dat nauw verbonden is met water. Een groot deel van het land is zelfs het resultaat van de overwinning van de mens op het water. Water was en is onder andere van belang voor transport, industrie, landbouw, recreatie en verdedigingswerken. In de loop der tijd heeft het een aantal van deze functies verloren, daarmee werden de watergangen en hun dure onderhoud minder rendabel. Dit is naast volksgezondheidsmotieven, de “vooruitgang” en de toenemende behoefte aan ruimte voor het verkeer de belangrijkste reden geweest dat in vele steden besloten werd oude grachten en kanalen te dempen.

Het Gemeentebestuur bracht in een discussie in het Algemeen Handelsblad (11 april 1884) naar voren, dat het Rokin toch maar een “stinksloot” was. De demping zou tevens een groot aantal ongelukken kunnen voorkomen.

De tegenstanders werden tijdens verschillende raadsdebatten voor “sentimenteel” uitgemaakt; Zij zouden teveel in het verleden leven zonder oog te hebben voor de eisen van de moderne tijd.

“Een feit is echter, dat de geschiedenis aan dit stadsdeel verbonden, roemrijker is dan zijn tegenwoordige ‘houding’.” “De geschiedenis geeft de haven haar waarde” (Bredase Courant, 19-02-1949).

“Met de demping van de Drachtstervaart zal dit deel van een groeiende stad als Drachten waarlijk een centrumfunctie krijgen: representatief, commercieel en sociaal”

“Aangezien de stank die de kerkgracht de laatste tijd verspreidt ondragelijk en zeker nadeelig voor de gezondheid dier bewoners aldaar zijn moet”.

Bron: Marie-Louise de Vries, 1996.

Kader: Diverse uitspraken over de later gedempte wateren.

Echter er blijken ook nadelen te zitten aan het verdwijnen van de vaarten en grachten. Bijvoorbeeld in Drachten waar de bebouwing langs het oude tracé van de vaart niet werd aangepast waardoor het profiel van de weg uit balans raakte. Een te brede weg, waar hard gereden werd met aan weerszijden lage kleine huisjes heeft geen prettige uitstraling. Over het inpassen van grote aantallen auto's in stadscentra wordt nu ook anders gedacht dan in de jaren zestig en zeventig. Verder is de waardering voor water in de stad om te recreëren en om langs te flaneren sterk toegenomen en op plaatsen waar dit niet meer kan wordt het gemist. De winkelfunctie van binnensteden ondervindt steeds meer concurrentie van grootschalige winkels op bedrijventerreinen en grote wijkwinkelfuncties. Daarom wordt er meer nadruk gelegd op de verblijfsfunctie van de binnenstad. In plaats van ‘runshoppen’ moeten de bezoekers van de binnenstad gaan ‘funshoppen’. Stadswater kan daar aan bijdragen door het leveren van een gezellige en een statige, voornamelijk uitstraling die er voor zorgt dat mensen langer in het stadscentrum blijven en daardoor meer geld gaan uitgeven. Daarnaast kan het terugbrengen van water in de binnenstad ook bijdragen aan het stedelijk waterbeheer, bijvoorbeeld door een waterbergingsfunctie.

In veel plaatsen waar de grachten gedempt zijn gaan er dan ook weer stemmen op om deze te heropenen. In een aantal plaatsen is dit ook al gebeurd. Bijvoorbeeld Den Bosch waar men in 1973 al begon met de restauratie van de Binnendieze. Hierbij werden niet alleen de nog bestaande, in slechte staat verkerende delen gerestaureerd maar er zijn ook enkele gedempte delen hersteld. De bevaarbare Binnendieze is nu een belangrijke toeristische trekpleister van de stad. Bij plannen over de toekomst van de Bossche binnenstad zal de Binnendieze een belangrijke rol blijven spelen (www.brabantfoto.com).

Een ander vroeg voorbeeld is de Trekvliet in Leiden, die in 1972 onder veel protest is gedempt ten behoeve van een verkeersweg en de nieuwbouw van de universiteit. Echter, deze plannen gingen niet door en in 1984 werd de Trekvliet weer open gegraven. Dit was een succes en nu zijn er in Leiden ook plannen om meer gedempte grachten te heropenen.

In Breda is men nu bezig met het project 'De Nieuwe Mark' dat bestaat uit twee delen: het heropenen van de in de jaren zestig gedempte haven en het heropenen van het al eerder gedempte riviertje de Mark. Dit in het kader van een project om de rand van de hele binnenstad een opknapbeurt te geven. Een belangrijk doel van het project is dat deel van de binnenstad meer uitstraling te geven. Er komt onder andere ruimte voor horecagelegenheden langs de oude haven. Verder leefde er in de stad nog altijd veel nostalgie naar de gedempte haven, het is iets dat bij de stad hoort. De projecten in Breda en Den Bosch maken ook onderdeel uit van "Water in Historic City Centers", een Europees project in het kader van Interreg IIIB. Dit samen met Chester, Limerick, Gent en Mechelen.

Utrecht heeft zich gericht op het herstel van de middeleeuwse singelstructuur. Deze singels uit de 12^e eeuw maakten deel uit van de Utrechtse vestingwerken en omstreeks 1970 is een deel van de singels gedempt om ruimte te bieden aan wegen en parkeerplaatsen. In de jaren negentig ontstonden er echter andere inzichten over de relatie tussen automobilititeit en de binnenstad. Daarop is in 1997 besloten de structuur van de Utrechtse singel weer te herstellen door het heropenen van het gedempte deel. De belangrijkste overweging was het verbeteren van de leefbaarheid maar ook de mogelijkheden voor historie, milieu, toerisme en recreatie speelden mee in het besluit. Dit heeft ertoe geleid dat in 2001 weer water stond in de Weerdsingel. De eerste fase van het project is nu uitgevoerd, de tweede fase is deel van de plannen voor het stationsgebied van Utrecht en omvat de Catharijnesingel.

In Drachten gaat het niet om het herstel van een gracht maar om het herstel van een deel van de Drachtster Compagnonsvaart ofwel de Drachtstervaart. Dit was de vaart die werd gebruikt voor de afvoer van veen uit de ontginningsgebieden. Deze vaart werd in de jaren zestig gedempt omdat ze haar functie had verloren. In plaats daarvan kwam er een brede weg tot in het centrum van Drachten. Als je door Drachten loopt is nog goed te zien waar vroeger de vaarten lagen. Medio jaren negentig wilde Drachten weer meer water in de stad brengen. Dit ondermeer om zich te profileren als watersportstad en oostelijke toegangspoort tot het Friese merengebied. Toen zich de mogelijkheid voordeed om als onderdeel van de bouw van een nieuwe waterrijke woonwijk de Drachtstervaart weer door te trekken richting centrum was de keuze snel gemaakt.

Apeldoorn heeft haar ontstaan en groei voor een groot deel te danken aan zogenaamde sprengen die een constante stroom schoon water leverden dat werd gebruikt voor onder andere de papierindustrie en diverse watermolens. Een van deze sprengen was De Grift. Nadat de economische functie van de Grift was verdwenen werd ze voor een groot deel letterlijk onder de grond gestopt. Medio jaren negentig besloten gemeente en waterschap om samen de Grift weer zichtbaar te maken en een functie te geven in de waterhuishouding van Apeldoorn.

Naast bovenstaande voorbeelden waar men daadwerkelijk weer open water in de stad aanlegt zijn er ook voorbeelden van steden waar men water meer symbolisch terugbrengt in het centrum. In Hoogeveen heeft men het grootste waterkunstwerk van Nederland, de Cascade, aangelegd in de hoofdstraat in het kader van een opknapbeurt van deze straat. En in Drachten had men met de bouw van een carillon dat het kruispunt van land en water voor moet stellen al voor de Drachtstervaart in beeld kwam een herinnering aan het water gerealiseerd.

Daarnaast zijn er in vele steden meer en minder concrete plannen om oude waterlopen te herstellen. Dit gaat onder andere op voor Amsterdam, Assen, Haarlem, Den Haag en Meppel. De komende jaren zullen er dus veel ontwikkelingen plaatsvinden op het gebied van heropening van gedempte watergangen.

Dit onderzoek zal de projecten in drie steden, Breda, Utrecht en Drachten vergelijken en daaruit proberen overeenkomsten en verschillen te ontdekken. Aan de hand daarvan zal een analyse uitgevoerd worden.

1.2. Doelstelling en vraagstelling

Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van meer inzicht in het proces tot hernieuwde openlegging van gedempte watergangen.

Dit wordt uitgewerkt aan de hand van het proces van de planvorming, de uitvoering en de gewenste en bereikte effecten.

Om dit te kunnen onderzoeken zijn de volgende vragen opgesteld.

Hoofdvraag:

- *Wat is de rol en het belang van de diverse actoren in het proces tot hernieuwde openlegging van gedempte watergangen?*

Subvragen:

- Wie zijn de betrokken actoren?
- Hoe zijn de actoren samen gekomen?
- Wat is de rol van deze actoren en wat zijn de veranderingen van die rol (motieven, belangen, middelen)?
- Welk traject heeft de besluitvorming afgelegd? (plan-ontwerp-aanbesteding-uitvoering)
- Wat zijn de bereikte effecten en komen deze overeen met de verwachtingen van elk van de actoren?
 - o Op het gebied van waterbeheer
 - o Economische effecten en uitstraling
 - o Cultuurhistorische relevantie van de plannen.

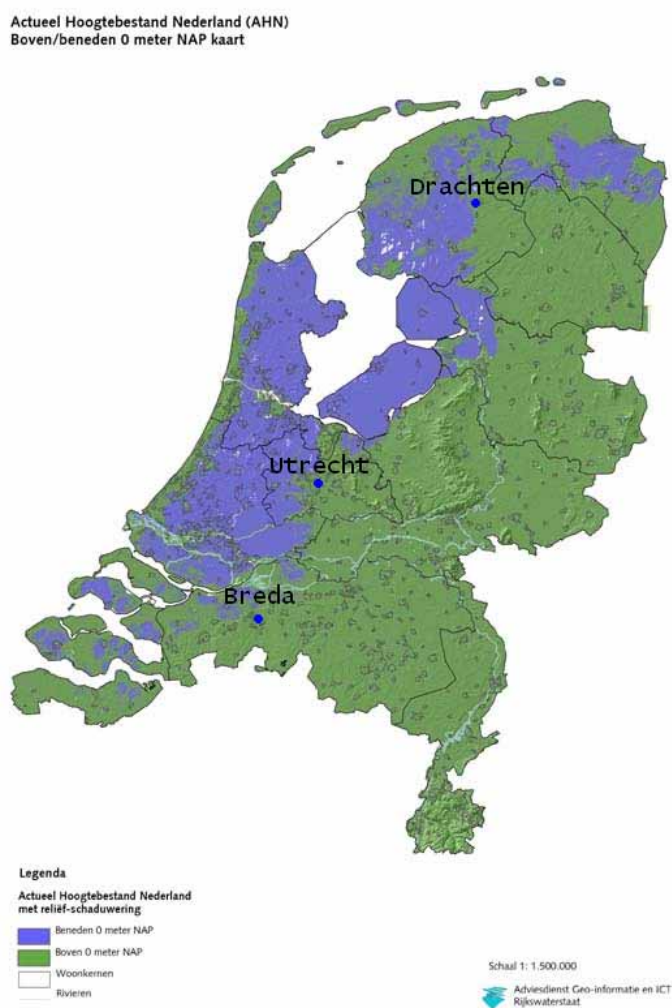
1.3. Onderzoeksmethode

Voor een drietal steden (Drachten, Utrecht en Breda) zullen de betrokken actoren bij de realisering van “nieuwe, oude watergangen” worden geïdentificeerd en bevraagd op hun motieven, belangen en middelen en de ontwikkelingen die hierin plaatsvinden gedurende het project.

Op basis van het in 1996 door de rijksdienst voor de monumentenzorg uitgegeven boekje *Nederland Waterland* van Marie-Louise de Vries, waarin 16 projecten om gedempte grachten, vaarten, havens en beken nieuw leven in te blazen, werden besproken die op dat moment speelden zijn deze drie steden uitgezocht om te vergelijken. Deze projecten zijn gekozen omdat hier daadwerkelijk is begonnen. Veel andere steden hebben plannen in deze richting maar deze zijn niet zo concreet als in Utrecht, waar de Weerdsingel is heropend, en de Catharijnesingel over enkele jaren zal worden heropend, Breda, waar op dit moment de haven weer wordt uitgegraven en Drachten waar het uitgraven van de Drachtstervaart naar verwachting in 2008 zal beginnen. Deze projecten en de besluitvorming erom heen zijn complex van aard. De betrokken partijen zijn voor de realisering op elkaar aangewezen. Doel is inzicht verkrijgen in deze onderlinge verhoudingen en de ontwikkeling van de positie van de actoren in het project.

Daarnaast zal er aandacht zijn voor de bereikte resultaten. Wat zijn deze resultaten? En wordt hiermee voldaan aan de verwachtingen? En zijn deze verwachtingen anders dan op eerdere momenten in het traject?

De informatie zal worden verworven door middel van een combinatie van literatuuronderzoek en interviews met betrokken partijen. De uitwerking van de interviews staat in bijlage 2.



Afbeelding 1.1. Hoogtekaart met ligging besproken projecten (bron: rijkswaterstaat)

Wat aan de voorgaande kaart opvalt is dat alle drie de gekozen projecten in de buurt van de 0 meter boven of onder NAP lijn liggen. Dit blijkt op te gaan voor meer herstelprojecten. Een incompleet overzicht hiervan staat op kaart in bijlage 1. Een reden hiervoor kan de relatieve schaarste aan open water in deze steden zijn. Voor het waterbeheer in Utrecht, Breda en Drachten waren de watergangen niet meer noodzakelijk. Veel meer dan in lager gelegen steden waren grachten en kanalen niet meer noodzakelijk voor het lokale waterbeheer. Daarmee waren er ook minder bezwaren tegen het dempen ervan.

1.4. Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt het planningskader rond dit onderwerp besproken. Dit bevat tevens de theoretische basis van het onderzoek.

Het derde, vierde en vijfde hoofdstuk behandelen achtereenvolgens de projecten in Breda, Drachten en Utrecht. Dit gebeurt aan de hand van een korte historie van het ontstaan en de demping van de betreffende gracht, vaart, singel of haven, het proces van ideevorming tot uitvoering van de projecten en de verwachte en eventueel bereikte effecten.

Hoofdstuk 6 bevat de analyse van de drie projecten waarbij vooral de ontwikkelingen in de verwachtingen en ambities worden besproken. Het afsluitende Hoofdstuk 7 bevat de conclusies en aanbevelingen.

Hoofdstuk 2 Planningskader

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het planningskader behandeld waarin de processen rondom het heropenen van oude watergangen spelen. Daartoe worden deze cases in het bredere planningskader geplaatst, er zal hier voornamelijk ingegaan worden op de rol van stedelijk waterbeheer en cultuurhistorie in planning. Dit zijn belangrijke en actuele punten in de huidige planningspraktijk. Daarnaast zullen de belangrijkste planningsprocessen die een rol spelen in complexe binnenstedelijke waterprojecten worden besproken, het gaat hier onder andere over consensusplanning en draagvlakverwerving.

2.2. Cultuurhistorie in planning

Nederland is als land geheel ingericht, er is geen lapje grond te vinden dat geen bestemming heeft. Een groot deel van die inrichting is in het verleden gerealiseerd, tevens zijn er overal sporen uit dat verleden te vinden. Sommige sporen uit het verleden zijn nu tot last zoals vervuiling en onlogisch geplande bebouwing. Daar tegenover staan ook veel zaken uit het verleden die het bewaren waard zijn. Dit kan gedaan worden door ze te conserveren als een monument, door voor een nieuwe functie te zorgen of door het met behoud van identiteit te integreren in de toekomstplannen van een gebied.

De overheid heeft hierop ingespeeld met de Nota Belvédère waarin behoud door ontwikkeling centraal staat. In de nota staat hierover:

“Identiteit

De ontstaansgeschiedenis laat overal haar eigen, karakteristieke sporen achter. In een wereld waar op elke straathoek dezelfde winkels te vinden zijn, hechten mensen meer en meer waarde aan de cultuurhistorische eigenheden in hun leefomgeving. Maar meestal niet ten koste van die nieuwe woning, aansluiting op de snelweg of grotere schouwburg. Een onoverbrugbare tegenstelling tussen meegaan met de tijd en behoud van de historische identiteit? De dialoog leidt tot onvermoede mogelijkheden.

Kwaliteitsimpuls voor ruimtelijke opgaven

Cultuurhistorische kwaliteiten kunnen een uniek karakter geven aan ruimtelijke ontwikkelingen en zo een tegenwicht bieden aan de toenemende eenvormigheid van onze leefomgeving. Ze dragen bij aan de identiteit die mensen ontleen aan een gebied of plek. Zo bezien, fungeren ze als inspiratiebron en kwaliteitsimpuls voor ruimtelijke opgaven als veranderend waterbeheer, stadsvernieuwing en reconstructie van het landelijk gebied.” (Nota Belvédère, 1999)

Een groot deel van de cultuurhistorische elementen wordt bedreigd, veelal is de oorspronkelijke functie ervan verloren gegaan. Het gaat hier bijvoorbeeld om pakhuizen, grachten, kanalen, delen van het cultuurlandschap en oude industriële panden.

Dat heeft tot gevolg dat de kosten voor onderhoud niet meer door de gebruikers betaald zullen worden, waarmee verval en sloop van de objecten dichtbij komt.

Met de nota Belvédère wordt beoogd om cultuurhistorische elementen te bewaren enerzijds door behoud anderzijds door ontwikkeling. Bovendien kan cultuurhistorie ontwikkelingsmogelijkheden bieden door het behoud van bestaande en het creëren van nieuwe ruimtelijke waarden.

Daarnaast speelt ook de monumentenzorg een rol. In Nederland zijn veel gebouwen aangewezen als gemeentelijk of rijksmonument. Verder zijn er beschermde stads- en dorpsgezichten. Dit heeft beperkingen tot gevolg met wat er gedaan kan worden met een pand maar het biedt ook mogelijkheden voor de aanvraag van subsidies voor herstel en instandhouding van het monument.

Ook de veranderende voorkeuren van bestuurders en burgers spelen mee in de verbanden tussen cultuurhistorie en planning. Waar in de jaren vijftig en zestig de algemene opinie was dat er volop ruimte moest komen voor de auto's in de stad is dat nu omgeslagen in het tegengestelde. Steeds meer

stadscentra zijn autovrij geworden en gemeenten doen hun best de overlast van verkeer terug te dringen. Dit kan een reden zijn om, tot parkeerplaatsen of wegen omgevormde, gedempte grachten weer open te graven en daarmee de auto minder ruimte in de binnenstad te geven. Daarmee is het voor een dergelijk gebied mogelijk dat het in een relatief korte periode van 50 jaar drie keer fundamenteel van functie verandert. Van een op industriële en transportdoeleinden gerichte gracht of kanaal via de functie als wegverkeersader naar een functie als prettig verblijfsgebied.

2.3. Waterbeheer en planning.

Water speelt een belangrijke rol als ordenende factor in het landschap. Het faciliteert en beperkt ontwikkelingen in de inrichting van de ruimte. Open water wordt steeds vaker gezien als toegevoegde waarde in een gebied. De ligging van een woning bepaalt voor een groot deel de waarde van die woning. Ligging aan open water zorgt voor een hogere waarde van die woning. Luttik & Zijlstra (1997) kwamen tot de conclusie dat waterpartijen een fors (8-10%) waardeverhogend effect hebben op de woningprijs. In Utrecht steeg de waarde van de woningen scherp toen bekend werd dat het heropenen van de Weerdsingel definitief doorging (interview R van Veen, projectleider gemeente Utrecht, 2007). Het is daardoor voor planners aantrekkelijk om wonen aan het water mogelijk te maken. Dit kan door nieuwe woningen aan het water te bouwen of door waterpartijen naar de woningen toe te halen. Water kan ook een beperkende factor zijn, teveel water zorgt voor overlast en een hoge grondwaterstand maakt bouwen lastig. Daarnaast kost het onderhoud van oevers en waterbodems veel geld.

Ruimte bieden voor waterberging is van toenemend belang in de ruimtelijke planning. Door klimaatverandering en de toename van het bebouwde oppervlak zijn de pieken in de waterafvoer heftiger geworden. Dit zorgt voor de behoefte aan grotere buffers om deze pieken goed op te kunnen vangen en te verwerken. Om dit mogelijk te maken zijn er veel waterbergingsgebieden aangewezen en ingericht en streven waterschappen naar meer open water en het afkoppelen van de regenwaterafvoer van het rioolsysteem.

De commissie waterbeheer 21^e eeuw zegt in haar advies het volgende over de ruimtelijke ontwikkelingen en haar invloed op het waterbeheer.

Ruimtelijke ontwikkeling

De ruimtelijke ontwikkeling van Nederland brengt het water systeem nog verder in de problemen. Woonlocaties, bedrijventerreinen, intensieve landbouw, glastuinbouw en infrastructuur worden ontwikkeld op plaatsen die vanuit een oogpunt van verstandig waterbeheer verkeerd zijn gekozen. Steeds minder ruimte is beschikbaar om water te bergen.

Nederland is een deltaland in Noordwest - Europa. Het is voor zijn waterbeheer sterk afhankelijk van maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen in andere landen, vooral langs de bovenloop van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Met name voor de Rijn zijn de problemen in Nederland vergroot door bochtafsnijdingen in Duitsland, door snelle verstedelijking in Nordrhein-Westfalen. Maar ook door intensieve landbouw stroomopwaarts. (Advies commissie waterbeheer 21^e eeuw, 2000, p. 26)



Afbeelding 2.1. (Advies commissie waterbeheer 21^e eeuw 2000., p. 24)

Naast de beperkende effecten van water heeft het ook een positieve uitstraling. Een waterrijke woonomgeving wordt als prettig ervaren. Dit is een relatief recente ontwikkeling, mogelijk gemaakt door de verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater. Dit is mogelijk door strengere normen voor lozingen op het oppervlaktewater, de bouw van moderne rioolwaterzuiveringsinstallaties en de aansluiting van bijna alle gebouwen op dat riool. Dit zorgt ervoor dat het prettiger is om in de buurt van dat water te verblijven.

Naast het waterkwaliteitsbeheer is er ook veel vooruitgang geboekt op het gebied van peilbeheer en waterbouw. Deze zijn nu veel beter uit te voeren en te beheren.

Tevens is er meer aandacht voor de ecologische betekenis van waterlopen. Oevers en water kunnen belangrijke ecologische verbindingzones vormen en zijn het leef- en of foerageergebieden van vele soorten flora en fauna.

2.4. Kwaliteit van de leefomgeving

De kwaliteit en waardering van de leefomgeving is een belangrijke factor in de hedendaagse samenleving. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is een kernpunt voor het ministerie van VROM. Ook de kwaliteit van het landschap mag zich verheugen in een grotere belangstelling. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van een deel van de stad is een belangrijk argument voor steden om het herstel van in het verleden gedempte watergangen te overwegen. Het belang van de kwaliteit van de leefomgeving neemt toe en daarmee ook de aandacht die bestuurders en ontwikkelaars er voor hebben. Verbetering van deze kwaliteit zorgt voor een betere beleving en hogere prijzen voor woningen in dat gebied.

Het opofferen van veel openbare ruimte om het autoverkeer volop ruimte te geven de afgelopen decennia wordt nu niet meer gezien als vooruitgang maar eerder als achteruitgang. Wegen en parkeerplaatsen hebben een lage ruimtelijke kwaliteit. De Raad voor het Landelijk Gebied zegt hierover: *“Zachte aspecten van ruimtelijke kwaliteit zijn de subjectieve aspecten van ruimtelijke kwaliteit. Deze zijn kwalitatief van aard en hebben te maken met de waardering die men toekent aan persoonlijke beleving van ruimte: rust, ervaring van schoonheid, harmonie, herinnering aan vroeger, het landschap en de daarin aanwezige elementen en objecten, enzovoorts.*

Andere zachte aspecten zijn de eigenschappen van de ruimte waar men waarde aan hecht en niet in kwantitatieve termen te beschrijven zijn. Het gaat daarbij om gebiedsspecifieke kenmerken, zoals culturele identiteit, leesbaarheid van de historie van een gebied (cultural footprint) en dergelijk. Deze aspecten zijn op elke plaats anders als gevolg van hun ontstaanswijze en daarmee eenmalig, uniek en onvervangbaar. Voor kwalitatieve aspecten zijn vooral beperkende regels gesteld om behoud te verzekeren en aantasting te voorkomen.” (RLG 05/7: Tijd voor kwaliteit, 2005).

Hieruit blijkt duidelijk dat de beleving van ruimtelijke kwaliteit subjectief is. Verbetering van die kwaliteit valt dan ook lastig te kwantificeren. Water, groen, rust en ruimte zijn aspecten die positief worden ervaren tegenover zaken als asfalt, drukte en vervuiling die veel negatiever worden ervaren. Een aantrekkelijke omgeving is prettiger om in te wonen, werken en recreëren.

2.5. Conclusie

De plannen om gedempte stadswateren te heropenen hebben de tijd mee. De motieven om ze te dempen in de jaren zestig, zoals ruimte voor het autoverkeer en stank van stilstaand water hebben veel van hun geldigheid verloren. Tegenwoordig weren steeds meer steden auto's uit het centrum en de mogelijkheden om de waterkwaliteit te waarborgen zijn sterk verbeterd. Daarnaast mag de cultuurhistorie zich verheugen in toenemende belangstelling. Water kan als verbindend en onderscheidend element zorgen voor meer ruimtelijke samenhang in een gebied. Dit is een belangrijk argument om water toe te passen bij stedelijke herstructurering. Daarnaast kan een toename van het oppervlak aan open water helpen bij de ontlasting van het riool bij hevige regenval.

In de volgende hoofdstukken zullen de projecten in Breda, Drachten en Utrecht worden besproken waarbij de cultuurhistorie, het waterbeheer en de omgevingskwaliteit aan de orde komen.

Hoofdstuk 3 De Nieuwe Mark, Breda

3.1. Inleiding

De Nieuwe Mark in Breda is een project om de in de jaren veertig gedempte rivier de Mark en de in jaren zestig gedempte haven van Breda weer te heropenen. Na enige inleidende schermutselingen besloot de gemeente Breda bij de totstandkoming van het collegeprogramma na de verkiezingen van november 1996 tot het doen uitvoeren van een verkennende studie naar de mogelijkheid en wenselijkheid van de heropening van de in de jaren zestig gedempte haven. (gem. Breda, 1999)

3.2. Historie van de haven en Mark

Breda is ontstaan in de elfde eeuw op de plaats waar de riviertjes de Aa en de Mark samenvloeden, op deze plaats was een natuurlijke verbreding die geschikt was als haven. Dit en haar ligging op de grens tussen de Zuidelijke en Noordelijke Nederlanden zorgde ervoor dat Breda kon uitgroeien tot een belangrijke militaire en handelsnederzetting. Omstreeks 1530 kreeg Breda een tweede ommuring die de rivier in de stad bracht, tijdens het Twaalfjarig Bestand in 1613 werd de haven aangelegd (gem. Breda 1999).



Afbeelding 3.1 Tolbrug en haven voor de demping, ca. 1930 (Bron: Collectie Stadsarchief Breda).

Begin jaren dertig begon de gemeente Breda met het ontwikkelen van plannen om de binnenstad voor de auto te ontsluiten. Een van de maatregelen die hiertoe werd genomen was het dempen van de hoofdtak van de Mark. Hierdoor bleef de haven “geamputeerd” achter aangezien de schepen haar slechts via de Mark konden bereiken. Deze werd niet gedempt, hoewel er wel plannen voor waren gemaakt. De oorlog zorgde echter voor stagnatie (De Vries, 1996).

Na de oorlog begon de discussie over het dempen van de haven. Het stilstaande water kon vooral op warme dagen erg stinken. Ondanks protesten door bewoners die de historische waarde van de ‘bakermat van de Bredase geschiedenis’ benadrukten en uitstel van de demping omdat aanleg van riolering de directe noodzaak verdrong werd de haven in 1965 toch gedempt om plaats te maken voor een ondergrondse parkeerplaats voor 275 auto’s en daarboven een verkeersweg.

Begin jaren zeventig werd het ontbreken van water in de binnenstad weer als gemis ervaren. In het bijzonder D66 pleitte voor het water terug in de stad. D66 sloot elke raadsvergadering af met de opmerking “Wij zijn van mening dat de haven weer open moet”. (interview H. Krouwel, gemeente Breda, 2006). Al in 1986 sprak de toenmalige wethouder van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in De Stem van een in het verleden gemaakte “grote vergissing”. Echter er waren voorlopig

slechts plannen om iets aan de bovenkant van de haven te doen om het gebied aantrekkelijker te maken. (De Vries, 1996).

In 1990 werd begonnen met de herinrichting van de binnenstad. Het ging goed met de stad en er werd een enorme sprong gemaakt in de kwaliteit van de binnenstad. Echter terwijl dat vorm kreeg, onder andere door nieuwe bestrating, het opknappen van het park Valkenberg en herinrichting van bepaalde delen van het centrum ging de omliggende rand van het centrum (de Oost-West flank) steeds schraller afsteken bij de binnenstad.

Daarom werd er gestart met het maken van een plan voor de herstructurering van de Oost-West flank. In het oosten ging dit onder andere over de inrichting van het Chasséterrein. Van oudsher was de westkant van Breda het arme deel van de stad. Dit deel lag lager dan de rest, kampte regelmatig met overstromingen en er vestigde zich de industrie met bijbehorende arbeiderswijken. Dit deel van de stad werd van de binnenstad gescheiden door de haven en de Mark.

Voor het westelijk deel van de stad ontbrak een goed verkeerskundig plan. Er werd besloten dat er ruimte moest komen voor een busbaan, voldoende rijstroken voor het autoverkeer en daarnaast moest er water in het gebied komen.

Dit was de doorbraak om het toepassen van water in de herinrichting van het gebied serieus op te pakken. Aan het eigen ontwerp bureau van de stad werd in 1996 de opdracht gegeven om te onderzoeken: "Kan de haven weer open?"

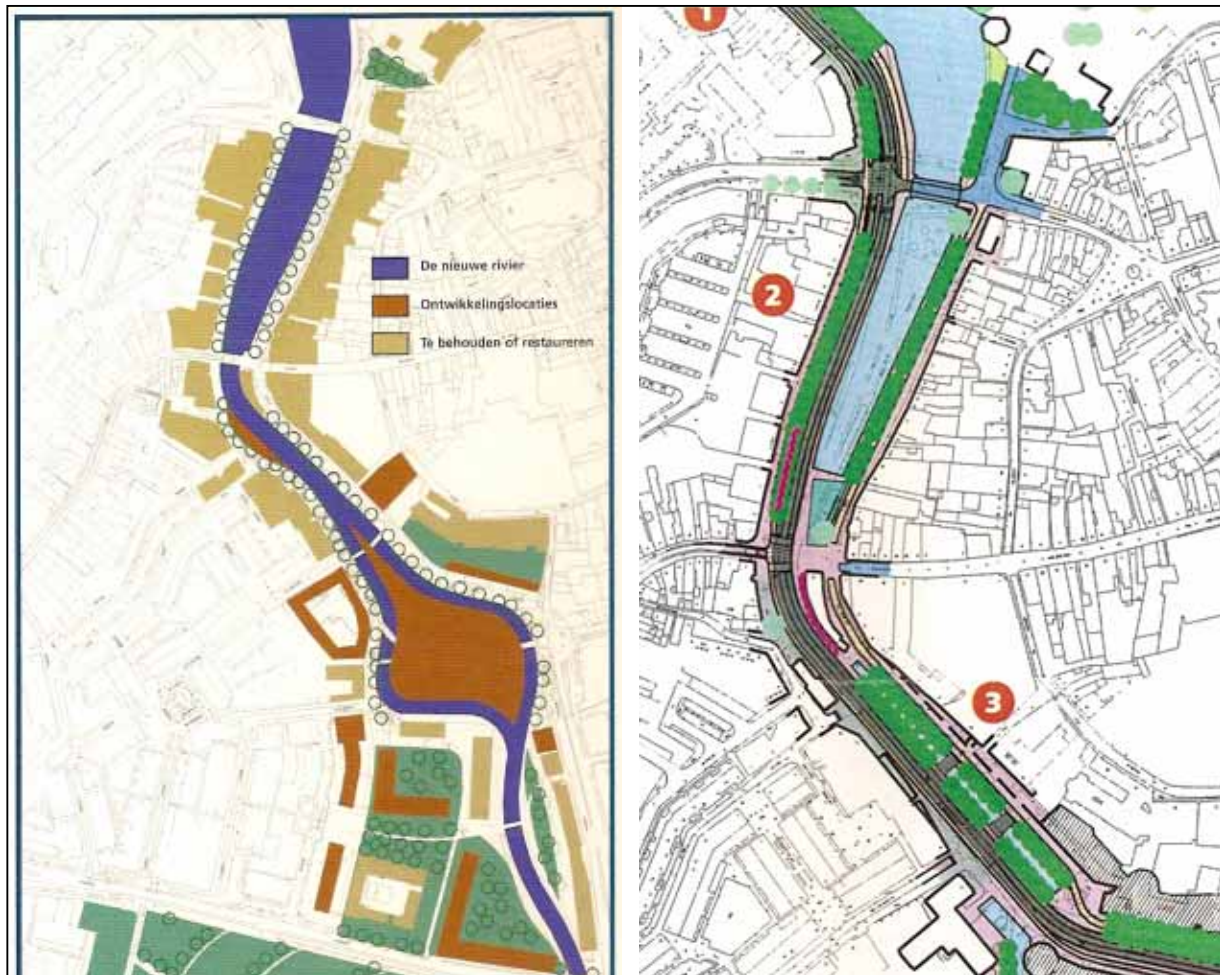
Een onderzoek naar alleen de heropening van de oude haven zou een te magere basis zijn. Enkel restauratie zou resulteren in een te hoog "Anton Pieck gehalte" De oude functie van de haven zou ook niet meer zijn terug te brengen. De overslagfunctie die de haven van Breda had van de droge, hoge zandgronden naar de natte, lage kleigronden is verdwenen. Daarom kreeg men van het hoofd de vrijheid om verder te kijken of de haven kon dienen als herstructureringsbasis voor de westkant van de stad.

Met op de achtergrond het idee dat men met een mooie omgeving de bezoekers langer in de binnenstad kan houden. Dit omdat de nadruk komt steeds meer te liggen op funshoppen en het aangenaam verblijven in de binnenstad.

3.3. Uitwerking van de plannen

De plannen die hierna werden uitgewerkt (afbeelding 3.3.) en in 1999 kwam er een eerste inspraakronde. De ontwerper Eloi Koreman kwam rond die tijd met een eigen plan om water weer terug te brengen in het westen van Breda (afbeelding 3.2.). Deze deed dat niet vanuit een verkeerskundige visie maar op basis van de rivier zoals deze er ooit lag.

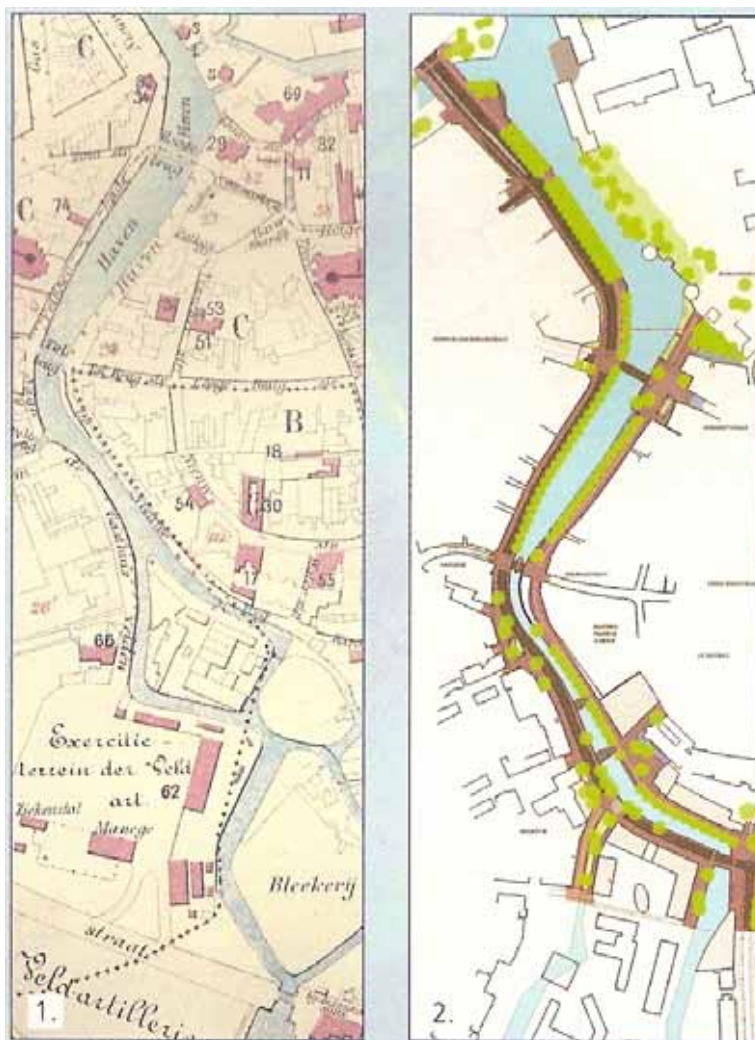
Beide plannen werden tijdens een bijeenkomst aan de bevolking gepresenteerd en werden goed ontvangen. De toegevoegde waarde van nieuw water in de stad werd duidelijk onderkend. Al leek het plan van de gemeente niet ver genoeg te gaan en dat van Koreman te ver, in zijn plan was er weinig of geen ruimte meer voor verkeer.



Afbeelding 3.2. Plan Koreman, 1998 Bron: Gemeente Breda

Afbeelding 3.3. Basismodel Westflank, 1998 Bron: Gemeente Breda

Aan de hand hiervan gingen de gemeente en Koreman samen rond de tafel zitten waarbij Koreman een soort sparringpartner was in het nieuwe ontwerpproces. Het resultaat hiervan was het plan “De Rivier” waarin water als drager van het plan werd gepresenteerd. *“Een rivier is breed waar het kan en smal waar het moet”*. Op afbeelding 3.4 staat dit plan afgebeeld naast een kaart uit 1890.



1 Uitsnede kaart A.J. Bogaerts, 1890 Bron: Collectie Stadsarchief Breda

2 Huidig plan voor het terugbrengen van water, 2003 Bron: Gemeente Breda

Afbeelding 3.4. Vergelijking oude situatie (1890) met het plan uit 2003, Bron: Gemeente Breda

In 2000 nam de gemeenteraad het besluit het water terug te brengen. Daarna begon het reken- en ontwerptraject, Het basismodel Westflank en het plan Koreman werden na een ontwerpworkshop onder leiding van Thijs Asselbergs in oktober 2001 uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp voor de Westflank en in november 2002 was het definitief ontwerp Westflank klaar. De kosten hiervan werden in het onderzoek *Meer zicht op de Westflank* (gemeente Breda, 2002) geraamd op 36 miljoen euro. De kosten van het waterplan waren daarmee ongeveer even hoog als het bedrag dat gereserveerd was voor het gehele Oost-Westflank project. In 2002 waren er gemeenteraadsverkiezingen, bij deze verkiezingen verloor de VVD van de verantwoordelijke wethouder flink. In de collegeonderhandelingen van 2002 was het een belangrijk onderwerp. Mede vanwege het verlies van de VVD werd er een hard en vast budget vastgesteld. Dit budget was 29 miljoen euro waar de raming van de kosten 36 miljoen euro bedroeg.

De gemeente betaalt bijna het gehele project. Dit gaat om een uitgave van 29 miljoen euro in 3 jaar. Voor de gemeente een zeer fors bedrag. Daarnaast is er nog een kleine subsidie van ca. 2 ton uit een Europees fonds. (Interview H. Krouwel, 2006).

Voor dit bedrag moest het hele project worden uitgevoerd. Omdat fasering en uitstel indirect toch meer geld zouden vergen moest er toch een plan komen dat het hele project omvat. Dit werd bereikt door de Haven aan te laten leggen zoals gepland maar de Mark minder diep te maken dan in de

oorspronkelijke plannen. Hierdoor hoeft er veel minder aangepast te worden aan de ondergrondse infrastructuur waar anders veel kosten mee gemoeid zouden zijn.

Doordat dit aangepaste ontwerp uiteindelijk goedkoper kon worden aanbesteed dan gedacht was er toch ruimte voor enkele wijzigingen zodat eventueel op een later tijdstip de Mark alsnog verdiept kan worden zonder hoge kosten.



Afbeelding 3.5. Aangepast plan, 2004, Bron: Gemeente Breda.

Cijfers over de Nieuwe Mark

Omvang werkgebied:	43.000 m ²
15	miljoen liter water
225.000	kilo wapeningsstaal
3.500	m ³ beton
50.000	m ³ grondverplaatsing

Haven

Lengte:	205 meter
Minimale diepte:	1,70 meter
Maximale breedte:	30 meter

Stadsrivier

Lengte:	400 meter
Diepte:	1,20
Maximale breedte:	18 meter

Bron: De Nieuwe Mark 4, 2005, Gemeente Breda

Tegen het plan om water terug te brengen in dit deel van Breda is geen grootschalig verzet geweest. Dat water toegevoegde waarde zal hebben voor dit deel van Breda, daar was men het wel over eens. Het aangepaste plan waarin een deel minder diep wordt uitgevoerd en daarmee geen echte rivier meer is wordt veelal gezien als een minder goed alternatief. Vooral in de lokale media wordt nog wel eens denigrerend gedaan over de aangepaste plannen voor de Nieuwe Mark die niet meer dan “een bak water” zou zijn.

Verder zal het project voorzien worden van een aantal moderne elementen als het gebruik van beton, de moderne bruggen, zoals de tolbrug, afbeelding 3.6 en moderne lichtmasten op de pleinen. De mensen die de oude authentieke haven op het netvlies hebben zullen dit misschien niet passend vinden (interview H. Krouwel, 2006).

3.3.1. Stand van zaken.

In Breda wordt op dit moment de haven weer uitgegraven. De nieuwe haven zal op 30 juni en 1 juli 2007 feestelijk worden geopend. Als de haven gereed is zal verder gegaan worden met het aanleggen van de stadsrivier. Deze fase wordt naar verwachting in het najaar van 2008 afgerond. Er zijn al een

aantal archeologische vondsten gedaan bij de werkzaamheden. Daarnaast is nog onduidelijk wat men nog meer tegen zal komen onder de grond. Dit zou nog voor enige vertraging kunnen zorgen.



Afbeelding 3.6 De nieuwe tolbrug, 2007 (Bron: Jeroen Thoolen / www.nieuwemark.com)

Deze nieuwe tolbrug is op dezelfde plaats gebouwd als de tolbrug van afbeelding 3.1.



Afbeelding 3.6. Werkzaamheden aan de haven in Breda (eigen foto)

3.4. Verwachte effecten

Het belangrijkste verwachte effect is de verbetering van de kwaliteit van het westelijke deel van de binnenstad van Breda. De herstructurering moet de aanzet zijn tot nieuwe ontwikkelingen. Het water zal daarbij dienen als ruimtelijk bindende factor tussen de diverse delen van de stad. Het gebied moet een belangrijke verblijfsfunctie krijgen. In de haven kunnen straks weer kleine bootjes varen en er komen horecavoorzieningen met veel terrasmogelijkheden die moeten zorgen voor een gezellige omgeving vooral voor de dag en de avond. Het nachtelijke uitgaansleven zal in het bestaande uitgaansgebied geconcentreerd blijven. Waterhuishouding en milieu spelen een kleinere rol in de verwachtingen. Als de Mark als 'natuurlijke rivier' uitgevoerd zou zijn had ze een rol kunnen spelen in de piekafvoer van water naar het noorden van de stad. Echter door de aanpassingen van het plan is dit voorlopig niet mogelijk.

3.5. Betrokken actoren.

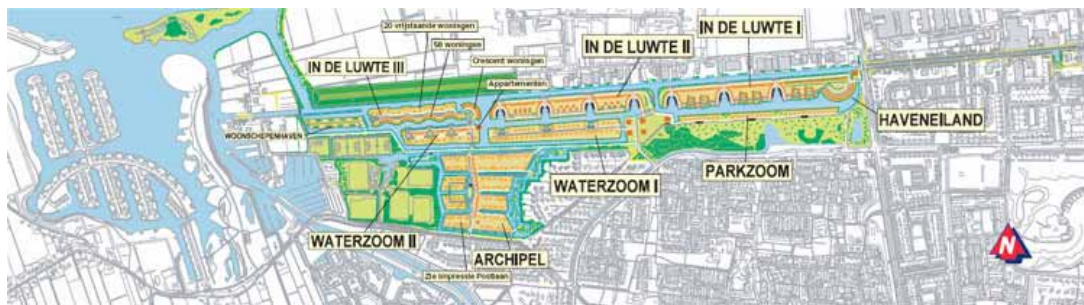
Bij het project is een aantal actoren betrokken. De belangrijkste is de gemeente Breda als initiator en financier van het project. Daarnaast is de EU via de Interreg IIIb regeling voor regionale ontwikkeling betrokken. Evenals het ministerie van VROM dat een bijdrage levert voor de stedelijke vernieuwing. Daarnaast zijn er nog de uitvoerende partijen. De Aannemerscombinatie Rasenberg Wegenbouw - Strukton Betonbouw heeft de aanbesteding "gewonnen". Rasenberg Wegenbouw is een bouwbedrijf uit Breda dat er veel aan gelegen was om dit project binnen te slepen vanwege de grote uitstraling. Om de inwoners van Breda op de hoogte te houden van de ontwikkelingen verschijnt in Breda vier keer per jaar het blad *De Nieuwe Mark*. Er is voldoende draagvlak voor de terugkomst van de haven, de haven kan en hoort op die plek in de stad. Echter het is de vraag of de haven met de huidige politieke verhoudingen in Breda ook teruggekomen zou zijn, de bereidheid om zoveel geld te investeren is afgenomen (interview H. Krouwel, 2006).

Hoofdstuk 4 De Drachtstervaart

4.1. Inleiding

Het Drachtstervaart project in Drachten draait om een aantal zaken, het herstel van een deel van de in de jaren zestig gedempte Drachtster Compagnonsvaart, de bouw van waterrijke woonwijk met circa 900 woningen en het saneren van een voormalige vuilstort. In dit project werken gemeente en projectontwikkelaar samen aan een integrale aanpak van het gebied. Hierbij zal een deel van de opbrengst van de woningen worden gebruikt om de vaart tot in het centrum te heropenen en de oude vuilstort te saneren. In 1996 kwamen de eerste plannen tot herstel van de Drachtstervaart op papier, de bouw van woningen is begonnen en de verwachting is dat medio 2008 begonnen kan worden met het herstel van de oude vaart. Een belangrijk obstakel was de sanering van de oude vuilstort, bezwaren tegen de manier waarop dit is gebeurd hebben geleid tot vertraging van de plannen.

Dit hoofdstuk zal behandelen hoe dit project tot stand is gekomen, wie de betrokken actoren zijn en welke bezwaren er waren tegen het plan.



Afbeelding 4.1 Plan Drachtstervaart (drachtstervaart.nl)

4.2. Historie van de Drachtstervaart



Afbeelding 4.2. Drachtstervaart rond 1900 (gem. archief Smallingerland)

De Drachtster Compagnonsvaart werd in de zeventiende eeuw gegraven in opdracht van de Haagse ontwikkelaar Passchier Bolleman. Het doel van deze vaart was het vervoer van handelswaar, vooral turf, naar Holland. Langs de vaart ontstond bedrijvigheid waaruit Drachten is ontstaan. De echte groei kwam met de industrialisatie in de twintigste eeuw, toen onder andere de Balata-Enerka rubberfabriek, later overgenomen door Dunlop en Philips, een fabriek opende in Drachten. Tegelijkertijd nam het vracht- en personenvervoer over het water af. In de jaren zestig werd in opdracht van de gemeente het grootste deel van de Drachtstervaart gedempt en sindsdien is het centrum van Drachten niet meer over het water te bereiken.

De demping in de jaren zestig was volgens de toen geldende normen een moderne ingreep in het centrum, de vaart nam veel ruimte in beslag in het centrum en Drachten had door de snelle ontwikkeling behoefte aan een centrum met "allure". Er was dan ook nauwelijks tegenstand, er was

meer ruimte nodig voor het wegverkeer, dat het vervoer over water grotendeels heeft verdrongen, en de vaart was daarvoor een goede mogelijkheid. De gemeente gaf architectenbureau Kuiper, Gouweter en De Ranitz opdracht om een plan op te stellen, het architectenbureau zag in het dempen van de vaart de oplossing. Zelfs *“het fraaie stadhuis, dat langs de Drachtstervaart staat, komt hier als zodanig niet uit”*, *“met de demping van de Drachtstervaart zal dit deel van een groeiende stad als Drachten waarlijk een centrumfunctie krijgen: representatief, commercieel en sociaal.”* Aldus het architectenbureau in zijn toelichting op het dempingsplan uit 1961 (De Vries, 1996). Men realiseerde zich wel dat demping zonder verdere herinrichting een lelijk straatbeeld op zou kunnen leveren, daarom werd getracht het profiel te bewaren doormiddel van een asfaltweg met brede trottoirs. In 1963 werd begonnen met de demping van de vaart.

In de jaren negentig bleek dat het resultaat niet bevredigend was. Het centrum van Drachten was toe aan een opknapbeurt. In 1995 werd de oostzijde van het winkelgebied opnieuw ingericht op een manier die voor zowel automobilisten als fietsers en voetgangers prettig moet zijn. Westelijk van het centrum is de situatie echter nog niet bevredigend, het profiel klopt niet, de huizen zijn er laag en de weg erg breed (zie afbeeldingen 4.3. en 4.4.), ook nodigt de brede weg uit tot hardrijden.



Afbeelding 4.3. Profiel Moleneind in westelijke richting, 2006, (eigen foto)



Afbeelding 4.4. Profiel Moleneind in oostelijke richting (eigen foto)

4.3. Het Drachtstervaartproject

De gemeente Smallerland liet in 1994 een stadsrandvisie opstellen voor Drachten. De westelijke stadsrand was een rommelig en veelal vervuild gebied. De gemeente had al contact met de Wind Groep vanwege het door hen opgepakte project De Sanding in Drachten, de Wind Groep kwam toen met een voorstel voor een geïntegreerde aanpak van het gebied. Dit bestond uit een combinatie van woningbouw om het project te betalen, het saneren van de oude vuilstort en het weer openen van de in de jaren zestig gedempte vaart.

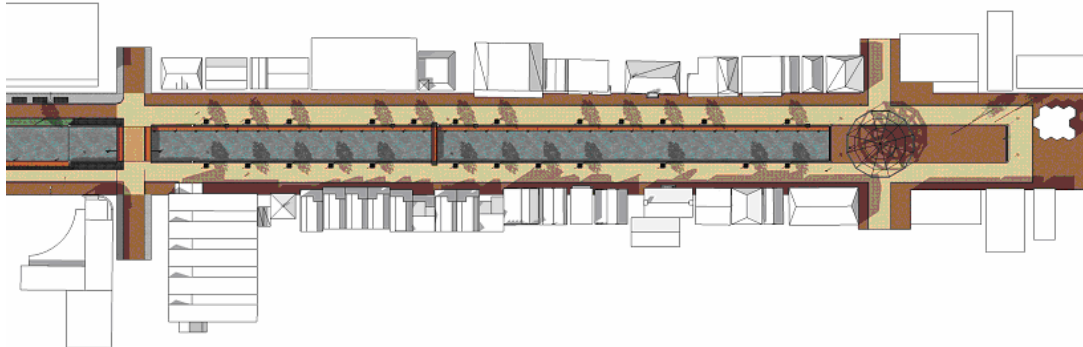
Na de initiële planvorming over dit project zijn zowel Wind als de gemeente begonnen met rekenen. De gemeente kwam daarbij op een kostenbedrag dat in de ogen van Wind veel te hoog was. Daarop bood Wind aan het project uit te voeren voor een veel lager vast bedrag (Interview J.W. Zandstra, 2006). Hiermee kwam het risico op zowel winst als verlies bij Wind te liggen. De gemeente ging hiermee akkoord.

Na deze fase begon de concrete planvorming in 1998, een groep van 48 mensen was in verschillende werkgroepen bestaande uit mensen van o.a. de gemeente, Wind, het waterschap, provincie, rijk etc. bezig het hele plan uit te werken.

Vanwege de sanering van de voormalige vuilstort werd de Drachtstervaart ook een experiment in het kader van het Stad en Milieuproject van VROM. Als Stad en Milieuproject zou het eenvoudiger kunnen worden om de vuilstort te saneren, dit was niet noodzakelijk om de sanering door te laten gaan, men bleef binnen de milieunormen. Het opende wel vele deuren zodat het project in een stroomversnelling kon komen. Op 3 juli 2001 is de gemeenteraad met 23 tegen 6 stemmen akkoord gegaan met het bestemmingsplan Drachtstervaart en heeft ze ingestemd met de voorgestelde publiek-private samenwerking (PPS) tussen de gemeente en de projectontwikkelaar die het project zal uitvoeren.

De PPS constructie hield niet in dat de gemeente een aandeel kreeg in de uitvoeringsmaatschappij van het project. De Wind Groep werd de risicodragers voor het project en de gemeente voor de subsidies.

Tegen het Drachtstervaartproject is een aantal bezwaren ingediend. Het bezwaar met het meeste effect was dat van de Friese milieufederatie en de vereniging het Drachtster Bos tegen de milieuvergunning die de gemeente had aangevraagd bij de provincie Fryslân. Ze waren van mening dat het verwerken van het afval uit de voormalige vuilstortplaats in de geluidswal onder het storten van afval valt. Hiervoor moet niet alleen een milieuvergunning worden aangevraagd maar moet er ook een milieu-effectrapportage worden uitgevoerd. Zij kregen gelijk, de Raad van State vernietigde de milieuvergunning, daarna moest er een nieuwe milieuvergunning worden aangevraagd en een milieueffectrapportage worden uitgevoerd. Dit zorgde voor een vertraging van ongeveer twee tot drie jaar. Mede hierdoor is het totale tempo lager dan vooraf verwacht. Men hoopt het in 2009 af te kunnen ronden maar zal geen sinecure zijn door de complexe aard van het project die het moeilijk maakt met alle bouw- en nutsbedrijven goede afspraken te maken (interview E. Ridder, 2006). De gemeente is wel blij dat de risico's van het heropenen van de vaart, zoals mogelijke verzakkingen en vervuiling zijn uitbesteed.



Afbeelding 4.5. Situering van de nieuwe Drachtstervaart bij het carillon. (bron: Gemeente Smallerland)

4.4. Financiering

Het project wordt uit een aantal bronnen gefinancierd. De gemeente heeft een bedrag van 13,5 miljoen gulden gereserveerd voor het project, daarnaast brengt de gemeente grond in. Die 13,5 miljoen gulden was gereserveerd om aangesproken te worden als de subsidies niet werden toegekend. Echter de belangrijkste subsidie van VROM in het kader van het InnovatieProgramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV), een bedrag van €6.806.703, werd toegekend en het Drachtstervaartproject werd uitgekozen om als voorbeeldproject van het programma te dienen. Daarnaast waren er nog kleinere subsidies van onder andere Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) in totaal is het subsidiebedrag ca. 25 tot 30 miljoen gulden.

Het uitgraven van de Drachtstervaart is afhankelijk van de verkoop van woningen. Zodra er 500 woningen zijn verkocht zal begonnen worden met het uitgraven van de vaart. Dit heeft te maken met de spreiding van de rentelasten: hoe later de kosten vallen hoe gunstiger. De gemeente wil wel graag eerder beginnen met het laten graven van de vaart. Dat zal echter een wijziging van het contract en daarom extra kosten voor de gemeente betekenen.

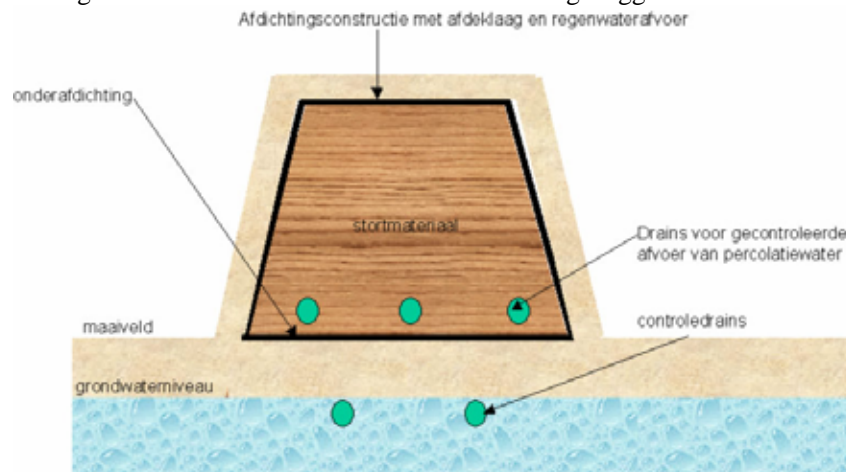
4.5. Verwachte effecten van het Drachtstervaartproject.

De verwachting van zowel de gemeente als de Wind Groep is dat het project een grote positieve impuls zal zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van de westelijke stadsrand van Drachten *Het betreffende gebied was een desolate, verloederde ruimte. Een van de doelen was daarom “een belangrijk stuk van Drachten weer een smoel geven”.* Het project is ook een “*Drager van toekomstige ontwikkelingen*”. *Het heeft een grote Spin-off, het initiatief brengt veel teweeg in Drachten.*(Interview J.W Zandstra, 2006)

Het zal een toegevoegde waarde hebben voor de uitstraling van het centrum, het water zal weer in het centrum van Drachten zichtbaar worden. Dit zal de positie van Drachten als oostelijke toegang naar het merengebied moeten versterken. Het profiel van het Moleneind zal ruimtelijk hersteld worden. (interview E. Ridder, 2006).

Op het gebied van recreatie wil Drachten zich graag profileren als de oostelijke poort van de Friese meren in plaats van het voeteneind. Door het herstel van de vaart kan straks het centrum van Drachten weer per boot bereikt worden en vooral zal het water weer fysiek zichtbaar zijn in het centrum. Er zal onder andere een kleine passantenhaven worden gerealiseerd op de plaats waar nu een hertenkamp is. Dit moet uitdragen dat watersport en Drachten bij elkaar horen, momenteel heeft Drachten al een grote jachthaven en ook de mogelijkheid om bij veel woningen in het nieuwbouwdeel een boot af te kunnen meren zal hier aan bijdragen.

Mogelijke winst op het vlak van de milieuhygiëne speelt in dit project geen grote rol. Behalve bij de sanering van de oude vuilstort die tevens als geluidswal zal dienen voor het ten noorden van de nieuwe woonwijk gesitueerde industriegebied. Daarnaast zal de bergingscapaciteit van het riool worden verbeterd en het nog bestaande deel van de vaart zal worden uitgebaggerd.



Afbeelding 4.6. Geluidswal (drachtstervaart.nl)

De waterhuishouding wordt vooral technisch benaderd. Het waterpeil in het nog bestaande deel van de vaart zal met ca. 90 cm dalen omdat het wordt aangesloten op de Friese boezem. Dit zal weinig invloed hebben omdat de net noordelijker gelegen haven al het boezempeil heeft. Daarnaast worden er twee nieuwe gemalen gebouwd, waarvan een ter vervanging van een gesloopt gemaal. Het andere gemaal zal een spoelleiding aandrijven naar het eind van de vaart om kunstmatig doorstroming in de vaart te brengen, ter voorkoming van een slechte waterkwaliteit. Hiermee zullen ook de vijverpartijen in Drachten op een andere wijze doorgespoeld worden. Deze komen dan ook op boezemkwaliteit en het (kwel)water met een wat vieze bruine kleur wordt weggespoeld. (interview J.W. Dijkstra, 2006).

4.6. Stand van zaken

Men is nog niet begonnen met de aanleg van de vaart. De aanleg van het woongedeelte vordert wel gestaag, in oktober 2006 was ongeveer een derde daarvan gereed en de helft van de onderliggende infrastructuur van dat deel. De sanering van de vuilstort en de daaraan gekoppelde bouw van de geluidswal zijn al wel gereed. Voor de rest van het plan is het ontwerp klaar, men is nog wel bezig met de technische kant van het ontwerp.

Als het project nu gestart zou zijn zou het misschien niet tot uitvoering zijn gekomen volgens Eduard Ridder van de gemeente Smallingerland. De regels voor aanbesteding zijn veranderd evenals het politieke klimaat in de gemeente. Hij vraagt zich af of het bij een gewone aanbesteding ook tot dit resultaat gekomen zou zijn. Waarschijnlijk zou het resultaat minder zijn geweest.

Begin april 2007 is er een kunstwerk van Henk Hofstra onthuld die de Drachtstervaart visueel terugbrengt in het straatbeeld van Drachten. Over een lengte van 1000 meter is een blauw vak geschilderd op het Moleneind met daarin de letters 'Water is Leven' in het wit. Het kunstwerk valt onder de noemer landschapskunst, met een verwijzing naar het verleden. Dit is niet met onverdeeld genoegen ontvangen. Veel mensen vinden het geldverspilling om een weg die over een jaar toch verdwijnt voor een bedrag van 75.000 euro blauw te spuiten. Ook de auto op de foto hieronder was al snel vernield.



Afbeeldingen 4.7. en 4.8. Het water symbolisch terug aan het Moleneind (Galerie Henk Hofstra)

4.7. Betrokken actoren

Er zijn bij dit project een aantal actoren betrokken. De belangrijkste zijn de gemeente Smallingerland en de Wind Groep Architecten Ontwikkelaars. De gemeente heeft aan Vastgoed Noord Ontwikkeling en Realisatie BV, een voor dit project opgetuigde BV van de Wind Groep, de opdracht gegeven tot de ontwikkeling van het Drachtstervaartproject. De uitvoering van het project is in handen van Van der Wiel Infra en Milieu BV voor de technische realisatie en BAM vastgoed BV voor de afzet van de woningen.

Daarnaast zijn er nog een aantal partijen meer zijdelings betrokken. Andere overheden zoals het Wetterskip Fryslân, de provincie Fryslân en VROM, zowel de inspectie Milieuhygiëne als het ministerie, maar ook de omwonenden en de winkeliersvereniging, vereniging Het Drachtster Bos en de Friese Milieu Federatie (FMF) tekenden bezwaar aan tegen delen van het plan. Hieronder volgt voor iedere actor een beknopte omschrijving van haar rol in het Drachtstervaart Project.

De gemeente Smallingerland.

Eigenaar van de grond en verantwoordelijk voor de wijziging van de bestemmingsplannen en de behandeling van bouw-, sloop- en kapvergunningen. Tevens opdrachtgever van het project en aanvrager van de milieuvergunning. Verder moest de gemeenteraad uiteindelijk toestemming geven om het project van start te laten gaan. Dit is op 3 juli 2001 gebeurd.

Wind Groep Architecten Ontwikkelaars.

Oprachtnemer en uitvoerder van het project. Vanaf het begin betrokken bij de planontwikkeling. Eigenaar van Vastgoed Noord Ontwikkeling en Realisatie BV, de uitvoerende organisatie van het project.

Van der Wiel Infra en Milieu BV

Uitvoerder van de meeste werkzaamheden in het project. Van de sanering van de voormalige vuilstort en het bouwrijp maken van de grond tot het uiteindelijke uitgraven de vaart.

BAM Vastgoed BV

Draagt zorg voor de afzet van de woningen.

Provincie Fryslân

Betrokken bij de vroege planvorming en vergunningverlener van onder andere de door de gemeente aangevraagde milieuvergunning voor het Drachtstervaartproject.

Wetterskip Fryslân

Betrokken bij de vroege planvorming en vergunningverlener in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater.

Ministerie van VROM

VROM was op twee manieren betrokken bij het Drachtstervaartproject. Via de inspectie Milieuhygiëne (nu opgegaan in de VROM inspectie), die de wetten en regels van het ministerie moet handhaven en via Stad en Milieu waarin het Drachtstervaartproject een van de experimenten was.

Vereniging het Drachtster Bos

Belangengroep van omwonenden die samen met de Stichting Friese Milieu Federatie bezwaar hebben aangetekend tegen de milieuvergunning voor de sanering van de voormalige vuilstort en het verwerken van die vuilstort in een geluidswal. Dit heeft geleid tot een vernietiging van de reeds verleende milieuvergunning door de Raad van State en de verplichting een nieuwe milieuvergunning met een aparte MER aan te vragen.

Bedrijven op industrieterrein De Haven

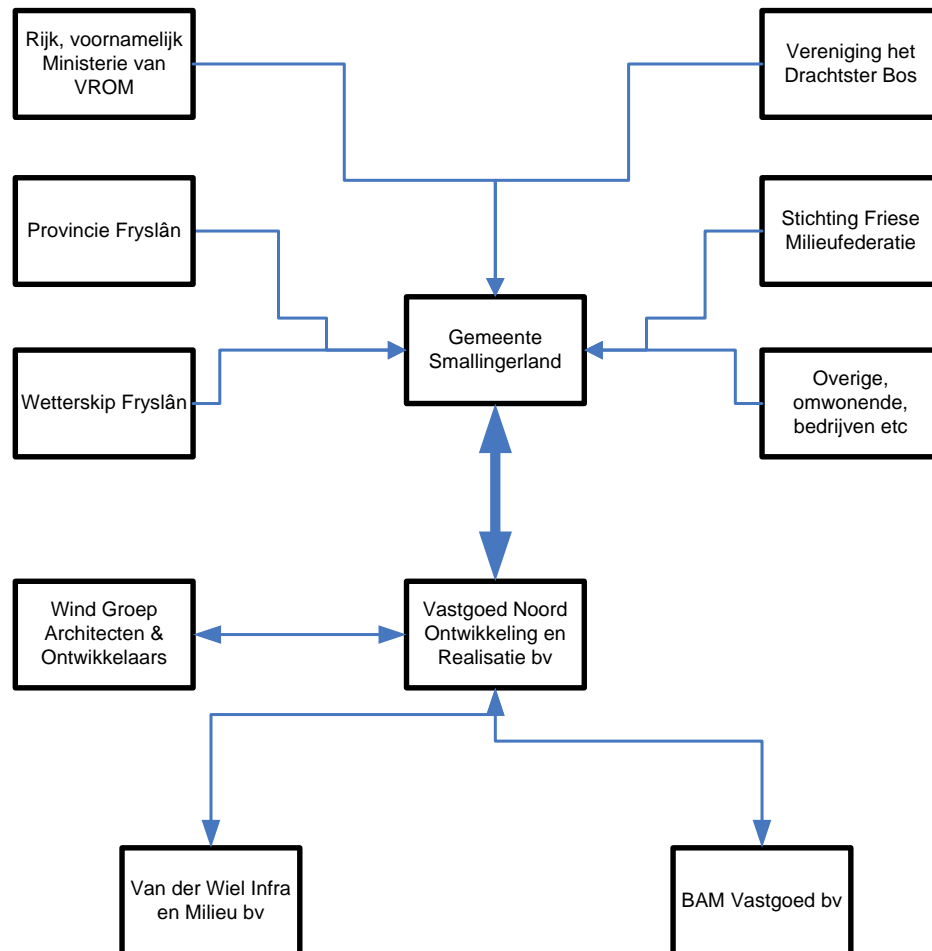
Het gebied waar nu het woningbouwgedeelte van de Drachtstervaart wordt gerealiseerd was vroeger een buffer naar het industriegebied toe. Voor deze bedrijven is het van belang een afdoende buffer te

behouden om zodoende geluidsoverlast te voorkomen. Daarom zijn ze in de planvormingsfase betrokken.

Bedrijven in de binnenstad

Deze zullen overlast ondervinden van de het afgraven van de nieuwe Drachtstervaart. Er is discussie geweest over hoe ver de vaart uiteindelijk doorgetrokken moet worden. Hierover hebben de plaatselijke ondernemers ook meegesproken.

In het ontwerpproces werkten vooral Wind en de gemeente nauw samen. Het was een erg intensief sparringproces. Voor sommige medewerkers van de gemeente was dit te intensief en snel, de ambtelijke cultuur is toch anders dan die van het bedrijfsleven. Daarnaast is men niet gewend aan van te voren vastgelegde contractafspraken, waardoor later gewenste veranderingen geld gaan kosten.



Schema 4.1. Schema met de bij het Drachtstervaartproject betrokken actoren.

Hoofdstuk 5 Utrecht weer omsingeld

5.1. Inleiding

In Utrecht zijn er plannen om de singelstructuur die ooit de hele oude binnenstad omringde weer te herstellen. Een deel hiervan, de Weerdsingel is enkele jaren geleden al uitgevoerd. Het andere deel, de eveneens in de jaren zestig gedempte Catharijnesingel zal terugkomen als onderdeel van het grotere project voor Aanpak van het stationsgebied Utrecht.

5.2. Historie van de Utrechtse singels

Rond de oude binnenstad van Utrecht liggen singels. Deze singels zijn begin 12^e eeuw gegraven als onderdeel van de verdedigingswerken rond de stad. In het tweede kwart van de 19^e eeuw werden de verdedigingswerken gesloopt en de singels parkachtig ingericht onder leiding van de architect Jan David Zicher. Tevens kregen ze een transportfunctie die echter begin twintigste eeuw weg werd geconcurrerd door nieuwe kanalen en spoorwegen.



Afbeelding 5.1. Catharijnesingel 1890-1905, (Het Utrechts Archief)

Na de tweede wereldoorlog nam de bevolking van Utrecht toe evenals de verkeersdruk. Om de economische functie van het centrum te versterken gaf de gemeente de Duitse verkeerskundige Feuchtinger in 1956 de opdracht een verkeersplan op te stellen. Zijn oplossing was tamelijk radicaal: demping van de volledige singel en aanleg van een rondweg rond de binnenstad. (H. Zijlstra, 2001) De gemeenteraad nam dit plan in 1959 op hoofdlijnen aan, echter de landelijke overheid greep in en verbood het dempen van een deel van de singel. Van de Weerdsingel tot de Mariaplaats mocht gedempt worden, de rest niet. En zo geschiedde. Ondanks forse protesten werd in 1968 begonnen met de demping van het westelijke singelgedeelte. (H. Zijlstra, 2001)



Afbeelding 5.2. Werkzaamheden demping van de Catharijnesingel, 1968, (Het Utrechts Archief)



Afbeelding 5.3. Werkzaamheden demping van de Catharijnesingel, 1971, (Het Utrechts Archief)

De demping van de singels maakte deel uit van een groter plan om Utrecht aan te passen aan de eisen van de moderne tijd. In 1968 ging ook de eerste paal van het grootschalige project Hoog Catharijne de grond in. De Catharijnesingel werd met een lengte van 800 meter samen met de weg over het Amsterdamse Museumplein de “kortste snelweg van Nederland”.

Op een gegeven moment ontstonden er plannen om het stationsgebied op te knappen waarbij waterpartijen en fontein en als onderdelen werden voorgesteld. Hierna kwam al snel het idee om alles weer open te gooien. De werkgroep “Utrecht weer omsingeld” heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. Deze groep is erg actief geweest en heeft de boel levend gehouden. Dit onder andere door de universiteit onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden en effecten. Door deze actieve houding heeft men uiteindelijk de politiek meegekregen.

De politiek gaf dan ook bij de uitvoering de opdracht om deze werkgroep actief te betrekken bij uitwerking en uitvoering van de plannen. Dit heeft geholpen bij het verwerven van draagvlak. (interview R. van Veen, gemeente Utrecht, 2007).

Het stadsbestuur nam in 1997 het besluit de structuur van de singel weer te herstellen. Dit om de kwaliteit van het omliggende gebied te verbeteren en de stad als geheel een impuls te geven. Als de singels weer zijn hersteld moet je van elke kant waar je de stad in of uitgaat een singel passeren.

5.3. Weerdsingel

Nadat het besluit was genomen werd in 1999 begonnen met het herstel van het Weerdsingel Westzijde. Bij dit herstel was er veel aandacht voor ecologische zaken. De kademuren aan de binnenstadzijde werden voorzien van ruimtes om muurplanten te laten groeien en aan de buitenzijde werden groene oevers met bakken voor waterplanten gerealiseerd.

Het herstel van de Weerdsingel kostte ongeveer 25 miljoen gulden. Daarvan heeft de gemeente 24 miljoen gulden opgebracht, aan subsidies werd ongeveer 1 miljoen gulden binnen gehaald.

25 Miljoen gulden is een groot bedrag maar omdat er voldoende draagvlak vanuit de bevolking voor was kon de uitgave toch verantwoord worden. (interview R. van Veen, 2007)





Afbeelding 5.4. Herstelde Weerdsingel (bron: gemeente Utrecht)



Afbeelding 5.5. Herstelde Weerdsingel (eigen foto)

5.3.1. *De effecten van het herstel van de Weerdsingel:*

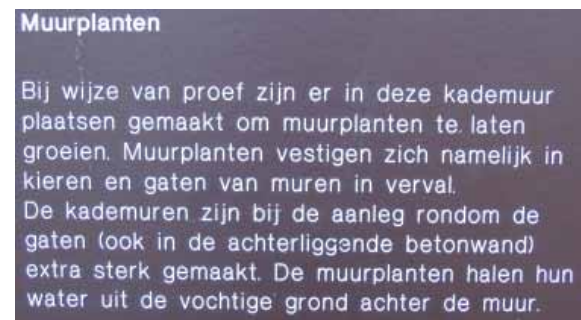
Het water heeft toegevoegde waarde, de kwaliteit van het gebied is toegenomen. Het is mogelijk te wandelen langs het water, bijvoorbeeld met de uitgezette speurtocht, er is ruimte voor muurvegetatie, vlermuizen, rondvaartboten. Er is een stuk historische kade weer zichtbaar gemaakt evenals de fundamenten van een oude verdedigingstoren.

Vanwege de grote betrokkenheid van de bewoners, die hebben meegedacht in het proces en helpen bij het onderhoud en de monitoring van de oevers heeft het project een positief sociaal effect gehad. Het verbeterde de saamhorigheid en betrokkenheid van het de buurt, zo stelt de gemeente Utrecht op haar website over het singelherstel. Vooral de werkgroep Utrecht weer Omsingeld was nauw betrokken bij het ontwerp. Nadat de singel was hersteld werd de Werkgroep 'Groen nieuwe singel' opgericht. Zij praten en denken mee over de invulling en onderhoud van het groen. Ook hebben ze deelgenomen aan uitwisselingen met Wales en Noord-Ierland



Afbeelding 5.6. Bewoners helpen bij het onderhoud van de Weerdsingel (bron: wijkc.nl)

Tevens was er ook een positief financieel effect voor de omwonenden, en daarmee voor de gemeente (OZB). Nadat bekend werd dat het heropenen van de Weerdsingel doorging stegen de huizenprijzen langs de (op dat moment nog toekomstige) singel scherp.



Afbeelding 5.6. Educatieve borden langs de Weerdsingel (eigen foto's).

5.4. De Catharijnesingel en Herstel stationsgebied Utrecht

Het herstel van de Weerdsingel wordt door de gemeente gezien als een succes. Mede hierdoor werd besloten ook de Catharijnesingel weer te heropenen en hiermee de binnenstad weer geheel te omsingelen. Dit wordt niet als apart project uitgevoerd maar als onderdeel van de totale herstructurering van het stationsgebied van Utrecht. Het gebied is toe aan een facelift om het veiliger en leefbaarder te maken. Daarnaast moet er tegemoet gekomen worden aan de grote groei van de stad en het station. Het uiteindelijke doel is de oude binnenstad en het stationsgebied beter met elkaar te verbinden zodat het op termijn als geheel een nieuw centrum kan gaan vormen.

Naast het heropenen van de Catharijnesingel omvat het plan onder andere een renovatie van Hoog Catharijne, nieuwe openbaar vervoer terminal, een nieuw muziekpaleis, een megabioscoop en uitbreiding van de Jaarbeurshallen

Over de plannen voor het stationsgebied werd in 2002 een referendum gehouden waarbij de Utrechter bevolking de keuze werd voorgelegd tussen Visie 1 en Visie A. Dit referendum wordt in 6.4.2

uitgebreider besproken. De uitkomst van dit referendum was Visie A – Stadshart Verruimd.

De belangrijkste verschillen van Visie A ten opzichte van Visie 1 waren:

- Accent op woningen in plaats van kantoren.
- Meer groen
- Muziekcentrum Vredenburg verbouwd in plaats van gesloopt/verplaatst
- Een langduriger bouwtraject; 15-20 jaar in plaats van 10-15 jaar

Aan de hand van deze keuze werden de plannen verder uitgewerkt in een Masterplan. Dit gebeurde door de gemeente in overleg met de andere belanghebbenden in het gebied, de NS, Corio, de eigenaar van Hoog Catharijne en de Jaarbeurs. In 2006 werd een definitief akkoord gesloten tussen de partijen. Het plan is om in 2009 te beginnen met het weer uitgraven van de Catharijnesingel, dit moet in 2015 klaar zijn.

De aanpak van het stationsgebied kan op een grote rijksbijdrage rekenen. In 2004 is er bijna 300 miljoen euro voor het project gereserveerd. Waarvan 54,5 miljoen euro van het ministerie van VROM voor de ruimtelijke kwaliteit. Het herstel van de Catharijnesingel zal circa 50 miljoen euro kosten.



Afbeeldingen 5.7., 5.8 en 5.9 plannen voor de Catharijnesingel. Links impressies van de nieuwe Catharijnesingel, rechts totaalbeeld 2005. Donkerblauw gearceerd is het plangebied van de Weerdsingel, paars gearceerd is het plangebied van de Catharijnesingel (bron: gemeente Utrecht/Corio.)

5.4.1. Verwachte effecten van het herstel van de Catharijnesingel

De Catharijnesingel en omgeving moeten een verbinding gaan vormen tussen het stationsgebied en de wijken daarachter met het oude centrum. Daartoe moet het een ruimte worden waar het prettig verblijven is, met 'gezellige winkels en terrasjes'. Het moet veiliger en leefbaarder worden, de menselijke maat moet terugkomen in het gebied en de Catharijnesingel moet 'een actieve stadsgracht met kades' worden. Dit in tegenstelling tot de vrij desolate, grootschalige omgeving, met vooral kantoren en het grote winkelcentrum Hoog Catharijne, die het nu is.

Hoofdstuk 6 Ontwikkelingen in de verwachtingen en ambities

6.1. Inleiding

De eerste plannen voor een gebied blijken vaak erg af te wijken van de uiteindelijke uitvoering. Veel van de oude ambities blijken niet waar te maken en het eindresultaat kan afwijken van wat er werd verwacht toen de planvorming begon. Dit komt door de invloed van een aantal factoren zoals de betrokken actoren met hun ambities en verwachtingen, de beschikbare middelen en veranderende politieke, esthetische en technische inzichten.

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat die veranderende verwachtingen en ambities zijn voor de projecten in Breda, Utrecht en Drachten. Er wordt beschreven hoe de ambities van de belangrijkste actoren zich ontwikkeld hebben gedurende het proces.

6.2. Breda

In Breda is altijd verzet geweest tegen het dempen van de haven. De plannen om de haven te herstellen konden vanaf het begin op vrij veel steun rekenen. Echter om de haalbaarheid en wenselijkheid van het terugbrengen van water te onderzoeken werd de Kamer van Koophandel ingeschakeld. Deze deed een onderzoek naar de economische gevolgen van de volgende drie opties.

- 1 Huidige situatie handhaven.
- 2 Opknappen westflank zonder water terug te brengen.
- 3 Investeren in Haven en grachtenprofiel volgens het plan Asselbergs.

Uit dit onderzoek bleek dat de plannen voor de westflank een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan het functioneren van de Bredase binnenstad.

“De stad krijgt hiermee een unieke kans om een stedelijk gebied te creëren met een hoge verblijfskwaliteit en een vestigingsklimaat voor bedrijven en woonfuncties, passend in de binnenstad en de overige flanken. Het water speelt daarin een belangrijke rol”.

“De geraamde netto-effecten op de detailhandel in de Bredase binnenstad vanuit de ingrepen in de Westflank liggen tussen +/- fl. 32 miljoen (huidige situatie handhaven) en +/- fl. 58 miljoen (investeren in Haven en grachtprofiel volgens plan Asselbergs). De verandering van werkgelegenheid varieert tussen +/- 115 arbeidsplaatsen respectievelijk +/- 250 arbeidsplaatsen (voltijds).” (gemeente Breda, 2000)

Dit onderzoek door een “onafhankelijke partij” hielp erg bij het creëren van draagvlak onder bijvoorbeeld de ondernemers. Als het onderzoek uitgevoerd zou zijn door de gemeente was het waarschijnlijk veel sceptischer ontvangen. (interview H. Krouwel, 2006)

De plannen die werden hierna uitgewerkt en in 1999 kwam er een eerste inspraakronde. De ontwerper Eloi Koreman kwam rond die tijd met een eigen plan om water weer terug te brengen in het westen van Breda. Deze deed dat niet vanuit een verkeerskundige visie maar op basis van de rivier zoals deze er ooit lag. Beide plannen werden tijdens een bijeenkomst aan de bevolking gepresenteerd en werden goed ontvangen. De toegevoegde waarde van nieuw water in de stad werd duidelijk onderkend. Al leek het plan van de gemeente niet ver genoeg te gaan en dat van Koreman te ver omdat er in zijn plan weinig of geen ruimte meer voor verkeer over bleef.

Aan de hand hiervan gingen de gemeente en Koreman samen rond de tafel zitten waarbij Koreman een soort sparringpartner was in het nieuwe ontwerpproces. Het resultaat hiervan was het plan “De Rivier” waarin water als drager van het plan werd gepresenteerd. *“Een rivier is breed waar het kan en smal waar het moet”.*

In 2000 neemt de gemeenteraad het besluit het water terug te brengen. De kosten werden geraamd op 36 miljoen euro. De kosten van het waterplan waren daarmee ongeveer even hoog als het bedrag dat gereserveerd was voor het gehele Oost-Westflank project. In de collegeonderhandelingen van 2002 was dit een belangrijk onderwerp. De verantwoordelijke VVD wethouder had in deze verkiezingen

flink verloren. Mede daarom werd er een hard en vast budget vastgesteld. Dit budget was 28 miljoen euro waar de raming van de kosten 36 miljoen euro bedroeg. Voor dit bedrag moest het hele project worden uitgevoerd. Daarom moest het plan worden aangepast. In het aangepaste plan werden de lagere kosten bereikt door de Haven aan te laten liggen zoals gepland maar de Mark veel minder diep te maken dan in de oorspronkelijke plannen. Hierdoor hoeft er veel minder aangepast te worden aan de ondergrondse infrastructuur waar anders veel kosten mee gemoeid zouden zijn.

Doordat dit aangepaste ontwerp uiteindelijk goedkoper kon worden aanbesteed dan gedacht was er toch ruimte voor enkele wijzigingen in de plannen zodat eventueel op een later tijdstip de Mark alsnog verdiept kan worden tegen relatief lage kosten.

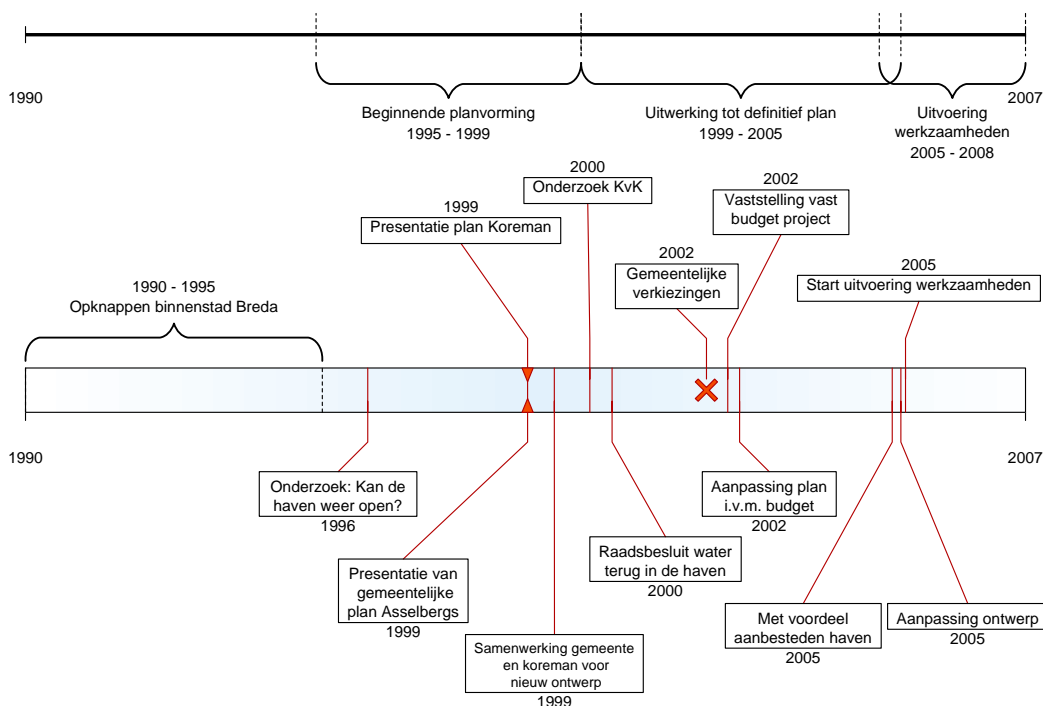
Tegen het plan om water terug te brengen in dit deel van Breda is geen grootschalig verzet geweest. Dat water toegevoegde waarde zal hebben voor dit deel van Breda was men het wel over eens. Het niet aanleggen van de Nieuwe Mark als diep water wordt gezien als een gemiste kans. Vooral in de lokale media wordt nog wel eens denigrerend gedaan over de aangepaste plannen voor de Nieuwe Mark die niet meer dan “een bak water” zou zijn.

Het project zal voorzien worden van een aantal moderne elementen, zoals het gebruik van beton, de moderne bruggen en de moderne lichtmasten op de pleinen. Dit in combinatie met een gemetselde kade. De mensen die de oude authentieke haven op het netvlies hebben zullen dit misschien niet passend vinden (interview H. Krouwel, 2006).

De verwachtingen en ambities van het plan in Breda zijn een aantal malen aangepast:

- De gemeente begon met een plan voor het opknappen van de westflank van de binnenstad
- Dit resulteerde in een plan om water de basis voor de herstructurering te maken.
- Het gepresenteerde plan werd na consultatie en het introduceren van een alternatief plan door Koreman aangepast.
- Dit aangepaste plan bleek niet binnen het gestelde budget te passen en werd daarop aangepast
- Het aangepaste plan wordt nu uitgevoerd

Maar het doel, het water gebruiken als basis voor de herstructurering van de westflank van het centrum, is gelijk gebleven.



Figuur 6.1. Processchema Haven en Nieuwe Mark, Breda.

6.3. Drachten

In Drachten werd medio jaren negentig het besluit genomen om de stadsranden op te knappen. Een van de gebieden waar men aan de slag ging is het gebied waar het Drachtstervaartproject speelt. De gemeente en de Wind Groep vonden elkaar en besloten gezamenlijk op te trekken bij het project om 900 woningen te bouwen, de voormalige vuilstort te saneren en de Drachtstervaart weer tot in het centrum uit te graven. De concrete planvorming begon in 1998, verschillende werkgroepen bestaande uit mensen van onder andere de gemeente Smallingerland, de Wind Groep, het waterschap, de provincie Fryslân, het rijk, vooral het ministerie van VROM, waren bezig het hele plan uit te werken. Na uitwerking van de plannen ging de gemeenteraad in 2001 akkoord met het bestemmingsplan Drachtstervaart. Toen stemde de gemeenteraad ook in met de voorgestelde publiek private samenwerking (PPS) tussen de gemeente en de Wind Groep, over deze PPS meldt VROM het volgende:

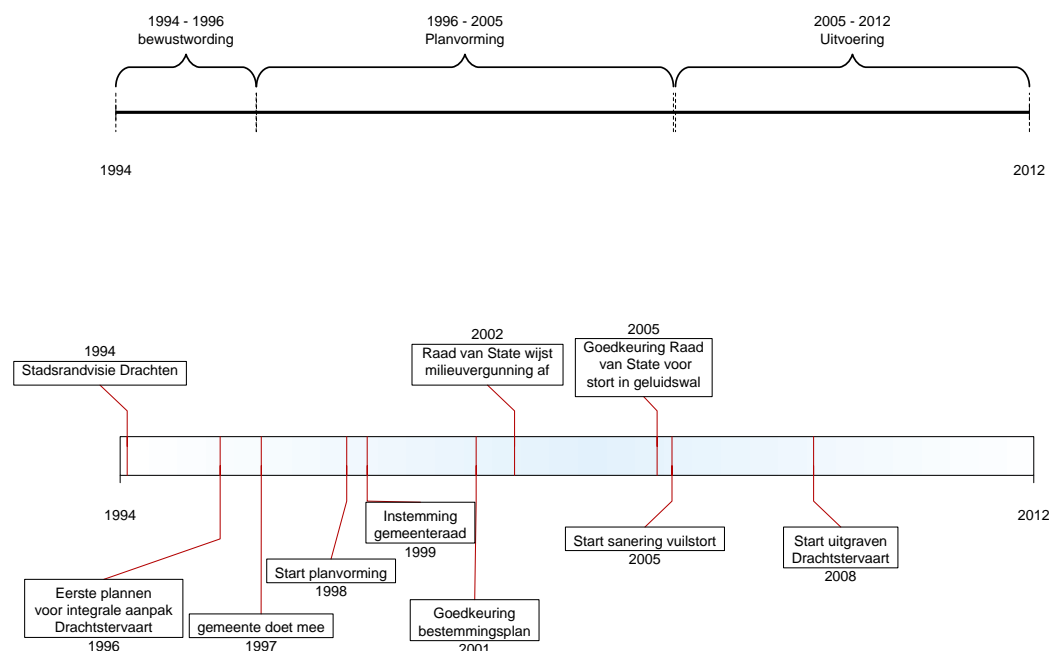
“Ondanks dat de gemeente de grond bezat, is toch gekozen voor publiek-private samenwerking. De herontwikkeling van een plangebied met vervuilde grond was voor de gemeente te risicovol. De samenwerking met de Wind Groep heeft geleid tot een ontwikkelingsvisie die in 1997 is geaccordeerd door de gemeenteraad. Vervolgens is tussen beide partijen een intentieovereenkomst gesloten met het doel de haalbaarheid van het project te onderzoeken. In deze fase zijn stelselmatig alle deelvragen onderzocht en oplossingen aangedragen. Uiteindelijk is geconcludeerd dat het project haalbaar was.

In de voorbereidingsfase heeft een afweging plaatsgevonden van de meest geschikte PPS-constructie. Gekozen is voor een samenwerkingsovereenkomst. Hierbij is een totaalbedrag afgesproken voor de uitvoering van het project. In vergelijking met een PPS in de vorm van een rechtspersoon heeft deze constructie het voordeel dat er geen sprake is van een eventueel belangenconflict tussen de publieke en private taken van de overheid. Het nadeel van deze PPS-vorm is dat de projectorganisatie een minder onafhankelijke positie heeft. In de samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de projectorganisatie, de verdeling van taken en risico's en de te leveren prestaties. De gemeente draagt zorg voor de publieke taken en de Wind Groep neemt civieltechnische risico's, marktrisico's en risico's van tegenvallers bij de sanering voor haar rekening. Het risico van eventuele verwervingskosten en planschade is gedeeld. De top van het samenwerkingsverband bestaat uit een zogenaamd 'primaat' met de directeur van de Wind Groep en de wethouder Ruimtelijke Ordening van Smallingerland. Het projectmanagement, dat verantwoording afdraagt aan het primaat, bestaat uit vier personen. Twee van de Wind Groep en twee van de gemeente. De dubbele bezetting waarborgt de continuïteit van het project. In de prestatieafspraken is opgenomen dat de oplevering, inclusief de openbare ruimte, kant en klaar (turnkey) plaatsvindt. De samenwerking tussen de private en publieke partijen verloopt positief. Naarmate de samenwerking langduriger is, ontstaat meer begrip voor elkaars standpunten en manier van werken.” (Projectfolder Publiek-private samenwerking, VROM 3125, 2002)

Juridische procedures tegen de manier van saneren van de voormalige vuilstort zorgden voor een belangrijke kink in de kabel. Doordat een aanzienlijk deel van de procedures overgedaan moest worden werd het project met 2 tot 3 jaar vertraagd.

Door deze vertraging zal ook het uitgraven van de vaart naar het centrum later beginnen dan in de oorspronkelijke plannen stond (het uitgraven zou starten als er meer dan 500 woningen zijn verkocht). De gemeente wil echter graag zo snel mogelijk beginnen met het uit laten graven van de vaart om het project concreet zichtbaar te laten worden in het centrum van Drachten.

Voor de Wind Groep is het ontwikkelen van de waterrijke woonwijk echter een belangrijkere factor. Daarmee verdienen zij hun geld, het heropenen van de Drachtstervaart is voor hen voornamelijk een kostenpost al brengt het ook voor hen prestige met zich mee. Om de vaart alvast symbolisch terug te brengen in Drachten is begin april 2007 op het Moleneind een blauwe baan aangebracht.



Figuur 6.2. Processchema Drachtstervaartproject

6.4. Utrecht

Voor de gemeente Utrecht is de belangrijkste motivatie voor het heropenen van de singels het verbeteren van de structuur en de leefbaarheid van het stationsgebied. Deze is aangetast door de aanleg van grootschalige kantoor en winkelfuncties, zoals Hoog Catharijne, de Jaarbeurs en Vredenburg aan de westzijde van de binnenstad.

6.4.1. Weerdsingel

De werkgroep 'Utrecht weer omsingeld' heeft in Utrecht een belangrijke rol gespeeld bij het herstel van de Weerdsingel.

Een groep actieve en betrokken bewoners greep de plannen, die begin jaren '90 werden gemaakt voor het verbeteren van de leefbaarheid van het voormalige singelgebied van Hoog Catharijne, aan om te pleiten voor het terugbrengen van bevaarbaar water over de gehele lengte van de gedempte singel.

Zij verenigden zich in de werkgroep 'Utrecht weer omsingeld'. Door het verrichten van studies en onderzoeken alsmede het verstrekken van de nodige informatie hebben zij een niet te onderschatten bijdrage geleverd aan de positieve besluitvorming met betrekking tot het openmaken van de gedempte singel.

Bij het uitwerken van het ontwerp heeft de werkgroep deeltig gemaakt van de projectgroep. Op deze wijze is het herstel van de singelstructuur een project van de Utrechtse inwoners gebleven. (Herstel Singelstructuur Utrecht).

De gemeentelijke overheid gaf de opdracht om deze werkgroep actief te betrekken bij de uitwerking en uitvoering van de plannen. Dit hielp bij het verwerven van draagvlak, samen met een intensieve communicatie naar de omwonenden toe. Ondanks de overlast waren er geen wanklanken tijdens de realisatie van het herstel van de Weerdsingel.

Nadat het heropenen van de Weerdsingel was gerealiseerd en het principebesluit tot heropening van de Catharijnesingel was genomen is de werkgroep overgegaan op een slapend bestaan.

Aan dit project was ook een Europese subsidie verbonden en daaruit is blijvende participatie van de omwonenden bij het (groen)onderhoud van de Weerdsingel voortgekomen.

Het hoofddoel van het herstel van de Weerdsingel, het verbeteren van de leefbaarheid en kwaliteit van de omgeving van de voormalige singel, is geslaagd. De kwaliteit van het gebied is toegenomen, het water heeft toegevoegde waarde.

6.4.2. Catharijnesingel

In Utrecht werd op 15 mei 2002 een raadgevend referendum gehouden over de toekomstplannen voor het stationsgebied. Hiermee werd de bevolking gevraagd te kiezen tussen twee alternatieven voor de aanpak van het stationsgebied. Er was geen mogelijkheid om tegen beide plannen te stemmen. Dit was de reden voor een aantal mensen en organisaties om het comité 'Utrecht stemt blanco' op te richten. Dit zal zeker bijgedragen hebben aan het hoge percentage, 16%, blanco stemmen bij dit referendum. Nu ging dit referendum niet direct over het heropenen van de Catharijnesingel, dat in beide visies zou plaatsvinden. In visie 1 zou de Catharijnesingel een stedelijke uitstraling krijgen en in visie A een groenere, minder stedelijke uitstraling.

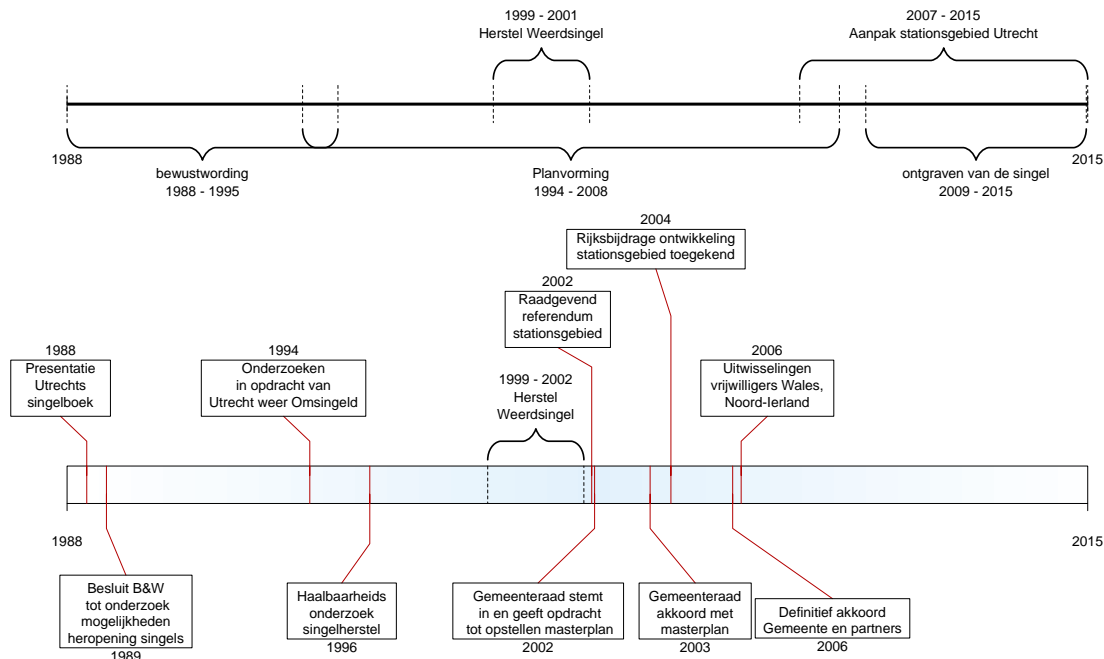


Afbeelding 6.1.
Promotie voor het referendum in Utrecht

De uitslag van het referendum was een duidelijke winst voor Visie A. Hiermee is het niet in overeenstemming met het schetsontwerp dat meer overeenkomt met Visie 1. Dit moet nu aangepast worden aan het programma van eisen dat op Visie A is gebaseerd.

De uitwerking van de plannen voor de herstructurering van het stationsgebied is op dit moment (voorjaar 2007) nog bezig. Dit is de moeilijkste fase, het is nog niet goed duidelijk hoe Hoog Catharijne en de singel goed in elkaar gepast kunnen worden. Men heeft er een overeenkomst voor afgesloten met Corio, de exploitant van Hoog Catharijne. Als een van de partijen er van af wil zal dit vanwege boeteclausules veel geld gaan kosten. Onder voorbehoud zal er in 2009 begonnen worden met het ontgraven van de singel wordt het project in 2015 afgerond. (Interview R. van Veen, gemeente Utrecht, 2007).

Ook voor het herstel van de Catharijnesingel is het verbeteren van de leefbaarheid en uitstraling van het gebied de belangrijkste motivatie. Daarnaast speelde het succes van het herstel van de Weerdsingel ook mee in het besluit ook de Catharijnesingel te heropenen.



Figuur 6.3. Processchema herstel Weerdsingel en Catharijnesingel

6.5. Draagvlakverwerving

Voor projecten die op ingrijpende wijze de openbare ruimte veranderen is voldoende draagvlak noodzakelijk, zowel bestuurlijk als publiek. Bestuurlijk om voldoende steun vanuit de politiek en de beleidsmakers te verwerven, die immers beslissen over het beschikbaar stellen van middelen om de uitvoering mogelijk te maken. Publiek draagvlak is van belang omdat de steun van de bevolking noodzakelijk is bij dergelijke grootschalige projecten.

In alle drie de steden is er veel steun voor het heropenen van de oude watergangen. Echter de hoge kosten die er mee verbonden zijn vormen een belangrijk struikelblok. In de drie besproken steden gaat het heropenen van oude watergangen wel door maar in een aantal andere steden is het afgeblazen vanwege de hoge kosten en onduidelijke opbrengsten die er mee verbonden zijn. Dit was het geval bij de plannen voor het herstel van de Brouwersgracht in Den Haag, ook het heropenen van de Amsterdamse Vijzelgracht werd vanwege de financiële en technische haken en ogen onhaalbaar bevonden, ondanks grote steun vanuit de bevolking (Metro, 06-12-2005).

Het is voor de betrokken gemeenten dus noodzakelijk voldoende fondsen te werven als men de projecten doorgang wil laten vinden. Het ministerie van VROM heeft in het kader van centrumvorming, functiemenging, intensief ruimtegebruik en stadsvernieuwing bijgedragen aan de projecten in de drie steden. Maar ook met deze en andere subsidies kosten de projecten de gemeenten meer geld dan dat ze, direct, opleveren. Men hoopt wel op winst op langere termijn door toegenomen belastinginkomsten door waardeestijging van het onroerend goed, meer werkgelegenheid en meer en langer blijvende bezoekers aan het gebied.

6.6. Verwachte effecten van de projecten.

Van het herstel van gedempte watergangen wordt vaak veel verwacht. Vooral op ruimtelijk gebied moet het een verbetering tot gevolg hebben. Met het dempen van watergangen is veelal het oude profiel van bebouwing – weg – water – weg – bebouwing verloren gegaan. Dit heeft scheve verhoudingen tot gevolg (zie afbeelding 6.2. en 6.3.). Herstel van dit profiel moet de uitstraling en de balans van het gebied verbeteren.



Afbeelding 6.2. Profiel Moleneind, Drachten, 2006 (eigen foto)



Afbeelding 6.3. Profiel Catharijnebaan, Utrecht, 2007 (eigen foto)

Verder wordt er veelal een grote spin-off verwacht van het herstel. Niet alleen de watergang wordt hersteld maar de gehele openbare ruimte en dat stimuleert omwonenden en bedrijven om hun eigendommen ook op te knappen of om nieuwe ontwikkelingen te initiëren. Of deze ontwikkelingen daadwerkelijk allemaal plaats zullen vinden is vroeg in het traject moeilijk te voorspellen. Verder verwachten alle drie de plaatsen een impuls voor toerisme en recreatie.

Dat de projecten ondanks de onzekerheden uiteindelijk toch uitgevoerd worden heeft veel te maken met het prestige dat ermee gemoeid is. Dan zijn bestuurders bereid om grotere risico's te nemen.

6.7. Wat men nu anders gedaan zou hebben.

Over het algemeen gezien bereiken de projecten in Breda, Utrecht en Breda hun doel. De plannen worden uitgevoerd, soms in een ander tempo en een iets andere vorm. Echter als de planvorming nu begonnen zou zijn zou men in een aantal gevallen toch voor andere opties gekozen hebben. In Breda zou het beschikbaar stellen van zoveel geld voor een project in het huidige politieke klimaat veel moeilijker zijn geweest. In Drachten was de samenwerking met de Wind Groep de manier om het project doorgang te laten vinden. Er is echter wel veel commentaar op geweest en het is niet duidelijk of in het geval van openbare aanbesteding een vergelijkbaar resultaat zou zijn behaald. De betrokken partijen lijken echter in alle drie de steden min of meer tevreden te zijn over de gekozen aanpak.

Hoofdstuk 7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

In de afgelopen jaren hebben verscheidende gemeenten plannen ontwikkeld om oude watergangen weer te heropenen. In een aantal gevallen zijn de plannen concreet geworden en hebben ze daadwerkelijk het heropenen van grachten, vaarten of havens tot gevolg. In het voorliggende onderzoek zijn de projecten in drie steden besproken. De belangrijkste conclusie is dat het terugbrengen van in het verleden gedempte stadswateren als een positieve ontwikkeling wordt beschouwd. De dempingen worden als historische fouten beschouwd die op deze manier “goed gemaakt kunnen worden” al waakt men er voor om te proberen de historische situatie tot in detail te reconstrueren. In alle projecten worden moderne elementen aan de plannen toegevoegd. Het herstel is als het ware een nieuwe bladzijde in het boek van de geschiedenis van de betreffende stad. Een belangrijke beperkende factor zijn de hoge kosten van het herstel van oude watergangen.

In de voorgaande hoofdstukken zijn de projecten in Breda, Drachten en Utrecht beschreven. Eerst in drie losse hoofdstukken en daarna zijn ze in hoofdstuk 6 meer beschouwend en analyserend besproken. Aan de hand hiervan zal getracht worden de onderzoeksvragen die in hoofdstuk 1 zijn gesteld te beantwoorden.

De hoofdvraag van dit onderzoek is

- *Wat is de rol en het belang van de diverse actoren in het proces tot hernieuwde openlegging van gedempte watergangen?*

7.2. Conclusies

Het is lastig om een alomvattende conclusie op te stellen voor de drie projecten, daarvoor zijn ze te verschillend. Een van de conclusies is dat de projecten in de praktijk niet zo ingewikkeld blijken als ze op het eerste gezicht ogen. De projecten zijn goed door 1 partij beheersbaar. Dit blijkt bijvoorbeeld in Breda, waar is de regie gedurende het gehele proces in handen is gebleven van de gemeente. Dit is een bewuste keuze geweest. In Drachten waar het herstel van de vaart onderdeel is van een groter project met woningbouw als belangrijke financieringsbron, is de regie voor een groot deel in handen van de projectontwikkelaar. Het project in Utrecht bestaat uit twee delen. Het eerste al uitgevoerde deel is geheel door de gemeente geregisseerd, het tweede deel moet deels in overleg met de andere bij het project stationsgebied betrokken partijen worden uitgevoerd.

Het verbeteren van de leefbaarheid en het herstructureren van stedelijk gebied zijn de belangrijkste argumenten om de gedempte stadswateren te herstellen. De nieuwe gracht, haven, singel of vaart kan daarbij dienen als bindend element voor het herstel. Verder verwachten de gemeenten een recreatieve impuls, de herstelde stadswateren moeten plaats bieden aan bootjes en terrassen langs het water. Het prestige en de uitstraling naar buiten is in alle drie de steden een belangrijke factor.

De binnenstedelijke projecten hebben een grote uitstraling op de omgeving en omdat ze plaatsvinden in de buurt van de oude binnenstad kunnen ze op veel lokale en regionale aandacht rekenen. Dit brengt met zich mee dat de projecten veel prestige hebben. Vanwege dit prestige is de politiek nauw betrokken bij het proces. De vorderingen worden op de voet gevolgd, het namelijk van belang dat een eenmaal genomen besluit ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd binnen het gestelde budget.

De gemeenten zijn de eigenaar van de grond die nodig is voor het herstel van de watergangen. Daardoor zijn ze ook de aangewezen partij om de plannen te regisseren. Dit houdt ook in dat zij zorg moeten dragen voor het grootste deel van de investeringen in het herstel. De eventuele opbrengsten voor de gemeenten zijn vooral indirect. Te denken valt aan een hogere OZB opbrengst en een aantrekkelijker investeringsklimaat. Het is echter aannemelijk dat de eigenaren van de panden in de buurt van de herstelde watergangen directer zullen profiteren. Hoewel ze tijdens de aanleg overlast zullen ondervinden zal de waarde van hun bezit na de het herstel van de watergangen toenemen.

Het proces om te komen tot herstel van een gedempte watergang neemt meer tijd in beslag dan het besluit om ze te dempen in de jaren zestig. Tussen eerste plannen en uitvoering zit zeker 10 jaar. Dit heeft te maken met de complexiteit van de plannen, de te overwinnen juridische en financiële

procedures en obstakels en de tijd die nodig is om voldoende draagvlak te verwerven. In bijlage drie staat

Alle drie de projecten hebben enkele unieke eigenschappen. Voor Drachten is dat de integrale aanpak waardoor de vaart wel de naamgever is van het project maar de sanering van de vuilstort en de bouw van 900 woningen zijn feitelijk van groter belang. In Breda valt de strakke regie van de gemeente op, ze proberen het gehele proces te beheersen. Het project in Utrecht bestaat uit twee uiteenlopende onderdelen. Het herstel van de Weerdsingel stond op zichzelf en was vooral bedoeld om de omgevingskwaliteit te verbeteren, met tevens veel aandacht voor het sociale aspect. De herstellende Weerdsingel bevindt zich grotendeels buiten het echte centrum van Utrecht en is het enige project waar vooral woningen langs het herstellende deel staan. Bij de andere projecten is er onder andere meer horeca voorzien. De Catharijnesingel is onderdeel van het veel grotere project voor het herstel van het stationsgebied. De nieuwe singel is daar wel een belangrijk onderdeel van maar valt in het niet bij de grote investeringen die in de OV-terminal en Hoog Catharijne worden gedaan.

7.3. Aanbevelingen

Het heropenen van ooit gedempte watergangen lijkt in alle drie de steden een positief effect te hebben. Of de financieel-economische effecten de grote investeringen rechtvaardigen is uit dit onderzoek niet duidelijk geworden. Dit is pas te bepalen in de jaren nadat de watergangen daadwerkelijk weer open zijn. Het is aan te bevelen over enkele jaren een vervolg onderzoek uit te voeren dat de daadwerkelijke effecten vergelijkt met de vooraf uitgesproken verwachtingen.

Een andere aanbeveling is goed te kijken naar de mogelijkheden voor publiek private samenwerking. Indien dit mogelijk is kan de uitvoering worden gerealiseerd met minder publiek geld, echter dan dient er wel een goede balans gevonden te worden tussen de publieke en private invloed op het project. Een van de punten die hier speelt is het gebruiken van de openbare ruimte, zoals parken en parkeerplaatsen om het herstel mede te financieren. Dit kan maar een keer gedaan worden, daarom is het aan te bevelen hier terughoudend mee om te gaan.

Literatuurlijst

- De Roo G. & Voogd H. (2004), *Methodologie van planning*, Coutinho, Bussum.
- Gemeente Breda. (1999) *Daar bij de Waterkant*, Gemeente Breda.
- Gemeente Breda. (2002), *De Getemde rivier, nieuwe kansen voor de westflank*, Dienst Ruimtelijke ontwikkeling, Milieu en Economische zaken, Breda.
- Gemeente Breda. (2002), *Meer zicht op water, Westflank*, Dienst Ruimtelijke ontwikkeling, Milieu en Economische zaken, Breda.
- Gemeente Breda. (2004-2007), *De Nieuwe Mark 1-10, informatieblad van de gemeente Breda over de Nieuwe Mark*, Breda.
- Gemeente Utrecht, Dienst stadsbeheer, (2000), *Nieuwsbrief Herstel Singelstructuur Utrecht*, Utrecht
- Gemeente Utrecht, Projectorganisatie Stationsgebied (2003), *Masterplan Stationsgebied Utrecht*, Utrecht.
- Krikhaar N. (2001), *Aanpak Westflank Breda: Haven of nieuwe rivier*, Groen, mei 2001 p. 16-19.
- Lorist, C. (2005), *Think global, act local*, Tauw, Capelle aan de IJssel.
- Luttik J. & Zijlstra M. (1997), *Woongenot heeft een prijs: het waardeverhogend effect van een groen en waterrijke omgeving op de woningprijs*, dlo-Staring Centrum rapport 562, Wageningen.
- Ministeries van OCW, LNV, VROM en V&W, (1999) *Nota Belvedere. Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting*, Den Haag.
- Raad voor het landelijk gebied. (2005), *Tijd voor kwaliteit, publicatie RLG 05/7*, Amersfoort
- Stolk T. (2000) *Water in Breda brengt nieuw leven in de brouwerij*, Tuin en Landschap 7 (2000) p. 34-36.
- Stumpe J. & Tielrooij F. (2000), *Waterbeleid voor de 21e eeuw, Geef water de ruimte en de aandacht die het verdient*, Den Haag.
- Voogd H. & Woltjer J. (1995), *Draagvlakverwerving via consensusvorming*. Het Nimby-verschijnsel in de Ruimtelijke planning, van der Moolen en Voogd (red.) 1995.
- De Vries, M-L. (1996), *Nederland Waterland. Een nieuw leven voor gedempte grachten, vaarten, havens en beken*, Rijksdienst voor de monumentenzorg, Zeist.
- VROM, (2001), *Drachtstervaart project*, Smallingerland, Projectfolder IPSV.
- VROM, (2005), *Referentieprojecten omgevingsvergunning*, publicatie 5174.

VROM, (2002), *Projectfolder Publiek-private samenwerking, VROM 3125*.

VROM, (2003), *Water als economische impuls*, Projectfolder IPSV.

Zijlstra H. (2003), *Het herwonnen water, een beknopte geschiedenis van de Utrechtse singels*, Oud Utrecht, jaargang 74 augustus 2003.

Geraadpleegde internetbronnen

<http://homepage.residentie.net/~schram-12/stedengrn.htm>

<http://www.amsterdamsebinnenstad.nl>

<http://www.apeldoorn.nl>

<http://www.belvedere.nu>

<http://www.binnendieze.nl>

<http://www.bndestem.nl>

<http://www.brabantfoto.com>

<http://www.breda.nl>

<http://www.stadsarchief.breda.nl>

<http://www.channels.nl>

<http://www.corio.nl>

<http://www.drachtstervaart.nl>

<http://www.frieschdagblad.nl>

<http://www.friesemilieufederatie.nl>

<http://www.grachten.nl>

<http://www.henkhofstra.nl>

<http://www.hetutrechtsarchief.nl>

<http://www.leeuwarder-courant.nl>

<http://www.lnv.nl>

<http://www.metronieuws.nl>

<http://www.nieuwemark.com>

<http://www.nieuwsbank.nl> (2000 persbericht over onderzoek kvk Breda)

<http://www.smallingerland.nl>

<http://www.sterkmeppel.nl>

<http://www.utrecht.nl>

<http://www.utrecht.nl/stationsgebied>

<http://www.verkeerenwaterstaat.nl>

<http://www.vrom.nl>

<http://www.waterbodem.nl>

<http://www.wihcc.eu>

<http://www.wijkc.nl>

<http://www.wikipedia.nl>

<http://www.windgroep.nl>

Filename: scriptie Wouter Grendelman
Directory: E:
Template: X:\Data\Application
Data\Microsoft\Templates\Normal.dot
Title: Inleiding
Subject:
Author: Wouter
Keywords:
Comments:
Creation Date: 5/9/2007 1:45:00 AM
Change Number: 3
Last Saved On: 5/9/2007 1:45:00 AM
Last Saved By: Wouter
Total Editing Time: 1 Minute
Last Printed On: 8/20/2007 11:50:00 AM
As of Last Complete Printing
Number of Pages: 43
Number of Words: 14.199 (approx.)
Number of Characters: 80.936 (approx.)