

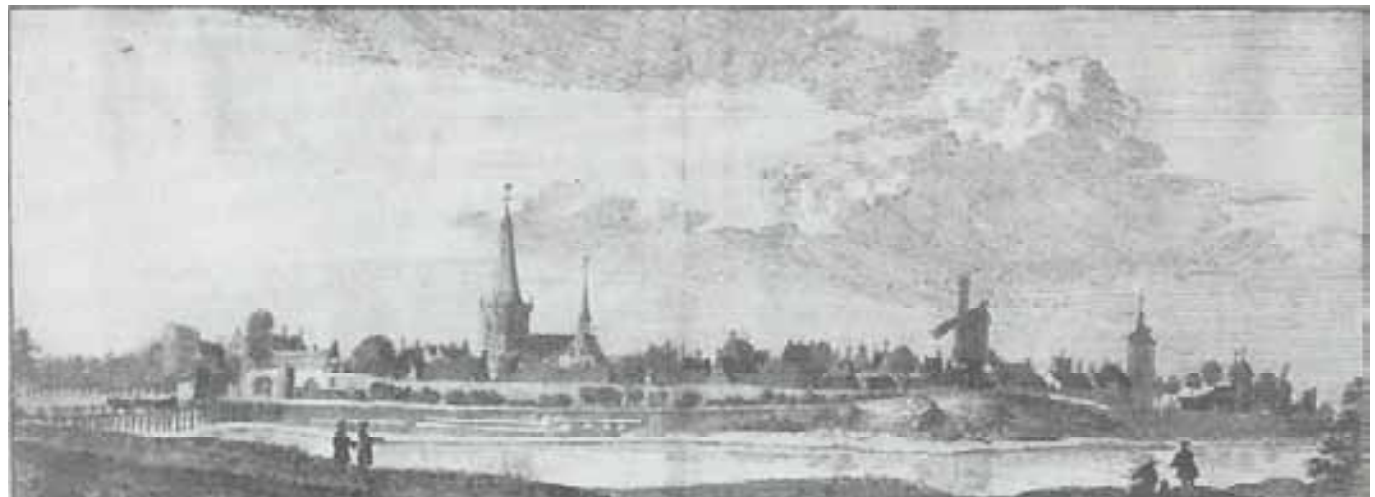
3 BIOGRAFIE

1236 - 1862: Leegte rond het Ei
1862 - 1945: Speelveld van expansie
1945 - heden: Ruimte voor vernieuwing

De toekomst van de Schil is niet los te zien van haar verleden. Voor het zoeken naar de juiste ingrepen in de Schil - met respect voor de identiteit van Doetinchem - is een reconstructie van de wordingsgeschiedenis een goed vertrekpunt. De biografie biedt een reservoir aan motieven om keuzes in het kader van de herontwikkeling van de Schil te kunnen maken.

Het verhaal van de stad is vanuit verschillende perspectieven te vertellen. De Schil wordt hier geschetst met het accent op de stad als een fysieke weerslag van het handelen van haar bewoners. Drie periodes zijn daarbij van belang.

Zo is bijvoorbeeld de grandeur van de Burgemeester van Nispenstraat en de Plantsoenstraat te beschouwen als een afspiegeling van de ambities van dominee Van Dijk in de tweede helft van de negentiende eeuw. De economische rationaliteit van een wijk als Overstegen valt te beschouwen als de weerslag van een naoorlogse samenleving die in het midden van de vorige eeuw vooral belang had bij veel en snel te bouwen betaalbare woningen.



BIOGRAFIE

1236 - 1862: Leegte rond het Ei
1862 - 1945: Speelveld van expansie
1945 - heden: Ruimte voor vernieuwing

Het dal van de Oude IJssel is cruciaal geweest voor de vorming van het landschap en daarmee voor de ligging van Doetinchem. Vanuit het rivierdal stoot aan de noordoostkant zand op tot een brede gordel van rivierduinen. Op de overgang van deze hoge en droge naar de lage en natte gronden, ofwel op de rand van het zand- en het rivierenlandschap, vond de eerste bewoning plaats. Tot aan de dag van vandaag laat zich dit aflezen aan de oorspronkelijke 'droge voeten' lijn (12.50m NAP), de lijn Terborgseweg-Keppelseweg. Behalve op deze droge voetenlijn speelt de ligging van het Ei ook in op de aanwezigheid van een complex van kleine stroomruggen ter hoogte van Wijnbergen. Hierover, via de Wijnbergseweg en de Dichterenseweg, was de stad vanuit het zuiden te bereiken. De oudste sporen van bewoning Doetinchem wijzen naar de laatste periode van de laatste IJstijd. Vanaf die tijd zijn nederzettingen en sporen van bewoning door jagers, verzamelaars en later landbouwers gevonden. Vanaf de Vroege Middeleeuwen is Doetinchem permanent bewoond geweest.

Met 'Villa Duetinghem', in een document uit 838, wordt Doetinchem voor het eerst schriftelijk aangeduid. De basis voor de middeleeuwse stad ontstaat rond 1100, wanneer Villa Duetinghem het muurrecht krijgt. Doetinchem groeit uit tot een middeleeuwse nederzetting met een ei-vormige ommuring. De muur is ongeveer 2160 stappen lang.

In 1236 krijgt de nederzetting het stadsrecht van graaf Otto II van Gelre en Zutphen. De muur wordt uitgebouwd tot een viervoudige verdedigingsring met een breedte van dertig meter. Van buiten naar binnen: een brede buitengracht, een zware wal, een smalle binnengracht en een stadsmuur.

De Slinge voedt de grachten met water. Ter plekke van de Oude IJssel vormt de rivier de buitengracht. Vier poorten bewaken de toegang tot de stad: de Hamburgerpoort, Grutpoort, Heezenpoort, Waterpoort. Tot het Rampjaar 1672 doet de verdedigingsring dienst. Fransen en Munstersen verwoesten dan deels de stadsmuur en de wallen. De ring wordt niet meer hersteld.

Het landschap rondom het Ei is dan nog vrijwel onbebouwd. Uitzonderingen zijn twee vroeg-middeleeuwse gehuchten met enkele boerderijen die net buiten de stadsgracht lagen: op het huidige Connexion-terrein en nabij de kruising van de Terborgseweg met de Melkweg.

Het wegennet bestond uit een aantal linten die het Ei verbonden met de dorpen in de omgeving: Varsseveld, Keppel, Terborg, Zelhem en Wijnbergen. In het dekzandgebied ten noorden van Doetinchem bepaalden de voormalige grenzen van de markegronden de loop van veel wegen. In het rivierdal deden de stroomruggen dat. Op de overgang van beide bodemsoorten lagen de Keppelse- en de Terborgseweg. Alle wegen kwamen samen op het huidige Simonsplein. Het plein fungeerde als markt waar boeren en kooplui uit de omgeving hun waar verkochten.

De middeleeuwse stad kende een uiterst bescheiden dynamiek, met de herbouw na de twee grote stadsbranden (in 1527 en 1599) als uitzondering. In tegenstelling tot Hanzesteden als Doesburg en Zutphen had Doetinchem geen positie in de nationale en internationale netwerken van handel en uitwisseling. De blik van Doetinchem bleef vooral gericht op het agrarische achterland. Tot het midden van de negentiende eeuw kon de ontwikkeling plaats vinden binnen de grenzen van de middeleeuwse footprint, heden ten dage nog herkenbaar als het Ei. Van een verstedelijkte Schil rondom was in deze periode geen sprake.



BIOGRAFIE

1236 - 1862: Leegte rond het Ei

1862 - 1945: Speelveld van expansie

1945 - heden: Ruimte voor vernieuwing

De ontwikkeling van Doetinchem verloopt tot de tweede helft van de negentiende eeuw uiterst langzaam. Vanaf 1860 neemt de dynamiek toe: de huidige Schil wordt met stukken en beetjes in beslag genomen. De uitleg begint rond 1863 met de Burgemeester van Nispenstraat en het Plantsoen. Daarna gaat de verstedelijking buiten het Ei geleidelijk verder. Woonwijk De Pas en bedrijventerrein Hamburgerbroek komen op enige afstand van de oostkant van het Ei tot ontwikkeling. Aan de westzijde neemt de tramremise een groot gebied in beslag. Ook verschijnt meer en meer bebouwing langs de Dominee van Dijkweg, de Terborgseweg en de Keppelseweg.

De komst van de Woningwet in 1901 verplicht gemeenten tot het opstellen van uitbreidingsplannen. Toch blijft de groei tot aan de Tweede Wereldoorlog tamelijk ad hoc plaatsvinden. Zonder plan of ontwikkelingsvisie wordt de vraag van het moment opgevangen. Het leidt tot een 'gatenkaas' van bebouwde en niet bebouwde enclaves met daartussen de oude linten als verbindende lijnen.

Toch blijft het Ei met haar middeleeuwse stratenpatroon als entiteit herkenbaar, dankzij de vrijwel aaneengesloten ring van walwoningen en hoog opgaande beplanting.

In 1860 wordt de Hamburgerpoort gesloopt. In 1862 volgt de Grutpoort. Met uitzondering van de belt van de Walmolen worden in dat jaar ook de wallen afgegraven en de grachten gedempt. Op de geëgaliseerde walgrond vindt de eerste stedenbouwkundige uitbreiding rond het middeleeuwse centrum plaats.

Ds. Van Dijk koopt voor dertig cent per vierkante meter de geëgaliseerde walgrond waarop hij de Van Nispenstraat met een ensemble van monumentale stadsvilla's en een lyceum, laat ontstaan. Aan de Plantsoenstraat laat hij een lommerrijk plantsoen aanleggen met aan de noordzijde stadsvilla's. Een lijn met negentiende eeuwse grandeur ten noorden van het Ei is het resultaat: vanaf de Plantsoenstraat via de Ds. van Dijkweg naar Villa Ruimzicht.

Aan de zuidzijde van het Ei vinden stedelijke activiteiten van geheel andere allure plaats: de driehoek tus-

sen de Keppelseweg, de Waterstraat en de rivier krijgt een industriële invulling met onder meer de gasfabriek en een houtzagerij. Met deze negentiende eeuwse stedenbouwkundige interventies komen de eerste contouren van de stadssingel tot leven.

Rond 1900 komt de industrie in Doetinchem en omstreken tot bloei, een gevolg van de rationalisatie in de landbouw en de aansluiting op landelijke netwerken. Doetinchem wordt dan verbonden met het regionale energienet, tram- en spoorwegen en via de Oude IJssel ook met de vaarwegen. Maatschappelijke pioniers en ondernemers als ds. Van Dijk en de drukkers Misset jagen de ontwikkeling aan.

De gebroeders Misset bouwden niet alleen maar aan hun eigen bedrijf. Ze legden ook de grondslag voor een aantal voorzieningen, zoals het vliegveld bij Groenendaal, het zwembad en de wielerveden, en de wijken De Pas en het Vijverbergkwartier.

De landbouw maakt vanaf 1880 een eerste periode van rationalisatie en mechanisatie door wanneer de uitvinding van kunstmest leidt tot ontbinding van de marke-organisaties. Coöperaties en vroege vormen van voedingsmiddelenindustrie komen op. De productie van conserven en de vleesverwerkende industrie concentreert zich in Doetinchem. Ze bevestigen het beeld van een stad met een overwegend agrarisch achterland en één van de grootste veemarkten van Nederland.

In de Oude IJsselstreek had de ijzerindustrie altijd een belangrijke functie. Het ijzeroer in de bodem en het heldere stromende water leverden de grondstoffen. Uit de omgeving werd houtskool en kalk aangevoerd. De ijzerindustrie functioneerde vooral in de plaatsen rondom Doetinchem: Laag-Keppel, Ulft en Gaanderen/Terborg.

Rond 1890 raken de ijzerbanken in de omgeving uitgeput. Toch weet de industrie met halffabrikaten en aanverwante bedrijvigheid (emalleerinrichtingen) haar positie te behouden, zelfs op de internationale markt.



De routes naar de steden Arnhem, Zutphen en Winterswijk waren voor Doetinchem essentieel. De verbindingen met de rest van het land over de weg en rail lopen via die drie steden.

In 1881 wordt de tramlijn Doetinchem-Dieren in gebruik genomen. Een jaar later volgt een verlenging naar Terborg die dwars door de stad en om de kerk heen wordt gelegd. In 1887 wordt de verbinding Dieren-Velp gerealiseerd. Pas in 1926 komt het laatste stukje van de verbinding naar Arnhem tot stand. Illustratief voor de regionale betekenis van de werken is de oprichting van de Stoomtramdiensten, die later fuseerde tot de GTW (Gelderse Tramwegen). Het huidige Connexion-terrein herinnert nog aan deze maatschappij.

In de aan- en afvoer van grondstoffen en producten speelde de (stoom)tram een belangrijke rol. Niet voor niets had de lijn Doetinchem-Dieren een aftakking naar de Doesburgse haven. Het tramnet functioneerde tot na de oorlog, toen bus en trein het vervoer overnamen.

In 1915 werd de Provinciale Gelderse Electriciteits Maatschappij opgericht. Het bedrijf neemt in 1921 een aantal plaatselijke elektriciteitsnetten over en pakt de distributie naar minder rendabele plattelandsgebieden op. Ten behoeve van de distributie wordt in 1937 een permanent onderstation aan de Keppelseweg gebouwd. Rond 1900 had Doetinchem al een eigen gasfabriek gekregen.

Heel lang is de rivier een factor geweest die onzekerheid bracht. De Oude IJssel was kronkelig, ondiep en verzande met een slechte waterafvoer, vele overstromingen en een slechte bevaarbaarheid als gevolg. In 1881 werd het Waterschap van de Oude IJssel opgericht om deze problemen het hoofd te bieden. Dat gaat niet zonder slag of stoot, getuige de strijd tussen de scheepvaart en industrie enerzijds en de landbouw anderzijds. In 1889 begint het waterschap met werkzaamheden om de rivier voor schepen tot 150 ton bevaarbaar te maken. Het aantal laad- en loskaden neemt aanzienlijk toe, bijvoorbeeld in het Hamburgerbroek. De stad keert zich dan voor het eerst naar de rivier, zij het slechts met riviergebonden bedrijvigheid.

Terwijl er manmoedige pogingen worden gedaan de Oude IJssel bevaarbaar te maken, wordt de betekenis van het vervoer over land steeds groter. Het wegennet bestaat in deze periode nog steeds uit de oude linten die samenkomen in het Ei en zowel het lokale als het doorgaande verkeer faciliteren.



Na de aanleg van al deze infrastructuur verandert er veel voor Doetinchem. De aanvankelijke gelijkwaardigheid tussen de verschillende kernen in de Achterhoek verdwijnt. Doetinchem neemt net als Winterswijk en Lochem een aantal verzorgende functies van Zutphen over. Doetinchem begint zich meer en meer te ontwikkelen tot het centrum van de regio.

De centrumfunctie wordt in deze periode mede gedragen door de grote concentratie aan scholen en instellingen. In de jaren dertig van de vorige eeuw krijgt Doetinchem daarom 'het Athene van de Achterhoek' als bijnaam.

Een belangrijke impuls hiervoor leveren de activiteiten van ds. Van Dijk. Zijn gedrevenheid leidt ertoe dat in 1865 aan de Burgmeester Van Nispenstraat de eerste christelijke school van de Achterhoek de deuren opent. Als huisvesting voor de jongeren laat Van Dijk het internaat 'Ruimzicht' aan de Kruisbergseweg verrijzen. In 1878 volgt de kweekschool Groen van Prinsterer, waarvoor ook in de Van Nispenstraat twee internaten worden gebouwd.

Van Dijk weet voor de investeringen giften van particulieren uit het hele land te mobiliseren. De onderwijsfunctie van Doetinchem is tot op de dag van vandaag onderscheidend.



BIOGRAFIE

1236 - 1862: Leegte rond het Ei
1862 - 1945: Speelveld van expansie
1945 - heden: Ruimte voor vernieuwing

Met de naoorlogse vernieuwingsdrang, de groeitaak die Doetinchem van hogere overheden krijgt toegewezen, de aanleg van de snelweg A18 en de toenemende automobilititeit voltrekt de ontwikkeling van de stad zich op een wezenlijk hogere snelheid dan voorheen. De centrumpositie die Doetinchem heden ten dage inneemt krijgt dan pas werkelijk inhoud. Vanaf de jaren zestig komt in de ruimtelijke ordening het scheiden van functies in zwang. Samen met de wederopbouw en de groei van de stad leidt dit tot een grote transformatie van het Ei. De negentiende eeuwse stad met een breed scala aan functies verandert in een twintigste eeuwse winkel- en uitgaanscentrum. Een vergelijkbare ontmenging doet zich voor langs delen van de historische linten.

Het verder opvullen van de leeg gebleven 'gaten' in de Schil met woningbouw, voorzieningen of bedrijvigheid gaat na de oorlog gewoon verder. Zo krijgt de naoorlogse golf van rationalisatie en schaalvergroting in de landbouw haar ruimtelijke weerslag in beeldbepalende silo's langs de Oude IJssel. De schouwburg krijgt een plek in een weiland op enige afstand van het centrum.

Was in de vooroorlogse periode de Schil bij uitstek de vestigingslocatie voor nieuwe bedrijvigheid, in de naoorlogse periode verdwijnt die bedrijvigheid weer geleidelijk. Het is het gevolg van een veroudering van de bedrijvigheid, het streven naar functiescheiding, het voorkomen van milieuhinder en het toenemende belang van de bereikbaarheid per auto. De bedrijvigheid neemt haar toevlucht eerst tot nieuwe terreinen langs de Oude IJssel en later ook langs de A18. Zo ontstaan nieuwe 'gaten' in de Schil: Saronix, Hamburgerbroek en Vredestein. Een klein deel van de gaten heeft een nieuwe invulling gekregen, maar het merendeel vraagt aan het begin van de 21e eeuw om herontwikkeling.

Al deze verschillende ontwikkelingen hebben er toe geleid dat de huidige Schil is te lezen als een mozaïek van stedelijke fragmenten met een grote verscheidenheid in ruimtegebruik en verschijningsvorm. Ieder fragment kent z'n eigen fascinaties, programma's en motieven. Bijvoorbeeld de Veemarkt - als voormalig

agrarisch handelscentrum van de Achterhoek - versus De Veentjes, een weinig geslaagd monument van stadsontwikkeling uit de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw.

Na de bombardementen aan het eind van de oorlog wordt voor de binnenstad een (her)verkeersplan opgesteld. Vernieuwingsdrang en functiescheiding domineren de wederopbouw nadat de Catharinakerk en de Lutherse kapel zijn herbouwd. De focus ligt op het functioneren van het Ei als stadscentrum. Van de gevarieerde negentiende eeuwse sfeer blijft weinig over. Er vindt een enorme 'verdozing' en verstening plaats, een deel van de historische bebouwing sneuvelt. Veel hiaten en doorbraken in de eens zo eenduidige begrenzing van het Ei zijn het resultaat (bij Nieuwstad, Gaswal, Heezenpoort, Kapoeniestraat en Walstraat). De winkelfunctie en het bijbehorende parkeren eisen hun tol in de schaalvergroting van de ruimte en de korrelgrootte van de bebouwing. Met onder meer de sloop van het lyceum aan de Burgemeester van Nispenstraat in 1973 komt ook de grandeur van de lijn Plantsoenstraat-Ruimzicht onder druk te staan. In de nota 'De kern in het bijzonder' wordt voor de gehele binnenstad een samenhangende benadering bij de inrichting van de openbare ruimte voorgesteld. Met de uitvoering van dit plan eind jaren negentig verbetert de publieke ruimte in het centrum flink. De middeleeuwse plattegrond van het Ei en de contouren van de negentiende eeuwse stadssingels tonen ondanks de vele veranderingen een grote weerbarstigheid. Ze zijn nog steeds herkenbaar.

Vanaf de jaren zestig ontwikkelt Doetinchem zich als de groeigemeente van de Achterhoek. Het landelijke beleid gaat uit van het spreiden van welvaart, groei en inwoners. De trek uit de Randstad, richting Gelderland en Utrecht, en de groei van de werkgelegenheid in de Oude IJsselstreek doen de rest.

In de provinciale nota Gelders Perspectief wordt Doetinchem aangewezen als stedelijk concentratiegemeente in Oost-Gelderland. 'Het ontbreken van een stedelijk centrum van voldoende omvang en allure in dit deel van Gelderland maakt het voor de handliggend



dat de stedelijke groei er gestimuleerd dient te worden en wel in de grootste aanwezige kern: Doetinchem', aldus de nota.

De provincie ziet de verstedelijking van Doetinchem en omgeving optimistisch tegemoet: ze ontwikkelt concepten voor 'Oude IJsselstad'. Doetinchem zou zich concentrisch ontwikkelen, met een bandvormige uitloper richting Terborg en Ulft. Na 2000 zou de stad straalsgewijs richting Wehl en Zelhem worden uitgebouwd.

De gemeenten kiezen echter hun eigen koers. De ontwikkeling van Doetinchem krijgt vorm door de spreiding van een aantal industrieterreinen langs Oude IJssel en de A18. Tussen de rivier en de snelweg worden nieuwe wijken aangelegd. Zo verandert Doetinchem van stad aan de Oude IJssel in een stad aan de A18.

Na de oorlog komt het gemeentelijke ruimtelijke beleid op gang, al moet de stad het tot ongeveer 1956 zonder structuurplan doen. Tot dat jaar geldt er slechts een bestemmingsplan dat voorziet in een aaneengesloten 'brei' van woningen, waarin een duidelijke groen- en wegenstructuur ontbreekt.

De noodzaak om de verkeersafwikkeling rond de stad aan te pakken wordt met de groei van de automobiliteit steeds urgenter. Het is de aanleiding tot het opstellen van een structuurschets die is gericht op het functioneren van de toekomstige stad.

Een stevige impuls geeft de gemeente aan de nieuwe structuur van de stad door enkele grote publieke voorzieningen – de bibliotheek, de schouwburg en het gemeentehuis - rond het Ei te positioneren. Het vormt de publieke contramal voor de nieuw te realiseren ruimtelijke ontsluitingsstructuur.

In 1959 wordt het Uitbreidingsplan voor De Veentjes vastgesteld. Daarin wordt gekozen voor de uitbouw van centrumactiviteiten in het gebied dat aansluit op de binnenstad. Die ontwikkeling wordt noodzakelijk geacht om de expansiedrang van het centrum in goede banen te leiden.

De eerste stap is het besluit (in 1961) een cultureel centrum in De Veentjes te bouwen. In 1968 wordt daar, feitelijk midden in een weiland, schouwburg Amphion

geopend. Gedurende langere tijd ligt de schouwburg daar zonder logische verbinding met het kernwinkelgebied.

In 1975 wordt in het Kernplan Doetinchem (1975) opnieuw gesproken over de behoefte aan een uitbreiding van winkelvoorzieningen om de 'koopkrachtbinding' te versterken. De keuze voor deze uitbreiding valt op De Veentjes. Integratie met het historische centrum moet prioriteit krijgen. Door de aanwezigheid van een warenhuis zouden beide winkelconcentraties elkaar moeten aanvullen. In 1982 wordt De Veentjes, een ontwerp van Groosman, opgeleverd.

In 1990 concludeert het adviesbureau BRO dat het gebied niet functioneert als centrumgebied: er zijn te weinig winkels en er is ook te weinig diversiteit en kwaliteit. Tot op de dag van vandaag lukt het niet om De Veentjes als een goed functionerend centrumgebied op gang te krijgen.

Met de naoorlogse groei van de automobiliteit neemt de druk op het netwerk van historische linten toe. Voor bijvoorbeeld de Keppelseweg en de Terborgseweg betekent dit dat de openbare ruimte meer en meer door het verkeer in beslag wordt genomen.

Noodgedwongen wordt vanaf de jaren zestig gedacht over een aanvullende ontsluitingsstructuur die naast de oude linten een nieuwe laag van hoofdwegen over de stad legt. De aanleg van de snelweg A18 (1975) is de eerste stap in een reeks van toevoegingen.

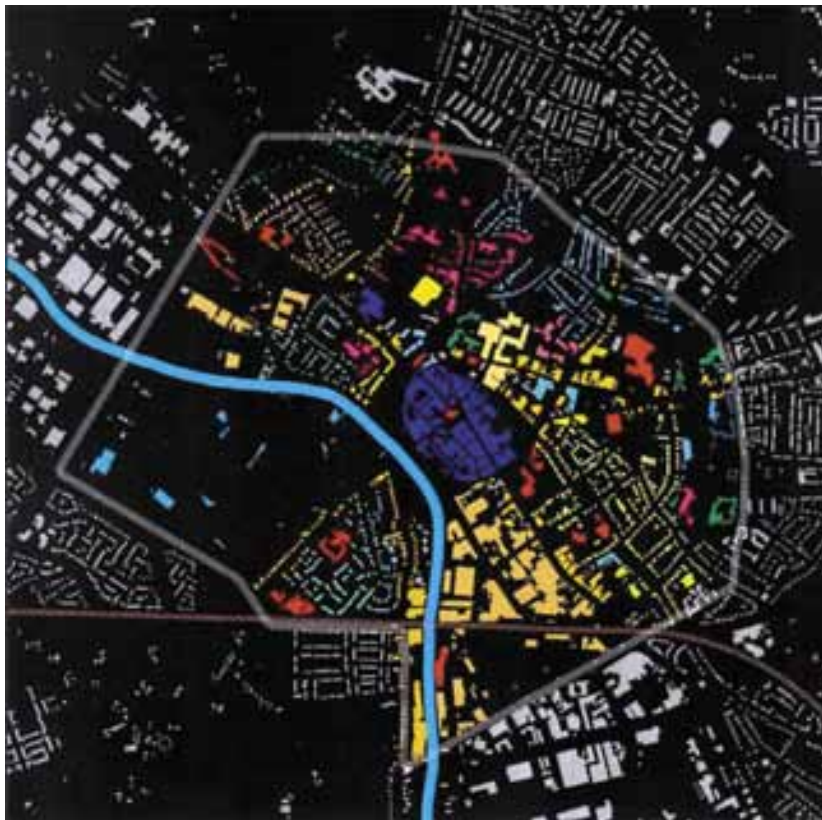
Dankzij de aanleg van de Europaweg met een nieuwe brug over de Oude IJssel en het toevoegen van tangentiële verbindingen tussen de oude ontsluitingswegen (Raadhuisstraat, Kennedylaan, Gaswal) blijft de stad bereikbaar. Met deze 'kortsluitingen' wordt de ring om het centrum gesloten, zodat de binnenstad autovrij is te maken.

De verder groeiende automobiliteit leidt echter al snel tot de roep om een bredere ring om het centrum, vooral omdat de afwikkeling van autoverkeer via de oude linten problematisch blijft. De aanleg van de Energieweg en de Bedrijvenweg zijn een eerste opmaat tot een systeem met een rondweg voor het doorgaande verkeer. In het recent verschenen Mobiliteitsplan fase 2 worden maatregelen voorgesteld om de rondweg te



sluiten en het centrum alleen voor bestemmingsverkeer bereikbaar te maken.

Hoewel het tussen 1943 en 1963 voor coasters tot vijfhonderd ton mogelijk wordt gemaakt om over de Oude IJssel op te stomen tot Ulft, is de betekenis van het vervoer over water beperkt. Aangezien het niet mogelijk is een rondje te varen, vervult de Oude IJssel eveneens een beperkte rol voor de recreatievaart.



Mozaïek van stedelijke fragmenten

