Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie ProRail
cc B&W en Gemeenteraad Nijmegen

Wijkraad Lent
samen in beweging

Lent, 24 augustus 2021

Betreft: **verzoek tot het openen en herstellen van de functie van de verstopte spoordijktunnel bij de Parallelweg Lent op het Traject Station Lent-Waalbrug**

Geachte directie van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Stichting Wijkraad Lent wil, mede namens oudere Lentenaren die de Tweede Wereldoorlog oorlog hebben meegemaakt en hun nabestaanden, u attenderen op een diepgevoelde wens die al heel lang leeft bij deze bewoners om het historisch spoortunneltje dat verstopt zit in de spoordijk in Lent weer te openen en de oorspronkelijke functie tussen Lentse wijken te herstellen. De onzichtbare, 30 meter lange, spoordijktunnel ter hoogte van de Parallelweg is voor oudere Lentenaren symbool van een emotioneel oorlogsverleden. Een verleden dat steeds actueel is gebleven. Jaarlijks wordt op 20 september 1944 in het kader van Market Garden de heftige militaire strijd rond het monument 'De Oversteek' herdacht en sinds 2014 wordt iedere avond, rond het tijdsstip van zonsondergang, door veteranen de 'Sunset March' gelopen over de brug 'De Oversteek' om de 48 omgekomen geallieerden te gedenken.

Deze strijd heeft niet alleen diepe sporen nagelaten bij militairen, maar ook bij Lentenaren zelf. Het spoordijktunneltje was in de Tweede Wereldoorlog een schuilplaats voor burgers en tijdens de oversteek over de Waal dachten meer dan 100 burgers er veilig te kunnen schuilen. Zelfs in de duiker onder de tunnel lagen kinderen toen een SS-er het vuur opende en zijn automatisch geweer leegschoot in de tunnel. Driekwart van de schuilende mensen raakte gewond en er stierven drie Lentenaren onder wie de bakkersvrouw Jet Span, een zevenjarig meisje, Annie Schapenk en het hoofd van de school, Christiaan Omloo. Ook twee gedeserteerde Oostenrijkse soldaten lieten het leven.

Om strategische redenen (IJssellinie) werd begin jaren vijftig de spoordijktunnel met zand en teer dichtgemaakt. Die Koude Oorlog is voorbij en daarom is het tijd om deze tunnel de status te geven die het toebehoort: een verbinding tussen twee delen van Lent én als WO2-oorlogsmonument. Het zou opnieuw een prachtige voetgangers- en fietsverbinding kunnen zijn tussen de Hoge Bongerd en Hof van Holland, tussen oud en nieuw Lent, tussen wonen en voorzieningen met het spoor als verbindende weg i.p.v. een scheidende factor tussen delen van Lent.

Betrokken Lentenaren willen al heel lang het verdwenen tunneltje in ere herstellen. De Historische vereniging Marithaime sectie Lent, [redacted] hebben al meerdere malen gemeente Nijmegen en ProRail over dit onderwerp benaderd, echter tot nu toe zonder resultaat.

Citaten uit een brief [redacted]

“Na D-Day besefte een aantal Lentenaren dat binnen afzienbare tijd ook in Lent oorlogshandelingen zouden plaatsvinden. Zij namen daarom het initiatief om de spoortunnel als schuilplaats voor burgers in te richten. Aan Lentenaren die in de omgeving van de tunnel woonden, werd gevraagd daarvoor geld beschikbaar te stellen in ruil voor gebruikmaking van de schuilplek. Ook mijn ouders, die toen aan het Molenpad woonden, deden mee.

Op 17 september 1944 begon de operatie Market Garden in Lent met beschieting van Duits luchtdoelgeschut bij Thermion door Typhoons van de RAF. Ons gezin schuilde toen ook in de tunnel, maar een SS-er sommeerde alle aanwezigen naar huis te gaan. Op woensdag 20 september 1944 ging mijn vader naar zijn kwekerij om de kippen en postduiven te voeren. Tegen 3 uur hoorde hij een oorverdovend lawaai van artillerie. Dat bleken tanks van de Guards Armoured Division te zijn, die vanaf de overzijde van de Waal de oever bij Hof van Holland beschoten om parachutisten van de 82ste Airborne Division bij de oversteek vuurdekking te geven. Mijn vader moest, om naar huis te kunnen gaan, door de spoortunnel, waar de mensen schuilden. Toen kwam een SS-er die met een automatisch vuurwapen dwars door de tunnel schoot, volgens aanwezigen roepend: Die Vergeltung.”



Spoordijktunnel Lent



Station Lent

Nu ProRail bezig is met het ontwerptracé PHS Nijmegen, lijkt het de wijkraad van Lent en de betrokken bewoners een juist moment om samen met de gemeente Nijmegen het historische spoordijktunneltje in ere te herstellen. Niet alleen ProRail is het spoortraject hier aan het aanpassen, ook de gemeente Nijmegen is aan beide zijden van de spoordijk bezig met de bouw van Hof van Holland en het Stadseiland Veur Lent-Hoge Bongerd. De 30 meter lange spoordijktunnel zal daarom niet alleen een historisch symbool en een eer aan de gesneuvelden zijn, maar ook een praktisch nut hebben, omdat het de Hoge Bongerd kan verbinden met de verzetsheldenwijk aan de andere kant van de spoordijk.

Het is nu hèt moment om de spoordijktunnel weer de verbindende status te geven die hem toebehoort: een prachtige voetgangers- en fietsverbinding tussen oud en nieuw Lent, tussen wonen en voorzieningen, tussen het verleden en heden.

Bij de totstandkoming van de bestemmingsplannen is de cultuurhistorische waarde van de voormalige spoordijktunnel beschreven op bladzijde 12 en 13 van de cultuurhistorische analyse Hof van Holland uit 2017 (zie bijlage). Hier staan ook historische tekeningen afgebeeld.
Ook wordt het drama dat zich heeft afgespeeld op 20 september 1944 aangehaald op de site https://www.75jaarvrijheid.nl/artikel/2142819/de-waaloversteek-nijmegen-is-vrij
Stichting Wijkraad Lent heeft in maart dit jaar een artikel geplaatst in de Lentse Lucht (zie bijlage) waarop veel enthousiaste reacties zijn binnengekomen. Het leeft enorm in Lent!
Tijdens onze wijkraadvergaderingen hebben ook meerdere raadsleden aangegeven het initiatief een warm hart toe te dragen. Helaas hebben de Lentenaren die hiervoor al jaren actie hebben ondernomen, tot nu toe, geen gehoor gevonden.

Wij vragen u, namens de inwoners van Lent, deze oproep tot herstel van het tunneltje serieus in overweging te nemen en wij hopen dat ProRail, in samenwerking met de gemeente Nijmegen, bereid is om het verdwenen spoordijktunneltje ook concreet te (laten) reconstrueren. Het zou fantastisch zijn om dit 'oorlogsmonument' te kunnen betrekken bij de herdenkingen op 4 en 5 mei, komend jaar en alle jaren daarna!

Met vriendelijke groet,
namens alle andere betrokken bewoners uit Lent

Stichting Wijkraad Lent
Brigitte Rutten (voorzitter)
[redacted]



Cultuurhistorische analyse Hof van Holland



Gemeente Nijmegen
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
(Bewerking van het rapport van J. de Jong uit 2015) mei

2017

Cultuurhistorische analyse

Deze beknopte cultuurhistorische analyse heeft tot doel om randvoorwaarden en aanknopingspunten in beeld te brengen voor het op te stellen masterplan voor de deelgebieden Hof van Holland, Broodkorf en Woenderskamp. In het kader van deze analyse heeft bureauonderzoek van bestaande gegevens plaatsgevonden.

Begrenzing onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied ligt ten noorden van de Waal en omvat de deelgebieden Hof van Holland, Broodkorf en Woenderskamp. De oostelijke grens wordt gevormd door de dijk van de spoorweg Arnhem-Nijmegen. Aan de zuidwestzijde ligt de Waalbandijk. De begrenzing aan de noordzijde bestaat uit een nieuwe weg die de noordelijk grens van de deelgebieden Broodkorf en Woenderskamp markeert.



Begrenzing onderzoeksgebied Hof van Holland, Broodkorf en Woenderskamp

1. Historisch-ruimtelijke ontwikkeling

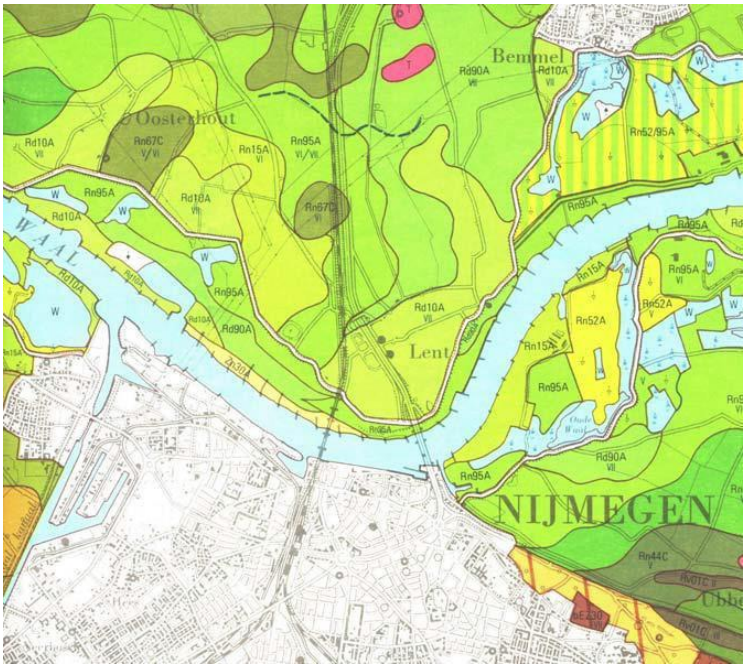
Natuurlijk landschap

Het landschap van Nijmegen-Noord is gevormd in het Holoceen, het geologisch tijdvak dat zo'n tienduizend jaar geleden begon. Meanderende rivieren zetten in deze periode aan weerszijden van hun beddingen materiaal af. Langs de hoofdgeul van de rivier vormden zich grotendeels aaneengesloten oeverwallen, die bestonden uit afzettingen van grof zand en lichte klei. Als de rivier buiten zijn oevers trad werd op grotere afstand van de hoofd- en nevengeulen fijn slib - zware komklei - afgezet. Bovendien kwam in de komgebieden onder natte omstandigheden veen tot ontwikkeling.

Bij het verleggen van de rivierloop bleven de oeverwallen tezamen met de dichtgeslibde bedding als fossiele stroomruggordels in het landschap achter. De stroomruggen binnen het onderzoeksgebied zijn onderdeel van het Rietgraafsysteem. Dit stelsel van stroomruggen werd in de periode 3000-1000 v. Chr. afgezet door een noordelijke zijtak van de Rijn. De kernen Lent en Oosterhout liggen op stroomruggronden van het Rietgraafsysteem. In het tussenliggende gebied (Hof van Holland) komgronden komen voor.

Voor de Romeinse tijd (tussen ca. 300 en 100 v. Chr.) ontstond de Waal, die zich in de Middeleeuwen tot belangrijkste rivier ontwikkelde. Langs de rivieroevers van de Waal vormden zich brede, jonge oeverwallen. De achterliggende komgebieden werden periodiek overspoeld, waarbij oudere afzettingen werden afgedekt door nieuw materiaal. In de 9de en 10de eeuw na Chr. gingen de rivieren door een klimaatwisseling meer water afvoeren. Dit had tot gevolg dat de oeverwallen op veel plaatsen werden doorbroken, waardoor in de komgebieden zeer zandig materiaal werd afgezet.

Door deze processen komt in het onderzoeksgebied tegenwoordig een viertal bodemtypes voor. Aan de zuidzijde liggen kalkhoudende ooivaaggronden (Rd10A). De lichte zavel die hier in de bodem voorkomt hangt samen met de ligging in een gebied met oude stroomruggen. Ten noordwesten daarvan komt een zone met kalkhoudende poldervaaggronden (Rn95A) voor, die bestaan uit zavel en lichte klei. Dit bodemtype komt voor op zeer jonge oeverwallen. Voor de bedijkingen overstroomde dit lager gelegen komgebied met enige regelmaat, waardoor in de bodem geringe profielvorming heeft plaatsgevonden ('*vaaggronden*'). Nabij de wielen komen binnendijks eveneens kalkhoudende poldervaaggronden voor (Rn15A), die zijn gevormd als gevolg van dijkdoorbraken. Het betreft zogenaamde '*overslaggronden*'. Ten noorden van de Griftdijk komen kalkloze poldervaaggronden voor (Rn67C) die bestaan uit afzetting van zand op klei.



Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000, blad 40 Arnhem West (bron: Stichting voor Bodemkartering, 1975)

Ontginning en bedijking vanaf 1000 na Chr.

De geringe hoogteverschillen tussen de stroomruggen en kommen, die samengaan met een verschil in bodemgesteldheid en hydrologie, hebben een grote invloed gehad op de ontwikkeling van het landschap. Kenmerkend voor het rivierengebied is dat de bewoners zich van oudsher vestigden op de stroomruggronden. Vanuit nederzettingen die in de Karolingische tijd (800-900 na Chr.) waren ontstaan op deze hoger gelegen gronden, werd het gebied in de 10e en 11e eeuw ontgonnen. Boeren legden akkers en weiden aan tussen de loofbossen met eik, iep, beuk en linde die op de stroomruggen groeiden. De moerassige komgebieden waren begroeid met wilgen- en elzenstruweel en dienden tijdens drogere perioden als weidegebied (Mulder, Spaan & De Wolf, 2001). Bij een hoge waterstand van de rivier stroomde het water middels overloopgeulen die de oeverwallen doorsneden naar de komgebieden.

In de 11e eeuw werden de nog aanwezige loofbossen op de stroomruggronden gekapt om akkers en weilanden aan te leggen. De ontginningen op de stroomruggen kregen een onregelmatig blokvormig patroon. Om de landbouwgronden te beschermen tegen jaarlijkse overstromingen in de winter, werden in de 11de eeuw door de bewoners van het gebied dwarskaden en achterkaden (zijdwangen) opgeworpen. Bij een overstroming werd het water door deze waterkeringen naar de lager gelegen komgebieden geleid. De kades werden aangelegd op de grens van het grondgebied van verschillende (kerk)dorpen. In het onderzoeksgebied ligt de Zaligestraat[1], een dwarskade die door de Lentenaren werd opgeworpen. Ten westen van de inmiddels verdwenen herberg 'Hof van Holland' werd door de Oosterhouters een dwarskade (Oosterhoutse wal) aangelegd, waarlangs de Verloren Zeeg is gegraven. Het komgebied tussen beide waterkeringen ('Visveld') vormde een overstromingsvlakte, die bij een hoge rivierstanden onder water kwam te staan.

Vanaf de 12de eeuw werden kades langs de rivier aangelegd. In de loop van de daarop volgende eeuw kwam de bandijk gefaseerd tot stand. De ringdijk werd vermoedelijk aan het begin van de 14de eeuw volledig gesloten. De bandijk heeft in de loop van de tijd enkele veranderingen ondergaan. Hij is opgehoogd en versterkt, maar is ook op verschillende plaatsen verlegd na dijkdoorbraken.
Na de bedijking werden in de 13de en 14de eeuw de moerassen ontgonnen die in de komgebieden voorkwamen.
De oude wegen op de stroomruggen en de dijken langs de rivier vormden daarbij over het algemeen de ontginningsbases, waarlangs de boerderijen lagen. Om de lager gelegen gebieden te ontwateren werden sloten gegraven. Het overtollige water werd in noordwestelijke richting afgevoerd via zogenaamde 'zegen', of 'pijpen'. Deze leigraven werden aangelegd in de laagste en natste delen van het landschap en vormden veelal de grens tussen het grondgebied van verschillende dorpspolders. Dwars op deze watergangen werden afwateringssloten gegraven. In het komgebied tussen Lent, Oosterhout en Ressen kwam een strookvormig verkavelingspatroon tot stand, dat opvallend regelmatig is.

Agrarisch grondgebruik

Blijkens het kadastraal minuut van omstreeks 1830 was een groot deel van de gronden binnen het onderzoeksgebied destijds in gebruik als bouwland. Ten oosten van de Griftdijk lagen akkers aan weerszijden van de Kleine Pijp. Nabij de Ressense Wal waren de gronden natter en om die reden in gebruik als weiland.
Tussen de Griftdijk en de Benedenzeeg lagen enkele grote percelen bouwland. Aan het begin van de 19de eeuw werd het ruimtelijke beeld in dit gebied al in sterke mate bepaald door tuinbouw en fruitteelt. De kweektuinen waren te vinden nabij de boerderijen langs de Griftdijk. Aangrenzend daaraan lagen de boomgaarden. De dichtheid aan fruitteelt nam naar het zuiden toe, hetgeen verband hield met de aanwezigheid van de stroomruggronden bij Lent. Het gebied tussen de Beneden Zeeg en de Oosterhoutsedijk was aan het begin van de 19de eeuw voornamelijk in gebruik als weiland. Bij de herberg Hof van Holland en rond de plek van het later gebouwde Fort Beneden-Lent lagen enkele boomgaarden.

[1] Mulder, J.R., F. Spaan & J.G.C. de Wolf (2001) wijzen erop dat de Zaligestraat in 1676 werd aangeduid als Soelingsestraat, waarbij de naam sol of soel onder meer verwijst naar poel, modderige plek, waterloop of 'landen die bij hoog water worden overstroomd'. De naam verwijst naar het lage, moerassige gebied ten noorden van de dwarskade.

In het eerste kwart van de 20ste eeuw nam de fruitteelt geleidelijk toe. In deze periode worden met name in het gebied tussen de Griftdijk en Beneden Zeeg op de plek van voormalige bouwlanden nieuwe boomgaarden aangeplant. Na de Tweede Wereldoorlog zet deze ontwikkeling zicht door en worden ook de bouwlanden die in de punt tussen de Griftdijk en de spoordijk liggen in gebruik genomen voor de fruitteelt. Vanaf het midden van de jaren '60 van de vorige eeuw verdween het merendeel van de boomgaarden in het onderzoeksgebied. Vanaf deze periode nemen tuinbouwkassen een steeds prominentere plek in het ruimtelijk beeld in. De kassencomplexen werden gebouwd achter de bestaande bebouwing langs de Griftdijk. Ten oosten van de Griftdijk ontstonden concentraties van glastuinbouw langs twee doodlopende wegen.

Defensie

Ten noorden van de Waal werd in 1585 door de troepen van de Republiek Fort Knodsenburg gebouwd. Het verdedigingswerk werd aangelegd om Nijmegen te kunnen belegeren, nadat het zich trouw had verklaard aan de Spaanse Koning. De Spanjaarden lieten dit niet op zich zitten en deden een uitval. Ze verjoegen de Staatse troepen uit het fort. Met Knodsenburg beschikten de Spanjaarden nu over een strategische plek, van waaruit zij het oostelijke rivierengebied konden controleren. In 1590 werd het fort heroverd en aangepast door Prins Maurits. Aan het begin van de achttiende eeuw werd het fort voor het laatst aangepast en kreeg het een stervorm met gracht. Aan het eind van de achttiende eeuw is het definitief gedaan met de betekenis van Knodsenburg. Het raakt in verval en wordt uiteindelijk geslecht.

Ter aanvulling op de oudere vestingwerken rondom de stad werd er in de 19de eeuw een krans van polygoon- of buitenforten aangelegd. In de eerste bouwfase van 1817 tot 1831 werden de forten Sterreschans en Krayenhoff aangelegd respectievelijk ten oosten en ten westen van de stad. De tweede fase bestond uit de forten Verbrande Molen en Kijk in de Pot (1861) en de forten Boven-Lent (*Sprokkelenburg*, 1862) en Beneden-Lent (*Nieuw Knodsenburg*, 1863) aan de overzijde van de Waal. In 1870 volgden nog de forten In de Ooij en Kwakkenberg. Van de hiervoor genoemde forten, ligt Fort Beneden-Lent in het onderzoeksgebied.

De opening van de spoorbrug over de Waal in 1879 was een belangrijke mijlpaal voor de stad en voor het Nederlandse spoorwegennet. Nijmegen had voor het eerst een vaste binnenlands treinverbinding. De spoorbrug had ook op militair gebied een belangrijke strategische waarde. In tijden van oorlog moest de brug tegen de vijand worden verdedigd of als uiterste middel worden opgeblazen. Het noordelijk landhoofd aan de Oosterhoutsedijk bij Lent werd daarom tijdens de bouw voorzien van een uitgebreid complex van kelderruimten, waarin soldaten konden verblijven en waar munitie werd opgeslagen.
Na de Tweede Wereldoorlog raakten de ruimten in het landhoofd definitief in onbruik. Men verwijderde de oorspronkelijk houten deuren en metselde de poorten dicht.

Tijdens de Koude Oorlog vormde het grote tankoverwicht van Rusland een ernstige bedreiging voor de vesting Holland. Om de Russische opmars te vertragen werd vanaf 1951 een nieuwe waterlinie tussen Nijmegen en Zwolle aangelegd. De Waal bij Nijmegen en de Neder-Rijn bij Arnhem zouden met drijvende caissons worden afgesloten. De caissons zouden daarna tot zinken worden gebracht. De gehele waterafvoer van Rijn en Waal zou dan via de IJssel moeten verlopen. Sindsdien liep de IJssellinie dus ook tussen Arnhem en Nijmegen. Een zwakke plek in de linie was het stuk bandijk van de Over Betuwe tussen Arnhem en Nijmegen. Als daar de dijk zou bezwijken liep de hele Betuwe onder en daarmee zou het peil in de IJssel te veel zakken. Daarom werd een slaperdijk, de Defensiedijk, aangelegd. Die zorgde er voor dat in de Over Betuwe alleen het deel ten oosten daarvan onder water zou komen te staan. Bij Nijmegen begon die dijk in Lent met het landhoofd van de spoorbrug. Het eerste stuk was de spoordijk tevens Defensiedijk en waar de spoorlijn hoogte verloor werd er een nieuwe dijk naast gelegd die ongeveer de snelweg volgde en bij Elden aansloot op de Huissense bandijk. De bestaande spoorbrug over de Griftdijk bij Lent werd daarom vervangen door een zware coupure, die in geval van oorlogsdreiging gesloten kon worden.

2. Identiteit van het landschap

Landschappelijke zones

In het onderzoeksgebied komen twee landschappelijke zones voor:

Stroomruggen enoeverwallen

De boerderijen, nederzettingen, wegen, bouwlanden en boomgaarden lagen vanouds op de stroomruggen en oeverwallen. In de zuidelijke hoek is een oude bebouwingsconcentratie te vinden op een oude stroomruggordel, waarop ook het dorp Lent is gelegen. De adellijke huizen Oosterhout en Waaijenstein lagen op de hogere delen van een jonge oeverwal. Door het voorkomen van zand in de ondergrond was de kans op een dijkdoorbraak ter plekke van een oeverwal ten gevolge van kwel groter. De drie kolken getuigen hiervan. Het Hof te Holland

Komgebied

Het komgebied ligt lager en is natter dan de stroomruggen en oeverwallen. Ter bescherming van de akkers op de hogere gronden werden in de late middeleeuwen dwarskades opgeworpen. Een veronderstelling is dat ten zuidwesten van de Zaligestraat en Laauwerikstraat door de aanleg van een dwarskade een minipoldertje ontstond (Hemmen, 2010). Tussen de dwarskaden bleef de rivier zavel en lichte klei afzetten ('*oevergronden*'), Na de bedijking werd het komgebied door middel van sloten en leigraven (Kleine Pijp en Beneden Zeeg) ontwaterd. Het landschap van het komgebied kenmerkt zich door een regelmatige strokenverkaveling en een lage bebouwingsdichtheid. De oevergronden waren uitermate geschikt waren voor de akkerbouw, tuinbouw en fruitteelt. De zone langs de Oosterhoutsedijk was natter en in voornamelijk in gebruik als weiland.

De Griftdijk heeft in het komgebied een recht beloop, hetgeen mogelijk verband houdt met het feit dat dit gedeelte van de verdwenen trekvaart (Grift) gegraven werd, als een verbinding tussen twee overloopgeulen die bij de aanleg van de waterweg benut werden. Een andere hypothese is dat ter plekke van de Grift reeds een achterkade van een ontginningsblok was aangelegd.



Topografische militaire kaart van 1845 - de gronden aan weerszijden van de Grift waren voornamelijk in gebruik als bouwland en boomgaard. In de zone langs de Oosterhoutsedijk lagen voornamelijk weilanden (bron: www.watwaswaar.nl)

Ruimtelijke dragers

De Griftdijk is een historische structuur en de belangrijkste ruimtelijke drager in het onderzoeksgebied. De Griftdijk heeft ten opzichte van het omliggende landschap een hogere ligging. Links en rechts van de weg staan de oude kavels dwars op de weg, waardoor bij het afkijken van sloten en singels er steeds sprake is van lange zichtlijnen. De bebouwing aan de westzijde staat dicht bij de weg, langs het voormalige jaagpad dat aan deze zijde lag. Aan de oostzijde van de Griftdijk staat de bebouwing op grotere afstand van de weg. Ter plekke van de tussenliggende zone liep in het verleden de Grift. Dit is nog herkenbaar aan de lagere ligging van deze gronden. De bebouwing aan de oostzijde van de Griftdijk is gesitueerd op de oude kanaaldijk.

De Oosterhoutsedijk heeft alle typische kenmerken van een dijk. Het is een waterkerend element dat verhoogd in het gebied ligt en vrij te overzien is. Er is geen sprake van wegbegeleidende beplanting. In doorsnee begint de dijk onderaan het talud en eindigt aan de andere zijde onderaan het talud. Het niveauverschil tussen onderkant talud en bovenkant (weg)dek, maakt de dijk herkenbaar. Een andere karakteristiek van de dijk is de dijkstoep die schuin op de dijk toeloopt en vanaf dijkboerderijen of andere bebouwing toegang geeft tot de dijk. Tenslotte heeft de dijk een binnendijkse en buitendijkse zijde. De termen binnendijks en buitendijks slaan op het functioneren van een gebied, maar kunnen ook beschouwd worden als een landschapstypering. Bij het onderzoeksgebied is het onderscheid tussen binnendijks en buitendijks duidelijk zichtbaar. Binnendijks is er sprake van een gecultiveerd landschap met poldersloten, geometrische verkaveling, vrijstaande woningen (boerderijen) en nutsbebouwing (kassen). Buitendijks is er sprake van een natuurlijk landschap met wielen (doorbraakkolk), ruigte en laag land dat regelmatig onder water staat (uiterwaarden). De Oosterhoutsedijk is de scheidslijn tussen deze twee werelden. Daarnaast is de dijk een heel belangrijke functionele en landschappelijke verbindingslijn met het oosten en het westen. Een lijn die in principe zonder onderbrekingen het beloop van de rivier de Waal blijft volgen en op grote afstand herkenbaar is als dijk.

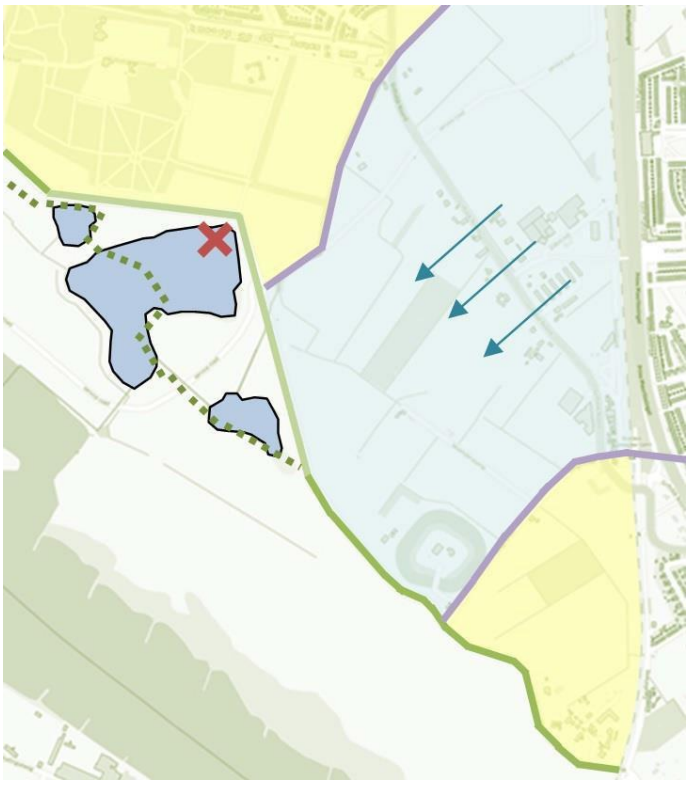
De Zaligestraat ligt net als de Oosterhoutsedijk verhoogd ten opzichte van het omringende landschap. Het niveauverschil is minder groot dan bij de dijk het geval is, maar dat heeft een logische verklaring. Net als de Laauwikstraat en de Steltsestraat is de Zaligestraat een dwarskade die waarschijnlijk al in de 11de eeuw is opgeworpen om het water van de Waal tegen te houden en het dorp Lent te beschermen. De Oosterhoutsedijk bestond toen nog niet. Deze kwam één á twee eeuwen later en nam de functie van de kades voor een deel over. Vervolgens werd de dijk door de eeuwen heen aangepast aan het stijgende waterpeil. Voor de kade bestond de noodzaak tot verhoging niet langer.

Alhoewel alle karakteristieken van de dwarskade iets minder prominent zijn, dan van de Oosterhoutsedijk, lijken ze op elkaar. De dwarskade functioneert nu als weg en markeert zich door niveauverschil ten opzichte van z'n omgeving. De onderkant van de kade is breder (taluds) dan de bovenkant. De kade zal aanvankelijk ook een binnendijks en buitendijks gebied hebben gekend omdat hij aan de buitenkant van een te beschermen polder lag. Het oorspronkelijke verschil is nog enigszins zichtbaar. Aan de te beschermen oostkant van de Zaligestraat liggen diverse boerderijen die een duidelijke relatie met de weg hebben. Dat is aan de westkant niet het geval. De kade is nu een lijnvormige onderbreking van twee gelijkwaardige cultuurlandschappen.

De Oosterhoutse wal ligt slechts gedeeltelijk binnen het onderzoeksgebied. Kenmerkend voor deze dwarskade zijn het profiel, de begeleiding aan de oostelijke zijde door een waterloop (Beneden Zeeg) en de opgaande beplanting. De Oosterhoutse wal vormt in het huidige landschapsbeeld een prominente structuur.

Cultuurhistorische lagen

De identiteit van het landschap in het onderzoeksgebied wordt bepaald door de volgende cultuurhistorische lagen:



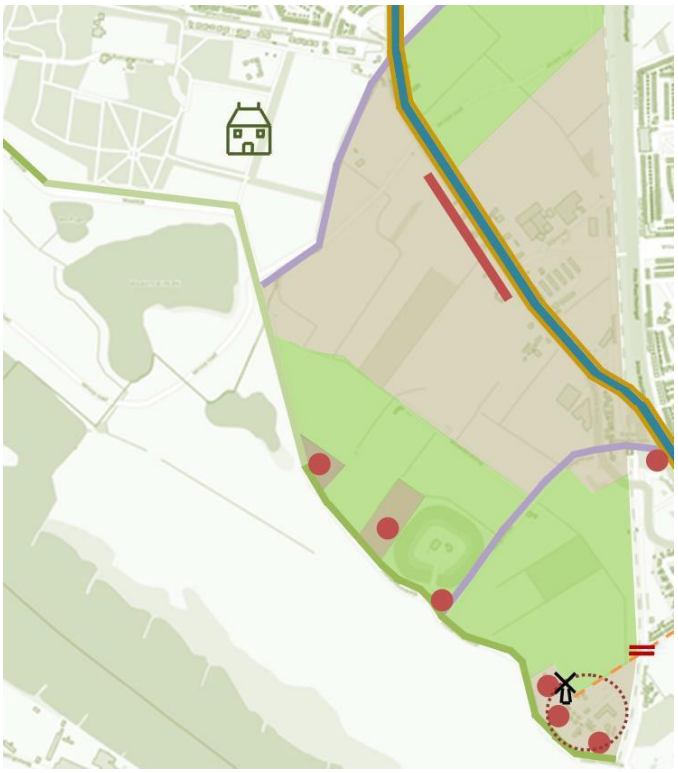
Historischwatersysteem:bedijking

De dwarskades beschermden de stroomrug- en overwalgronden die in de 10de-11de eeuw waren ontgonnen. Het tussenliggende komgebied was voor de aanleg van de bandijk een overstromingsvlakte. Na de bedijking werd het komgebied in de 13de-14de eeuw ontgonnen. Kolken herinneren aan dijkdoorbraken die hebben plaatsgevonden. Na een grote dijkdoorbraak in 1809, waarbij het Huis Waaijenstein verloren ging, werd de bandijk landinwaarts gelegd. De nieuwe dijk kreeg een recht beloop.



Historischwatersysteem:afwatering

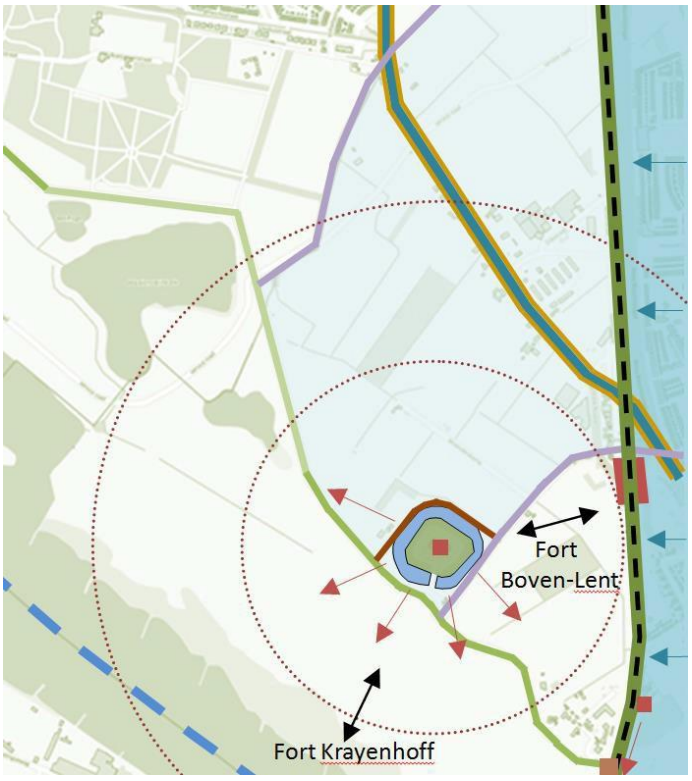
Het komgebied was het laagst gelegen terrein. Om het overtollig water na de bedijking af te voeren, werden watergangen aangelegd (Beneden Zeeg en Kleine Pijp). Dwars hierop werden sloten gegraven. Afwatering vond in noordelijke richting plaats.



Bewoningen grondgebruik

Bewoning vond van oudsher plaats op de stroomrug- en oeverwalgronden. Na de bedijking werden op enkele plekken langs de dijk terpen opgeworpen, waarop boerderijen werden gebouwd. Aan de westzijde van de Griftdijk kwam een kort bebouwingslint tot stand. Ook ontstond een bebouwingscluster bij de molen langs de Oosterhoutsedijk, dat door middel van het Molenpad was verbonden met de dorpskern van Lent. Bij de aanleg van de spoorweg werd het Molenpad voorzien van een tunneltje, inclusief duiker voor de zeeg.

De oevergronden maakten het gebied geschikt voor akkerbouw. De nattere gronden langs de dijk werden gebruik als weiland. Vanaf het begin van de 20ste eeuw was sprake van een opkomst van de fruitteelt. Na de Tweede Wereldoorlog nam de fruitteelt weer af. In de naoorlogse periode deed de glastuinbouw zijn intrede. De Griftdijk vormde de ruggengraat van de fruitteelt en (glas)tuinbouw. De boomgaarden en kassen lagen nabij de erven.



Defensie

Het Fort Beneden-Lent werd in 1863 gebouwd ter bestrijking van de rivier en ging na 1879 dienen ter bescherming van de spoorbrug. Het fort met natte gracht werd aangelegd in een lagere zone van het landschap. Langs de buitenzijde van de gracht werd een kwelkade aangelegd. Rondom het fort lagen verboden kringen, ingesteld om het schootsveld vrij te houden. Het fort maakte onderdeel uit van een krans van buitenforten, waarvan het nabijgelegen Fort Krayenhoff en Fort Boven-Lent ook deel uitmaakten.

Op de spoordijk werd in 1936 een kazemat gebouwd. De spoordijk kreeg vanaf 1951 de functie van defensiedijk, als onderdeel van de IJssellinie. De tunnel ter hoogte van de Griftdijk werd omgevormd tot een afsluitbare coupure.

3. Cultuurhistorische waarden

Op de cultuurhistorische waardenkaart die in het kader van deze cultuurhistorische verkenning (zie aparte bijlage) is opgesteld zijn de diverse waardevolle cultuurhistorische elementen, structuren en gebieden aangeduid die aanwezig zijn in het onderzoeksgebied. Het betreft niet alleen monumenten, maar ook niet-beschermd erfgoed, zoals opgenomen in de aandachtspandenlijst, waardevolle historische structuren en zones. Per legenda-item van de cultuurhistorische waardenkaart is hieronder een korte beschrijving opgenomen.

Beschermde monumenten

In en nabij het onderzoeksgebied liggen de volgende beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten:

- Griftdijk-Noord 41 - boerderij (gemeentelijk monument);
- Oosterhoutsedijk 48 - openluchtstation PGEM (gemeentelijk monument);
- Oosterhoutsedijk 50-52-54 - dienstwoningen (gemeentelijk monument);
- Oosterhoutsedijk 74 - woonhuis (gemeentelijk monument);
- Oosterhoutsedijk 78 - villa (gemeentelijk monument);
- Oosterhoutsedijk bij 95 - Grenspaal (gemeentelijk monument);
- Parallelweg bij 26 - brugkazemat (rijksmonument);
- Van Boetzelaerstraat 12 - buitenplaats Oosterhout (rijksmonument);
- Zaligestraat 6 - Fort Beneden-Lent, (rijksmonument).

Naast deze beschermde monumenten bevindt zich ook cultuurhistorisch waardevolle bebouwing in het gebied waar geen bescherming op rust. Deze wordt hieronder beschreven:

Historische hallenboerderij Zaligestraat 8

In de knik van de Oosterhoutsedijk en de Zaligestraat bevindt zich een boerderijtje met een zadeldak met wolfseinde. De ligging van de boerderij plus het bijbehorende lange, uiterst smalle perceel, ingeklemd tussen de dijkhelling en het fort is opvallend. De boerderij is van het hallenhuistype en dateert volgens de muurankers op de voorgevel uit 1879 maar is mogelijk ouder. Op oudere kaarten staat al een boerderij op deze plek.

Perceel en boerderij Oosterhoutsedijk 88

De rond 1900 gebouwde boerderij is gesitueerd op een historisch erf langs de dijk. Hoewel de boerderij sterk is verbouwd vormt deze samen met de omliggende tuin en boomgaard een markant historisch ensemble dat verwijst naar het groei- en ontwikkelingsproces van het vroegere dorp Lent en de ontwikkeling langs de Waal.



Historisch cultuurlandschap rond Fort Beneden Lent gezien richting noorden, helemaal links de boerderij Oosterhoutsedijk 88 plus bijbehorend erf

Historisch woonerf Woenderskamp

Aan het einde van de ruilverkavelingsweg *Woenderskamp* ligt het historische woonerf waar oorspronkelijk de monumentale boerderij De Woenderskamp stond. De boerderij is in 2012 integraal verplaatst naar de Griftdijk 41. De boerderij stamt uit de 19de eeuw maar het is waarschijnlijk dat er zich op het perceel een voorganger heeft bevonden. Mogelijk bevinden zich in de ondergrond nog de resten van deze oudere boerderij en van een eventuele terpachtige verhoging waar deze op gestaan heeft.

Buurtschap aan de Oosterhoutsedijk

In de zuidoostelijke hoek van het gebied bevindt zich de bebouwingscluster van het buurtschap dat rond de nu verdwenen molen aan de Oosterhoutsedijk is ontstaan. Oorspronkelijk was het buurtschap door middel van het Molenpad verbonden met de dorpskern van Lent.
De contour en het bebouwingsbeeld van het buurtschap zijn de laatste decennia onveranderd gebleven, het bestaat uit een cluster van losse huizen en kleine rijtjes, die telkens aan korte doodlopende straten liggen. De oorspronkelijke boomgaarden en tuinderijen hebben plaats gemaakt voor landbouwgronden en privétuinen waardoor het groene karakter is behouden. Het buurtschap aan de dijk herinnert aan het dorpse verleden van Lent en is te beschouwen als een cultuurhistorisch waardevol element in het sterk veranderde cultuurlandschap in het gebied.

	
Het buurtschap in 1936	*2016*

Historische wegenstructuur (vóór 1850)

In het onderzoeksgebied ligt een aantal historische wegen: Oosterhoutsedijk, Zaligestraat en Griftdijk-Noord. De eerste weg volgt het tracé van de bandijk, de tweede van een oude dwarskade. De Griftdijk-Noord volgt het traject van een zeventiende-eeuwse trekvaart met naastgelegen jaagpad.
Aan de zuidelijke zijde van het onderzoeksgebied is het beloop van het Molenpad nog herkenbaar in de verkaveling. Deze weg vormde de verbinding tussen het dorp Lent en een inmiddels verdwenen molen langs de Oosterhoutsedijk. Bij de aanleg van de spoorlijn werd een tunnel onder de spoordijk gerealiseerd. De doorgang is begin jaren ´50 dichtgezet toen de spoordijk onderdeel werd van de IJssellinie.
De Woenderskamp is een ruilverkavelingsweg die enkele decennia geleden is aangelegd langs een gedeelte van de Beneden Zeeg.

Dwarskaden

In het onderzoeksgebied liggen twee dwarskaden. Deze middeleeuwse kaden herinneren aan de gezamenlijke inspanning die de bewoners van dit gebied verrichtten om have en goed te beschermen tegen overstromingen. In de ontwikkeling van het landschap, die in belangrijke mate gekenmerkt wordt door een strijd tegen het water, nemen deze zichtbare overblijfselen een belangrijke plek in. De dwars- en achterkaden markeren bovendien een oude bestuurlijke grens. Vanwege hun kenmerkendheid en ouderdom (10^{e}-11^{e} eeuw) zijn de dwarskaden zeerwaardevolle cultuurhistorische structuren.

Waalbandijk

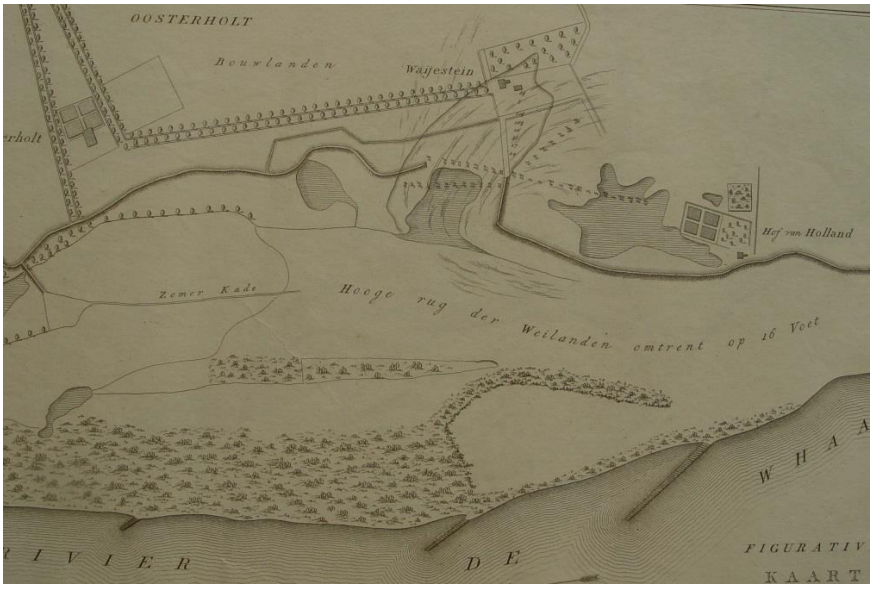
De Waalbandijk kwam aan het eind van de 13de eeuw/ begin 14de eeuw gereed. Kenmerkend voor de dijk is het profiel en het slingerend beloop. Het tracé van de Waalbandijk ten westen van het Hof van Holland is in 1809 gewijzigd. Destijds werd na een dijkdoorbraak landinwaarts een nieuw dijklichaam aangelegd. Kenmerkend voor deze dijk is het strakke, hoekige tracé.

Kolken

Bijzonder in dit gebied zijn de zogenaamde wielen of doorbraakkolken, die bij een dijkdoorbraak ontstonden ten gevolge van de schurende werking van het binnenstromende water. De zandige gronden uit het gat, die in de omgeving van de dijkbreuk werden afgezet (overslaggronden), waren uitermate geschikt voor de tuinbouw. Bij het dijkherstel werd in veel gevallen een nieuw stuk dijk tussen de rivier en de kolk aangelegd. Vaak werd bij grote kolken een nieuwe dijk landinwaarts aangelegd, waardoor de kolk buitendijks kwam te liggen. In beide gevallen werd het dijklichaam in een boog om de kolken aangelegd, waardoor de dijk een kronkelend beloop kreeg. De twee lichte buigingen die de Oosterhoutsedijk maakt nabij de kruising met de Zaligestraat, zijn vermoedelijk op deze wijze ontstaan.

Ten westen van het Hof van Holland liggen drie buitendijkse wielen. Van oost naar west gaat het om de Grote Hofse Kolken (1658), de Waaijensteinkolk (1651 + 1809) en het Wolfsgat (1573 + 1809). De Waaijensteinkolk, dat het grootste wiel is, werd vernoemd naar het adellijk huis Waaijenstein, dat in zijn geheel verloren ging bij de dijkdoorbraak in 1809.

De reden dat op deze plek in het verleden meerdere dijkdoorbraken hebben plaatsgevonden houdt verband met de ligging op een oudere stroomrug. Doordat de bodem op deze locatie minder zware klei en zand bevat, kon kwelwater via de watervoerende ondergrondse zandlaag naar het binnendijks gebied stromen. Bij een hoge waterstand kon dit zo snel gaan, dat het zand onder de dijk werd meegevoerd en de dijk het begaf.



Prent van dijkdoorbraak in 1809 ten westen van het Hof van Holland, waarbij het huis Waaijenstein verloren ging. De grote kolk die ontstond werd vernoemd naar dit adellijk huis

Zegen en afwateringssloten

De Beneden Zeeg loopt in noordwestelijke richting en staat in verbinding met de Rietgraaf. Aan de oostzijde ligt de Kleine Pijp, die vroeger in noordelijke richting afwaterde middels de Verloren Zeeg, die noordelijk van een achterkade (Ressense Wal) lag. Kenmerkend voor de Benedenzeeg en de Kleine Pijp is het “kunstmatige” karakter (recht verloop, haakse bochten) en hun nauwe relatie met de aangrenzende kavelsloten, die dwars op de richting van deze hoofdwatergangen staan.

De Grift

Tussen 1595 en 1611 werd het kanaal De Grift tussen Arnhem en Nijmegen aangelegd. Deze 14 kilometer lange trekvaart diende niet alleen voor vrachtvervoer, maar werd ook gebruikt voor snel personenvervoer. De dijken die waren ontstaan door het graven van De Grift werden gebruikt voor transport met paard en wagen. Langs De Grift werden percelen uitgegeven voor bebouwing, zodat lintbebouwing ontstond. Toen in 1707 het Pannerdensch Kanaal werd geopend, stagneerde de vaart op De Grift. Uiteindelijk is De Grift in 1742 voor alle scheepvaartverkeer gesloten en in gedeelten verkocht. In Lent werd De Grift een soort siergracht, beplant met notenbomen en in trek bij rijke Nijmegenaren en welgestelden, die er grote herenhuizen lieten bouwen. In 1930 werd De Grift gedempt voor de aanleg van de nieuwe Waalbrug en de aansluitende rijksweg. De Griftdijk

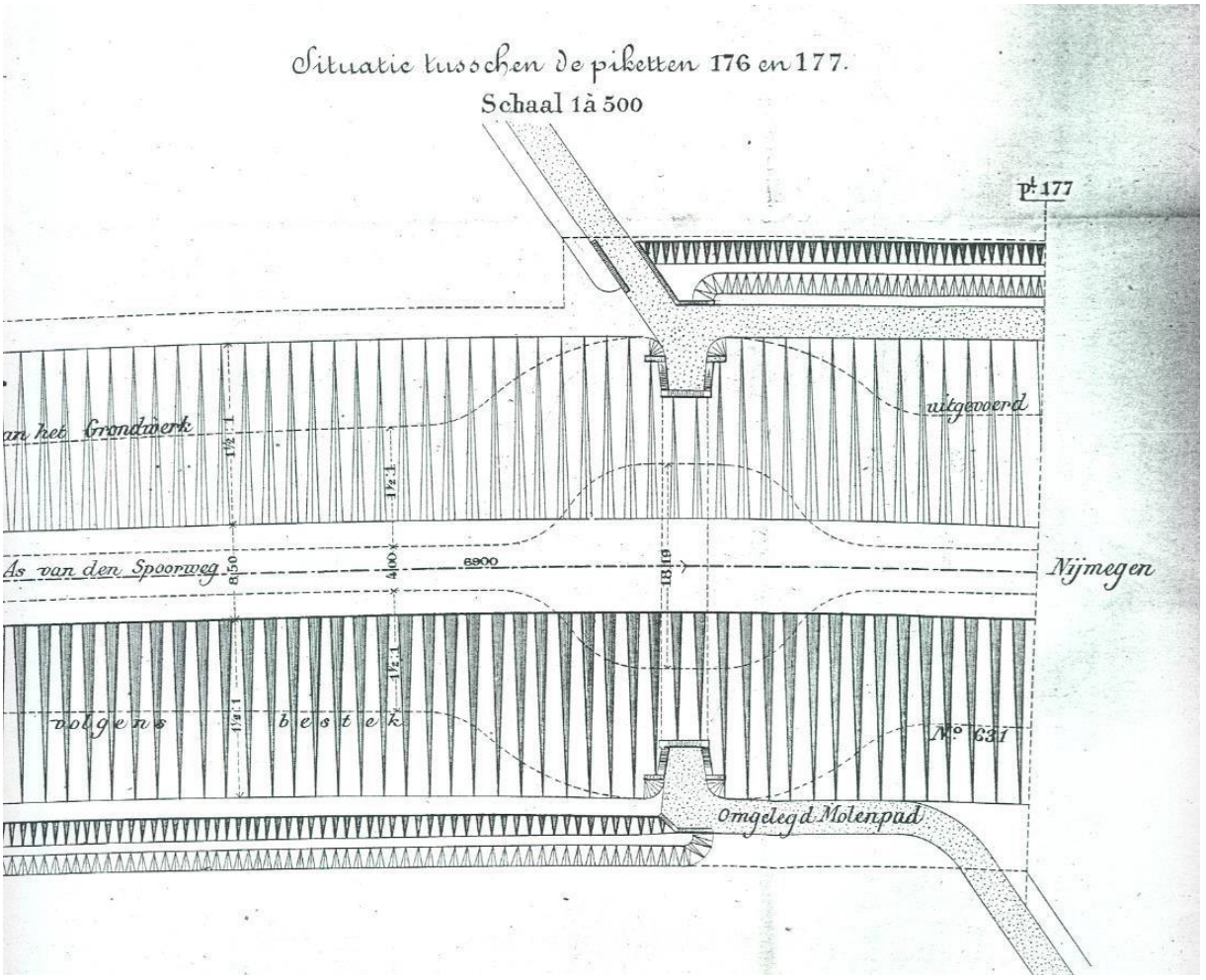
bleef tot in de jaren veertig van de twintigste eeuw de belangrijkste wegverbinding tussen Nijmegen en Arnhem.

De huidige Griftdijk volgt het tracé van de verdwenen trekvaart. Verondersteld dat de Griftdijk zelf ongeveer zou liggen op het tracé van een oude Romeinse weg, maar het traject wordt ook wel gezien als het overblijfsel van een overloopgeul. Gelet op het bochtig verloop lijkt deze laatste constatering vooral van toepassing op het tracégedeelte bij Lent en het tracégedeelte ten noorden van de Ressensewal. Het gedeelte van de Grift in het komgebied heeft namelijk een opvallend recht beloop, hetgeen duidt op een meer planmatige aanleg. Mede gelet op het verschil in percelering aan weerszijden van de Griftdijk, is het aannemelijk dat deze landschappelijke structuur tot stand kwam in het kader van de middeleeuwse ontginning van het komgebied.

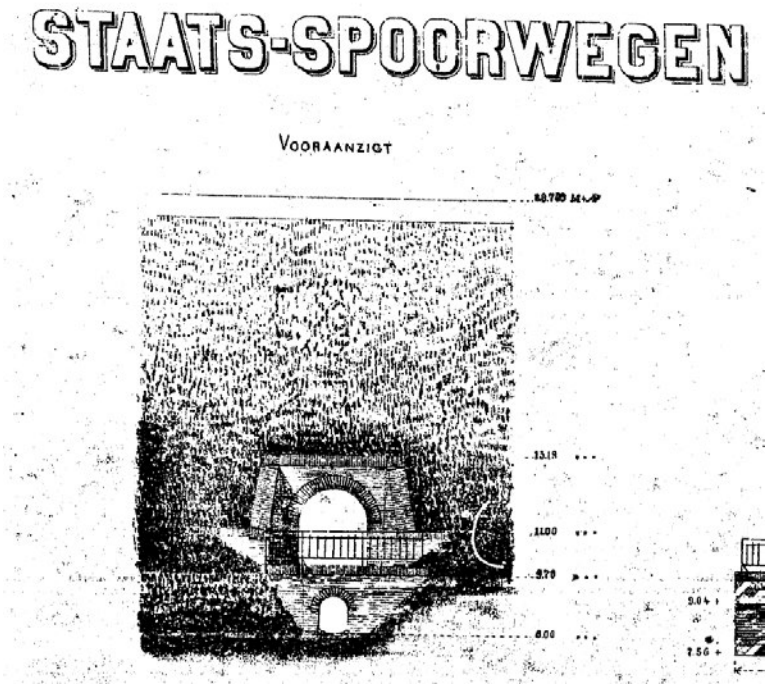
Spoordijk en coupure

De spoordijk met noordelijk bruggenhoofd en spoorbrug dateren in essentie uit de jaren '70 van de 19de eeuw. De spoorlijn werd in 1879 geopend. Het noordelijk landhoofd had als onderdeel van de vesting Nijmegen een opstellingsplaats voor een geschutsbatterij. Deze is gedeeltelijk behouden gebleven bij de poort over de Oosterhoutsedijk. Kort na 1951 werd de spoordijk onderdeel van de Eisenhower(- of Defensie) dijk, één van de markante structuren binnen de IJssellinie. De doorgangen in de dijk moesten hiervoor worden aangepast en afsluitbaar worden gemaakt. De poortdoorgang bij de Griftdijk bezit nog de betonnen schotsleuven, waarmee de defensiedijk kon worden afgesloten. Deze afsluitbare coupure in de spoordijk staat als object op de Aandachtslijst voor Cultureel Erfgoed.

Bij de aanleg van de spoordijk in 1878-1879 werd ter plaatse van het Molenpad een voetgangerstunneltje aangelegd. Het tunneltje bestond uit een gemetselde tongewelf. Om de Verloren Zeeg aan weerszijden van de spoordijk met elkaar te verbinden werd onder het wegdek in het tunneltje een duiker gebouwd. Eind 1944 diende het tunneltje als schuilplaats voor bewoners tijdens het oorlogsgeweld. Op deze plek vielen drie doden en twintig gewonden door een SS'er die willekeurig in het rond schoot. In de Koude Oorlog (1953-1968) kreeg de spoordijk de functie van defensiedijk en werd het tunneltje dichtgegooid.



Fragment van een bestektekening van het tunneltje in het Molenpad - plattegrond



Fragment van een bestektekening van het tunneltje in het Molenpad – aanzicht westzijde

Fort Beneden-Lent

Het Fort Beneden-Lent werd in tegenstelling tot Fort Boven-Lent binnendijks gebouwd, op de plek waar de Zaligestraat aansloot op de Oosterhoutsedijk.[2] In de omgeving van het fort was geen sprake van een systeem van sluizen en kanalen, waarmee de omliggende gronden geïnundeerd konden worden. Desalniettemin hield de ligging vermoedelijk wel verband met de natte omstandigheden in het komgebied.[3] Het fort diende ter afsluiting van de Oosterhoutsedijk. Daarnaast was de functie van het Fort Boven-Lent het bestrijken van de rivier. Na invoering van de Vestingwet in 1874 werden de vestingwerken van en rondom Nijmegen opgeheven, echter met uitzondering van Fort Beneden-Lent, Fort Boven-Lent en Fort Krayenhoff. Deze forten kregen de functie om de nieuw gebouwde spoorbrug te verdedigen. Rondom deze forten lag een schootsveld, dat vrijgehouden diende te worden van obstakels. In tegenstelling tot de vestinggronden en schootsvelden van de vesting Nijmegen, die na 1874 bebouwd konden worden, bleven de beperkingen rond deze drie forten tot na de Tweede Wereldoorlog van kracht, hetgeen invloed had op de inrichting van het landschap. Fort Beneden-Lent verloor zijn militaire functie in 1969.

Fort Beneden-Lent bestaat uit het verdedigingswerk (een bomvrije logiesgebouw), een aarden wal, een brede gracht, een buiten de gracht gelegen strook weiland met houtgewas en een woning op het fort. Rond de gracht is het reliëf van de oorspronkelijke kweldijk (de strook weiland) nog goed herkenbaar. De aangrenzende sloot aan de westzijde bestaan uit een groene singel. Rond de fortgracht (o.a. langs de Zaligestraat) staan doornige struiken, die in het verleden geplant werden om een hindernis voor de vijand te creëren.

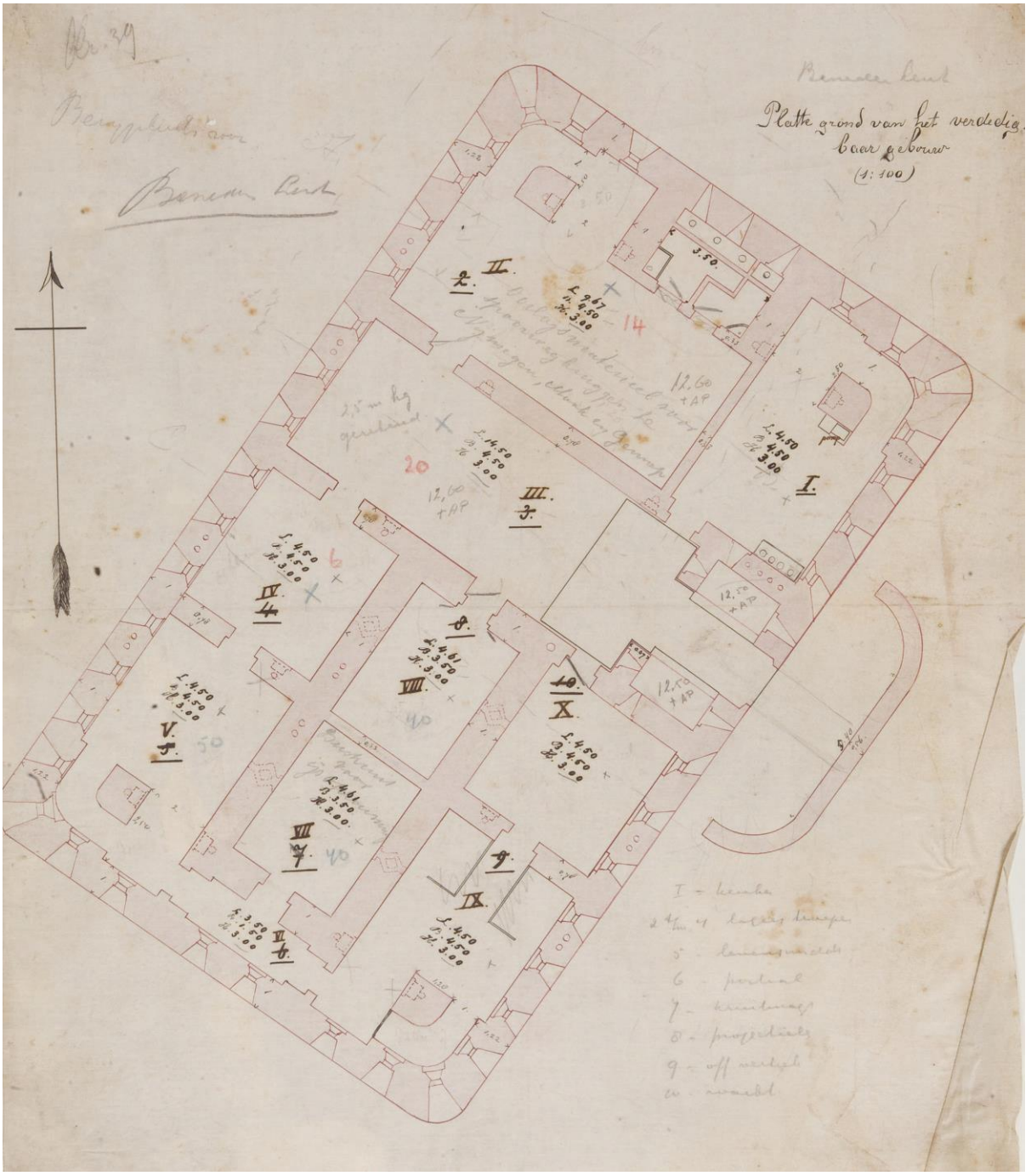
Fort Beneden-Lent staat behalve onder de eigen naam, ook bekend onder de namen Nieuw Knodsenburg, Hof van Holland (2e WO) en Lent of Hope and Glory (krakers). De eerste naam verwijst naar de eerste plannen (1840) om een bruggehoofd te ontwerpen rond het voormalige Knotsenburg met als basis de daar nog aanwezige grachten, de Grift en de binnendijks gelegen kolk in Lent Oost. Hof van Holland verwijst naar de rol van het fort na de herovering door de Amerikanen (1944) en de herberg die bij die gelegenheid ten onder ging. Lent of Hope and Glory is de naam die het fort door krakers kreeg toegekend.

[2] Blijkens de militair-topografische kaart uit 1850 bestonden plannen om het fort buitendijks aan te leggen, in het verlengde van de Zaligestraat

[3] In het kader van het opstellen van deze cultuurhistorische verkenning zijn geen concrete gegevens over een inundatievlak rondom Fort Beneden-Lent aangetroffen. De nattere omstandigheden in het komgebied zullen wel een voorwaarde zijn geweest in verband met de aanleg van een brede gracht rondom het fort.



Plattegrond van Fort Lent, vervaardiger: Genie, datering: 1867-1900 (bron: Gelders Archief, identificatienummer 631-0021)



Plattegrond van het bomvrije logiesgebouw van Fort Lent, vervaardiger: Genie, datering: 1867-1900 (bron: Gelders Archief,identificatienummer631-0022)

Schootsveld



Geschematiseerde en globale weergave van de schootvelden van het op het fort opgestelde geschut. Uit: Ir. A. Viersen, *Fort Beneden Lent, Zaligestraat 6, Lent, Bouwhistorische opname met waardestelling*, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis v.o.f., Utrecht 2016

Totdat het fort in 1913 bij koninklijk besluit werd geklasseerd als 'fort van geene klasse' diende het gebied er omheen vanwege het vrije schootsveld vrij van bebouwing en beplanting te blijven. Het meest van belang was het schootsveld in zuidelijke richting, in de richting van de spoorbrug. Eén van de belangrijkste taken van het fort was om deze bij een eventuele aanval kapot te schieten en zo de opmars van vijandelijke troepen te vertragen.

Kazemat

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog werd de IJssellinie gemoderniseerd. Langs de dijk bij Lent verrees een linie van kazematten en andere verdedigingsobjecten. Ten oosten van het onderzoeksgebied

bevindt zich tegen de spoordijk nog één van de drie in Lent bewaard gebleven kazematten. Deze brugkazemat werd in 1936 gebouwd ter verdediging van de verkeersbrug en de spoorbrug over de Waal. De kazemat is evenals de twee andere kazematten (Bemmelsedijk bij 5 en Pastoor Laakstraat bij 2) aangewezen als beschermd rijksmonument.

Waalmonument

Het Waalmonument (ontwerp door Marius van Beek) werd op 18 september 1984 onthuld ter nagedachtenis aan het overlijden van zevenenveertig Amerikaanse soldaten. Parachutisten van de 82ste Amerikaanse luchtlandingsdivisie daalden op 20 september 1944 af ter hoogte van de huidige PGEM-fabriek. Ze staken met opvouwbare bootjes van triplex en canvas de rivier over terwijl ze van Lentse zijde beschoten werden. Ze slaagden er echter in het Fort Beneden-Lent te bereiken en via de poterne de Duitse troepen in het fort te verslaan. Deze actie maakte het mogelijk om allereerst de spoorbrug en later ook de Waalbrug in geallieerde handen te krijgen.

Grenssteen

Evenals de dwarskaden markeert de grenssteen die gesitueerd is aan de landzijde van het talud van de Waalbandijk een oude bestuurlijke grens. De grenssteen is een witgepleisterd betonnen zuil op een sokkel, die zich naar boven toe verjongt. De grenspaal is aangewezen als beschermd gemeentelijk monument.

Historisch groen

Er zijn een aantal karakteristieke groenstructuren in het gebied. Het gaat dan met name om de boomgaarden, de oude opstanden zuidelijk van de Dijkstraat (populieren/wilgen), de laanbeplanting langs de Griftdijk Noord (vooral zuidelijk gedeelte), de groenstructuren langs de Oosterhoutse wal en het groen in enkele particuliere tuinen (hagen, fruitbomen, solitairen). Aan de Griftdijk Noord nr. 11 bevindt zich de historische tuin Lent, die een beeld geeft van een gemengd tuinbouwbedrijf (of warmoezeniersbedrijf), zoals dat in de jaren dertig volop was te vinden in Lent en omgeving. Hier worden op traditionele manier oude soorten en rassen van groente, fruit en bloemen geteeld, waarbij onder andere gebruik wordt gemaakt van de beroemde Lentse bakken. De bongerd herbergt een groot aantal oude fruitrassen. Aan de buitenrand van de fortgracht, onder meer langs de Zaligestraat, staat doornige struiken. Deze hadden een defensieve functie en dienden als natuurlijk prikkeldraad.



Op de AHN-kaart zijn de hoger gelegen structuren in het gebied duidelijk zichtbaar, zoals de Waalbandijk, de Griftdijk en de kwelkade aan de buitenzijde van de fortgracht (bron: www.ahn.nl)

Bronnen

Gelders Genootschap. *Het land over de Waal. Cultuur-historische beschrijving*. Arnhem, 1995.

Heidemij Advies. *Inventarisatie "Land over de Waal".* Nijmegen, 1994.

Hemmen, F. van. *Ruimte voor de Waal – Nijmegen Cultuurhistorische Effectrapportage (CHER) Plan Ruimte voor Waal*. Nijmegen, 2010.

Mulder, J.R., F. Spaan & J.G.C. de Wolf. *In de ban van de Betuwse dijken. Deel 2 Oosterhout. Een bodemkundig, historisch en archeologisch onderzoek naar de opbouw en ouderdom van de Waaldijk te Oosterhout (Over-Betuwe) (Alterra-rapport 311)*. Wageningen, 2001.

Stichting voor Bodemkartering. *Bodemkaart van Nederland. Schaal 1:50.000. Blad 40 West Arnhem. Blad 40 Oost Arnhem*. Wageningen, 1975.

LENTGENOTEN



Spoordijktunneltje

Velen van u weten het misschien niet, maar Lent heeft een 'verdwenen spoortunnel'. Onder de spoorlijn Nijmegen-Arnhem ligt in de spoordijk, tussen de Parallelweg en de Oosterhoutsedijk, een onzichtbare, 30 meter lange tunnel. Deze werd tijdens de Koude Oorlog in 1952 dichtgemaakt met zand en teer, als onderdeel van de verdedigingslinie tegen de Russen. Voor veel oudere Lentenaren staat deze tunnel echter ook symbool voor een gitzwarte dag in de geschiedenis van Lent. Al jarenlang probeert een aantal zeer betrokken Lentenaren, [redacted] het tunneltje in ere te herstellen, maar de gemeente geeft geen gehoor.

Bevrijding van Nijmegen

Na D-Day (6 juni 1944) besefte een aantal Lentenaren dat binnen afzienbare tijd ook in Lent oorlogshandelingen zouden plaatsvinden. Zij namen daarom het initiatief om de spoortunnel als schuilplaats in te richten. Aan Lentenaren die in de omgeving van de tunnel woonden werd gevraagd geld beschikbaar te stellen, in ruil voor gebruikmaking van de schuilplek. Op 17 september 1944 begon de operatie Market Garden in Lent, met beschieting van Duits luchtdoelgeschut bij Thermion. Op woensdag 20 september klonk, tegen drie uur 's middags, een oorverdovend lawaai. Britse tanks beschoten vanaf de overzijde van de Waal de Lentse oever (bij Hof van Holland). Hiermee gaven zij vuurdekking aan de Amerikaanse parachutisten van de 82ste Airborne Division bij hun oversteek van de rivier.

Schietpartij

Terwijl de heldhaftige 'oversteek' werd gemaakt, gebeurde er bij het spoortunneltje iets vreselijks. Een doorgedraaide SS'er schreeuwde: "Feind ist drüber!" en "Die Vergeltung!", terwijl hij met een automatisch vuurwapen door de tunnel schoot. Een kind van slechts 7 jaar, Annie Schapenk, en het hoofd van de Katholieke jongensschool, de heer C. J. W. Omloo, werden dodelijk getroffen. Ook waren er vele gewonden. Mevrouw H. J. M. Span-Burgers overleed 6 weken erna in het ziekenhuis. Later bleek dat die SS'er vlak ervoor ook nog twee soldaten van de Wehrmacht (vermoedelijk Oostenrijkers) had geëxecuteerd, die zich wilden overgeven aan de geallieerden. Dezelfde avond werden de gewonden op brancards naar 'het klooster' gebracht, waar dokter Huygen een noodhospitaal inrichtte en medische hulp bood aan burgers en aan Amerikaanse, Britse en ook Duitse soldaten.

De 'verdwenen spoortunnel' heeft een enorme emotionele impact op veel Lentenaren

Spoordijktunnel een historisch monument!

Stichting Wijkraad Lent komt volgens haar statuten ook op voor de cultuurhistorische waarden van Lent. De 'verdwenen spoortunnel' heeft een enorme emotionele impact op veel Lentenaren, ook nu nog. De geschiedenis mag niet vergeten worden, de slachtoffers evenmin! Projectleider Paul de Wit van de gemeente stelt dat het herstel van de met zand en teer dichtgemaakte tunnel niet is opgenomen in de ontwikkeling van Hof van Holland. Tijdens bijeenkomsten in het kader van burgerparticipatie is vele malen verzocht om eerherstel van het tunneltje. Het zou, naast de functie van oorlogsmonument, een prachtige voetgangers- en fietsverbinding kunnen zijn tussen de Hoge Bongerd en Hof van Holland, tussen oud en nieuw Lent. Een stad als Nijmegen, die veel waarde hecht aan haar oorlogsmonumenten, zou eerherstel van dit tunneltje moeten omarmen. Wij zullen een verzoek indienen bij het college van B&W, de gemeenteraad en bij ProRail en hopen dat hiervoor budget vrijgemaakt kan worden. Wij moeten er niet aan denken dat de 'verdwenen spoortunnel' pas eeuwen later wordt ontdekt, door archeologen. Momenteel wordt er gewerkt aan Hof van Holland, dus nu is het moment!

Mocht u over dit onderwerp vragen, opmerkingen of ideeën hebben, stuur dan even een mailtje naar de wijkraad: info@wrlent.nl.
Wij houden u op de hoogte van de ontwikkelingen!

Wijkraad Lent
samen in beweging

Brigitte Rutten
VOORZITTER WIJKRAAD LENT