



Binnenstad Apeldoorn

cultuurhistorische en ruimtelijke analyse

mei 2009



Binnenstad Apeldoorn

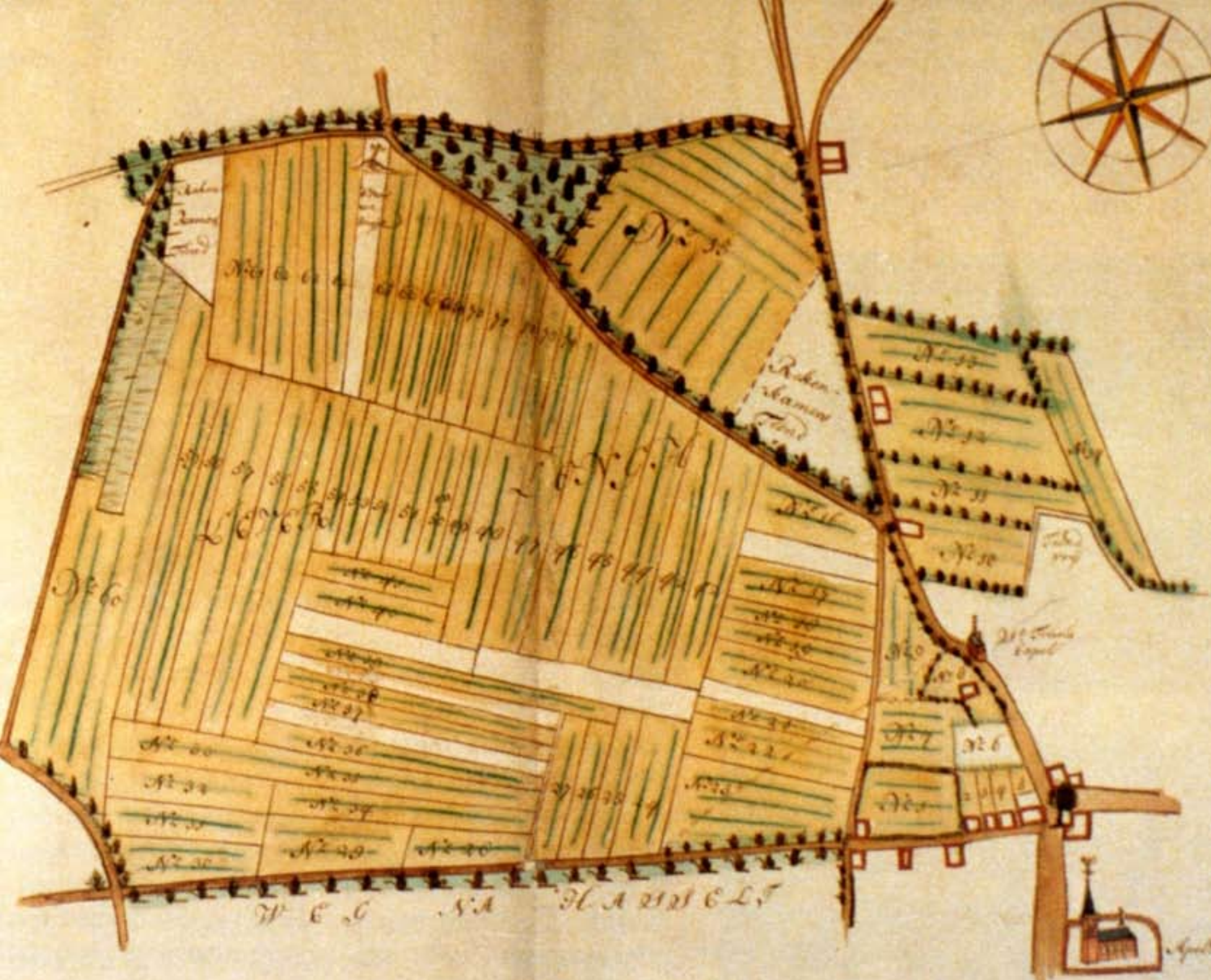
Cultuurhistorische en ruimtelijke analyse

mei 2009

in opdracht van de gemeente Apeldoorn

Els Bet Stedebouwkundige
Heide Hinterthür, Topaz Architecten
Leon van Meijel, adviseurs in cultuurhistorie

Afbeelding voorpagina:
Interieur met aubergines. Henri Matisse. 1911



Handwritten annotations on the map:

- Top left: *W. E. C. S. A.*
- Top center: *L. O. C. 76*
- Top right: *Raben-Kammer*
- Center: *L. O. C. 76*
- Bottom: *W. E. C. S. A. H. A. 2121 6 L 7*



Small handwritten text next to the church illustration.

Inhoudsopgave

inleiding		7
deel 1:	beeld van de binnenstad	10
	ontwikkelingsgeschiedenis	12
	structuurbeeld	48
	ruimtebeeld	58
deel 2:	deelgebieden	68
	gebiedsindeling	70
	historische kern	72
	kanaalzone	86
	villa's en lanen	94
	Apeldoornse huisjes	102
	centrum en cityplan	108
	cultuurkwartier 'Beekpark'	118
deel 3:	conclusies en aanbevelingen: bouwstenen	126
bijlagen	cultuurhistorisch beleid	134
	bronnen	143
	lijst van waardevolle panden	144

Afbeelding links: kaart van het tiendblok 'Lever en Long' uit 1708, gelegen tussen de Sprengeweg, Korenstraat en Asselsestraat. Rechtsonder de oude Mariakerk ter plaatse van het huidige Raadhuisplein (bron: Rijksarchief Utrecht).



Inleiding

aanleiding en opdracht

De gemeente Apeldoorn wil de aanpak van de binnenstad intensiveren. De binnenstad moet meer gaan trekken en een betere uitstraling en verblijfsklimaat krijgen. De gemeente is zich ervan bewust dat daarvoor doorgebouwd moet worden op de bestaande kwaliteit van de binnenstad. Om die reden heeft de gemeente behoefte aan een cultuurhistorische en ruimtelijke analyse. Voor het maken van deze analyse is opdracht verstrekt aan het samenwerkingsverband van Els Bet Stedebouwkundige, Topaz Architecten (Heide Hinterthür) en Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie.

opgave

Wat is 'eigen' en onderscheidend in de binnenstad van Apeldoorn? Hoe komt het dat de binnenstad zo 'losjes' in elkaar zit, je overal tussendoor kijkt, en er vlak naast elkaar enorm verschillende sferen aanwezig zijn? Hoe kunnen we dit begrijpen vanuit de ontwikkelingsgeschiedenis van de stad? Hoe toont de stad die tijdslagen in haar structuur en in de bebouwing? Hoe kunnen we de diversiteit aan ruimtebeelden herkennen en waarderen? Waaruit bestaat de kwaliteit? En hoe kunnen we die bestaande kwaliteit gebruiken als vertrekpunt voor de toekomstige ruimtelijke opgave?

De cultuurhistorische en ruimtelijke analyse beschrijft en beeldt de ontwikkelingsgeschiedenis van de stadsplattegrond, de leesbaarheid van de verschillende tijds- en ontwikkelingslagen in de structuur, de bebouwing en de openbare ruimte en de karakteristieke beeldmiddelen. Zo ontstaat er greep op het typisch Apeldoornse en kan met dit beeldend gereedschap de toekomstige ruimtelijke opgave worden aangepakt.



Van de ingeleurde deelgebieden bestaan cultuurhistorische analyses (CHA) en een toelichting op het beschermd stadsgezicht. Deze rapporten dekken vrijwel het gehele onderzoeksgebied.

afbakening

Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de Canadalaan, Regentesselaan en de Deventerstraat in het noorden, het Apeldoorns Kanaal in het oosten, de spoorlijn Amersfoort - Deventer in het zuiden en het tracé van de Koning Stadhouderlaan, Wilhelmina Druckerstraat, Vosselmanstraat en Loolaan (met een kleine uitstulping richting de Maduralaan) in het westen.

onderzoekskader

Het onderzoeksgebied is in het verleden al regelmatig onderwerp van cultuurhistorisch onderzoek geweest. Vanuit een gebiedsgerichte benadering zijn Cultuurhistorische Analyses (CHA) opgesteld van de Binnenstad West, de Kanaalzone, de Beurtvaartstraat e.o., de Marktstraat – Beekstraat e.o., de Prins Willem Alexanderlaan en Brinkhorst & Orden en De Parken (zie geraadpleegde bronnen in de bijlage en de kaart op de volgende pagina). Het deelgebied De Parken is aangewezen als een van rijkswege beschermd stadsgezicht. Op objectniveau zijn diverse inventarisaties verricht, o.a. in het kader van het Monumenten Selectie Project (MSP) over de periode 1850-1940 en de Inventarisatie Naoorlogs Erfgoed (1940-1970). Deze inventarisaties hebben geresulteerd in de aanwijzing van rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en karakteristieke panden (overzichtkaarten en adressenlijsten in de bijlage). Alle genoemde onderzoeksresultaten uit het verleden worden hier op hoofdlijnen overzichtelijk samengebracht. Een complete en uitputtende geschiedschrijving wordt immers niet beoogd.

De cultuurhistorische waarden bevinden zich niet alleen boven de grond. Dit document richt zich echter op de beeldkwaliteit van het gebied en dus enkel op het zichtbare. Bij ontwikkelingen in het gebied dienen evenwel alle cultuurhistorische waarden (boven- en ondergronds) als inspiratiebron te worden gebruikt. Voor het archeologische beleid wordt hier verwezen naar de bijlage.

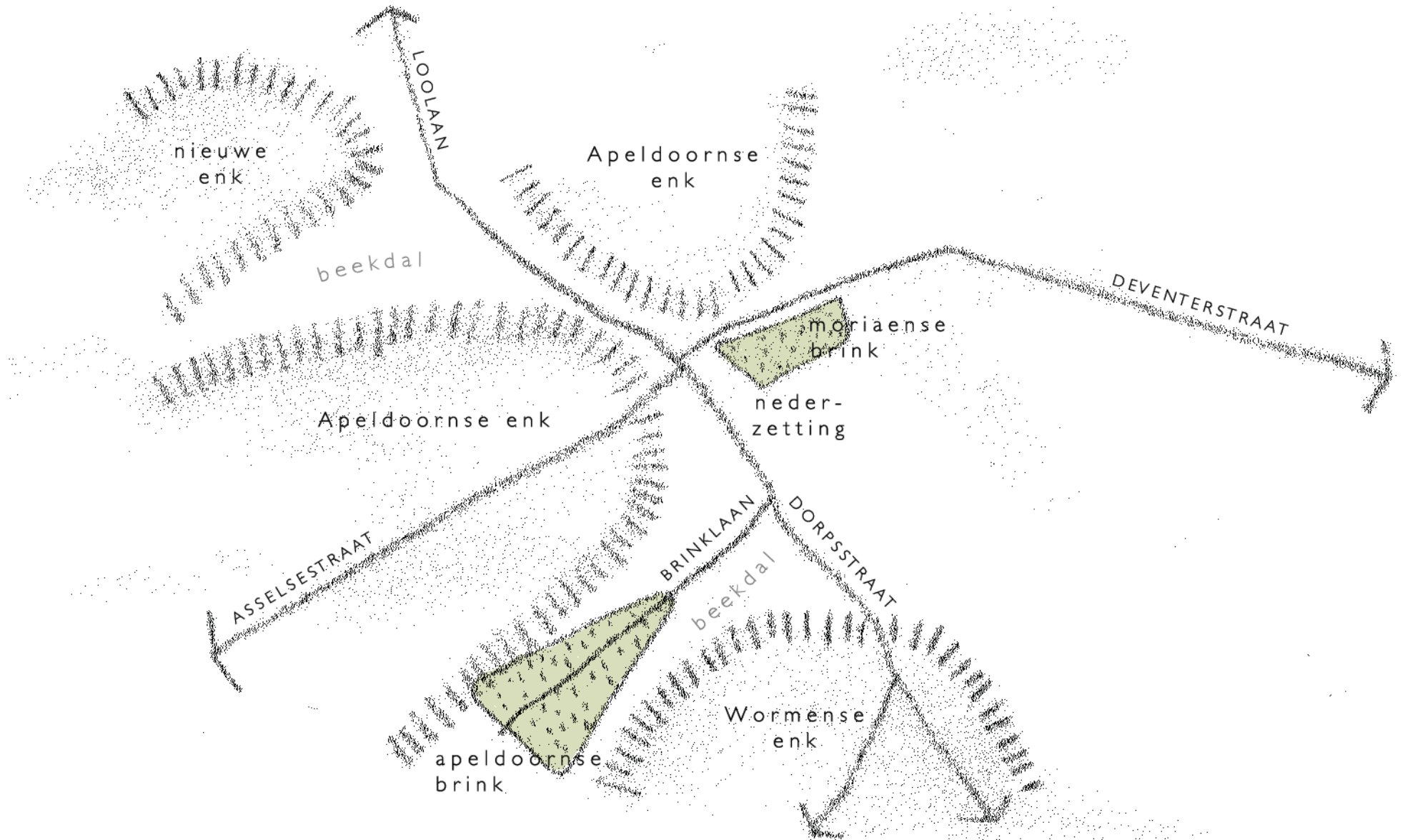
aanpak en leeswijzer

Op basis van literatuuronderzoek en veldwerk worden de ontwikkelingsgeschiedenis en de ruimtelijke karakteristieken van het vroegere en huidige ruimtebeeld verwoord en in beeld gebracht.

Deel één 'beeld van de binnenstad' gaat over het onderzoeksgebied als geheel. Het bestaat uit een hoofdstuk met cultuurhistorische achtergronden en een hoofdstuk met een analyse van het huidige structuurbeeld en ruimtebeeld. In het eerste hoofdstuk is de ontwikkelingsgeschiedenis van Apeldoorn op hoofdlijnen beschreven. In de beschrijving en de bijbehorende afbeeldingen komen vooral de aspecten aan de orde die door de tijd heen bepalend zijn geweest voor het structuurbeeld. Vanuit dit cultuurhistorische perspectief worden in het tweede hoofdstuk de thema's benoemd en geanalyseerd die voor het huidige structuurbeeld kenmerkend zijn. In het derde hoofdstuk worden de thema's van het ruimtebeeld getypeerd. Het blijkt dat de thema's van het ruimte- en structuurbeeld per tijdslaag een eigen specifieke uitwerking kennen. Die uitwerking komt in deel twee 'deelgebieden' aan de orde. Aan elk deelgebied is een hoofdstuk gewijd. In aanvulling op de structurele ontwikkelingsgeschiedenis in het eerste deel komen in dit deel de aspecten aan de orde die bepalend zijn geweest voor het specifieke ruimtebeeld van de onderscheiden deelgebieden. Vanuit dit cultuurhistorische perspectief wordt vervolgens de specifieke uitwerking van het structuur- en ruimtebeeld geanalyseerd aan de hand van de algemene thema's uit deel I. Deze kenmerken worden nogmaals puntsgewijs op een rij gezet en voorzien van aanbevelingen. De ruimtelijke analyse van de bouwgeschiedenis maakt zo het karakteristieke ruimtebeeld van Apeldoorn 'leesbaar' en biedt aanknopingspunten en gereedschap voor toekomstige ingrepen. In deel drie 'conclusies en aanbevelingen' worden de bouwstenen en gereedschap in het algemeen en per deelgebied op een rij gezet.

VELUWE ← HOOG

LAAG → IJSSEL



DEEL I

BEELD VAN DE BINNENSTAD

ontwikkelingsgeschiedenis
structuurbeeld
ruimtebeeld

Dit eerste deel van het rapport gaat over het onderzoeksgebied als geheel. Het bestaat uit een hoofdstuk met cultuurhistorische achtergronden, een hoofdstuk met een analyse van het huidige structuurbeeld en een hoofdstuk dat de thema's van het ruimtebeeld benoemt. In het eerste hoofdstuk is de ontwikkelingsgeschiedenis van Apeldoorn op hoofdlijnen beschreven. In de beschrijving en de bijbehorende afbeeldingen komen vooral de aspecten aan de orde die door de tijd heen bepalend zijn geweest voor het veranderlijke structuurbeeld. Vanuit dit cultuurhistorische perspectief worden in het tweede en derde hoofdstuk de thema's benoemd en geanalyseerd die voor het huidige structuurbeeld en ruimtebeeld kenmerkend zijn. De ontstaansgeschiedenis maakt zo het karakteristieke structuurbeeld van Apeldoorn 'leesbaar' en biedt aanknopingspunten voor toekomstige ingrepen.



ontwikkelingsgeschiedenis

landschappelijke ondergrond

De landschappelijke ondergrond is zeer bepalend geweest voor de ontwikkelingsgeschiedenis van Apeldoorn. Het huidige structuurbeeld is derhalve nauw verbonden met het landschap.

Apeldoorn ontstond op de landschappelijke overgang van hoog naar laag (zie historische kaart hiernaast en de actuele hoogtekartaart op de volgende pagina). Het lage deel in het oosten bestond uit het natte en laag gelegen stroomgebied van de IJssel met vennen, moerassen en broeklanden. Het hoge deel in het westen werd gevormd door het geaccidenteerde landschap van de Veluwe. De kale en droge heide- en zandgronden aldaar dienden voor het steken van plaggen en werden gebruikt als gemeenschappelijke weidegrond voor het vee. Het vee bereikte de hogere gronden via veedriften. Bij terugkeer in het dorp werd het vee bijgedreven op brinken, zoals de Apeldoornse Brink bij de Brinklaan en de Moriaense Brink aan de Grift bij de Deventerstraat. Vanaf het midden van de negentiende eeuw werden de heidevelden ontgonnen en aangeplant met bomen.

Het glooiende overgangsgedebied tussen hoog en laag bestond uit een afwisseling van beekdalen met hooilanden en ruggen met akkerland. Op de ruggen werden plaggen vermengd met stalmost aangebracht. Op deze wijze ontstonden opgehoogde akkercomplexen, zoals de Apeldoornse Enk, de Wormense Enk en de Nieuwe Enk. Deze vruchtbare, door houtwallen beschermde gronden bleven lange tijd onbebouwd. De

gemeenschappelijke gronden stonden per buurtschap veelal onder beheer van mark-genootschappen en bleven tot ver in de negentiende eeuw ongedeeld.

De nederzetting Apeldoorn ontstond op een rug tussen de beekdalen van de Groote Beek of de Grift aan de zuidzijde en het beekdal van de Badhuisspreng aan de noordzijde. De beken stroomden van het Veluwemassief naar het IJssedal. In de helling van het massief kwam het grondwater relatief dicht aan de oppervlakte. Hier werden vanaf de zestiende eeuw sprengkoppen uitgegraven die een stelsel van gekanaliseerde beken (sprengen) voedden. De beken en aangelegde sprengen dienden als krachtbron voor de aandrijving van molens en zorgden voor de aanvoer van zuiver water (consumptie, wasserijen). De watermolens voor koren en olie – de Christiaan Geurtsmolens - werden in 1335 aan de Grift gebouwd in de omgeving van het huidige kantoor van Centraal Beheer (in 1936 gesloopt). Later kwamen hier papiermolens en wasserijen tot ontwikkeling.

De bebouwing van de nederzetting ontwikkelde zich buiten de enken en concentreerde zich langs twee kruisende, doorgaande routes van noord naar zuid en van oost naar west. Daar waar deze routes de beekdalen en de enkranden kruisten, ontstond veelal een knik in het tracé zoals in de Deventerstraat ter hoogte van de Grift en in de Hoofdstraat ter hoogte van de Badhuisspreng. De landschappelijk gegroeide situatie is op de volgende pagina's schematisch weergegeven.



gezicht op Apeldoorn vanaf de Asselsestraat van A. Lieman, circa 1840 (bron: CODA)

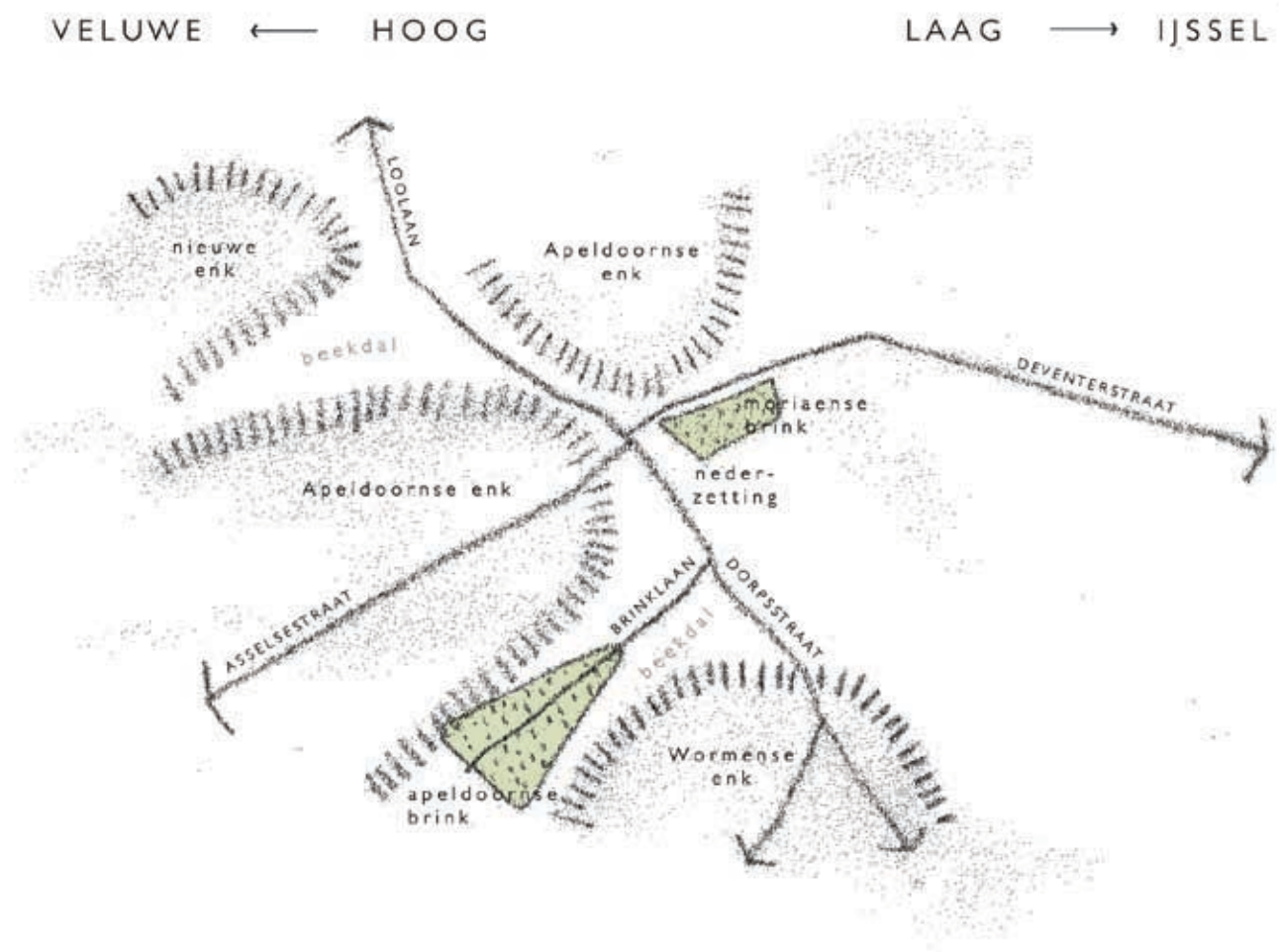


de Nieuwe Enk omstreeks 1900 (bron: CODA)



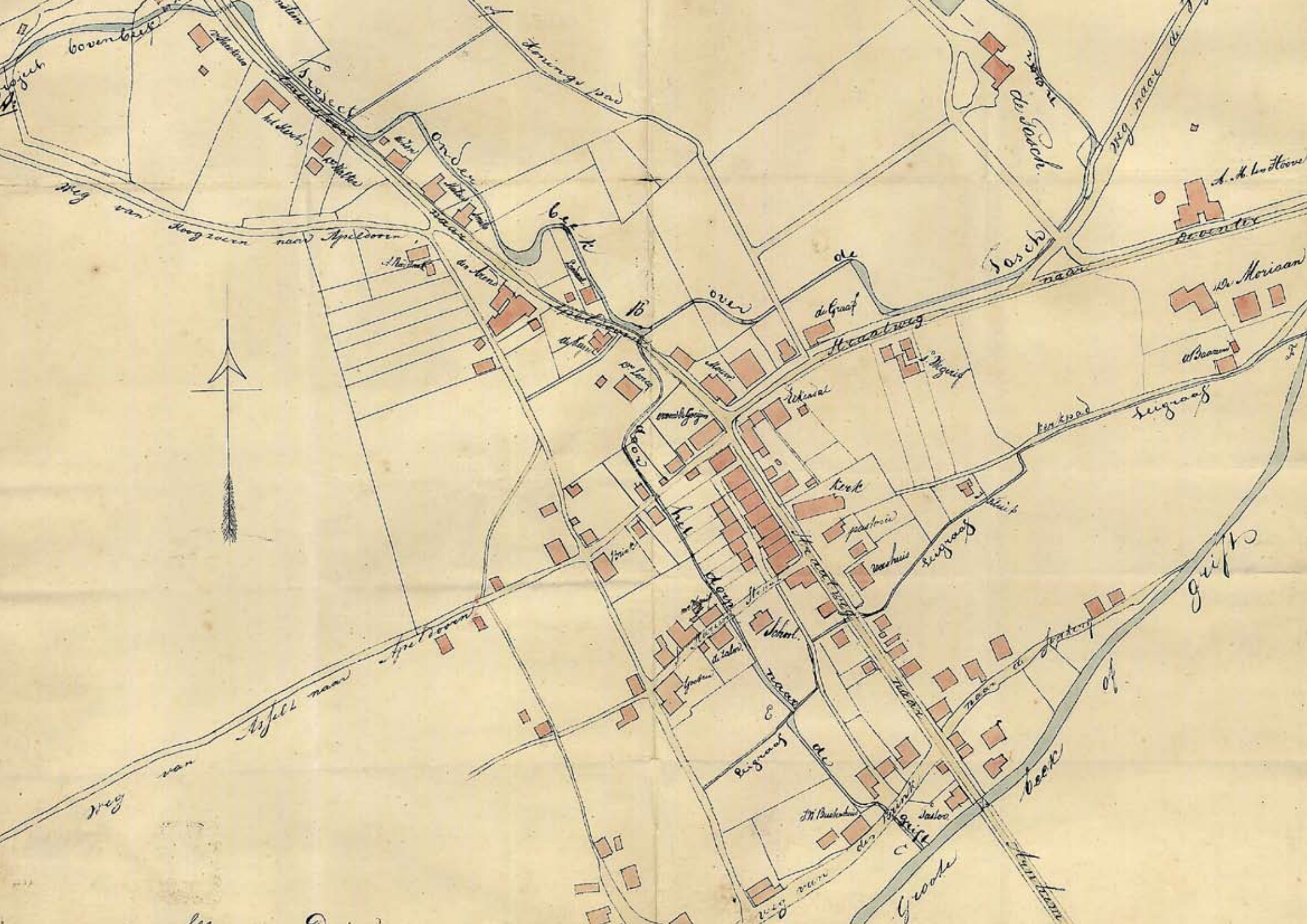
Apeldoorn op een kaart van Jacob de Man uit 1806 (bron: CODA)





Schematische weergave van de landschappelijke ondergrond waarop Apeldoorn ontstond en groeide. De nederzetting lag op de overgang van de hoger gelegen gronden van het Veluwemassief en het lager gelegen gebied van de IJssel. De kern kwam tot ontwikkeling op een rug tussen twee beekdalen en aan een kruising van belangrijke handelswegen. Hier lagen ook de brinken voor het samenbrengen van het vee. De vruchtbare landbouwgronden van de enken rondom het dorp bleven eeuwenlang zoveel mogelijk vrij van bebouwing.

Links: hoogtekaart van Apeldoorn
hoogtes in meter (NAP+)



bovenbeek

de kerkweg

de over

de beek

de straatweg

de kerk

de school

de kerkgraaf

de school

de kerk

de school

de kerk

de school

de kerk

de school

de kerk

de school

de weg van de brug naar Apeldoorn

de weg van de brug naar Apeldoorn

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

de weg naar de brug

agrarisch dorp met een koninklijk tintje

Apeldoorn heeft een agrarische oorsprong en bleef tot ver in de negentiende eeuw een bescheiden dorp met een vorstelijke residentie aan de noordrand. In het huidige structuurbeeld van de stad zijn deze aspecten uit de ontwikkelingsgeschiedenis nog steeds duidelijk herkenbaar. In de binnenstad overheerst het dorpspe.

De naam Apeldoorn – die zeer waarschijnlijk 'bij een water' betekent - komt voor het eerst voor in een akte uit 792/793, waarin een schenking van een aantal landerijen, gebouwen en horige boeren door Karel de Grote aan het klooster Lorsch in Hessen (Duitsland) wordt beschreven. Dat water was De Grift, een belangrijke levensader voor het dorp. Gedurende de middeleeuwen was Apeldoorn primair een agrarische buurtschap. De boerderijen lagen geconcentreerd bij de brinken (thans niet meer herkenbaar). Het was eeuwenlang een geïsoleerd, arm en kaal gebied.

In de twaalfde eeuw werd de aan Maria gewijde dorpskerk gebouwd ter plaatse van het huidige Raadhuisplein. Bij de laatste herinrichting van het Raadhuisplein zijn de contouren van de kerk zichtbaar gemaakt in de bestrating. De vrijstaande kerk vormde het hart van een kleine nederzetting die zich verder ontwikkelde dankzij de ligging op het kruispunt van de handelswegen tussen Elburg en Arnhem (noord-zuid) en tussen Deventer en Amersfoort (oost-west). Op de plek waar de Dorpsstraat (de huidige Hoofdstraat), de Korenstraat en de Deventerstraat samenkamen, groeide een bescheiden dorpskern met een kerk, gasthuiskapel en een groot aantal herbergen. Het dorp had een centrale, verzorgende functie

voor passerende reizigers en handelaars. In 1738 was de Dorpsstraat verhard.

Naast de landbouw en de handel droeg ook de aanwezigheid van jachtslot Het Oude Loo uit 1439 en Paleis Het Loo uit 1685 bij aan de verdere ontwikkeling van Apeldoorn. Ten zuiden van het paleis werd een zogenaamde ganzenvoet aangelegd, een infrastructurele driepoot waarvan de Loolaan (1735-1740) - gericht op de torenspits van de voormalige Mariakerk op het Raadhuisplein - de directe verbinding met Apeldoorn vormde. De Loolaan verving een eenvoudig pad en fungeerde tevens als kerkpad van Het Loo naar de Mariakerk die tot 1843 op het huidige Raadhuisplein stond. In 1808 liet koning Lodewijk Napoleon de Loolaan verharden als onderdeel van de zogenaamde Grande Route van Amersfoort naar Deventer. (de eerste verharde rijksstraatweg). In navolging van de Oranjes streken welgestelde families neer in Apeldoorn. Tussen Het Loo en het dorp legden zij landgoederen en buitens aan, waaronder De Pasch, De Vliet, Marialust en Welgelegen.

Desondanks bleef Apeldoorn eeuwenlang een bescheiden dorp. In 1795 had de gemeente 4.450 inwoners. Hiervan woonden er slechts 280 in de kern van Apeldoorn. In 1842 waren dat er ongeveer duizend. In dat jaar werd de Nieuwe Hervormde Kerk aan de Loolaan ingewijd. Deze door koning Willem I geschonken kerk werd in 1890 door brand verwoest en twee jaar later vervangen door de huidige Grote Kerk. Kort daarna verrees aan het andere uiteinde van de kern de vernieuwde Mariakerk (1896-1902) ter vervanging van de Waterstaatskerk uit 1846. De kern van het dorp lag opgespannen tussen beide kerkelijke centra en had een dooradering van beken (zoals op de kaart hiernaast duidelijk is te zien).



Apeldoorn met St. Antoniuskerk en Mariakapel, Jan de Beijer, circa 1744 (bron: CODA)



boerderij ter hoogte van de Beekstraat. Aquarel van C.P. Tideman, circa 1840 (bron: RACM)



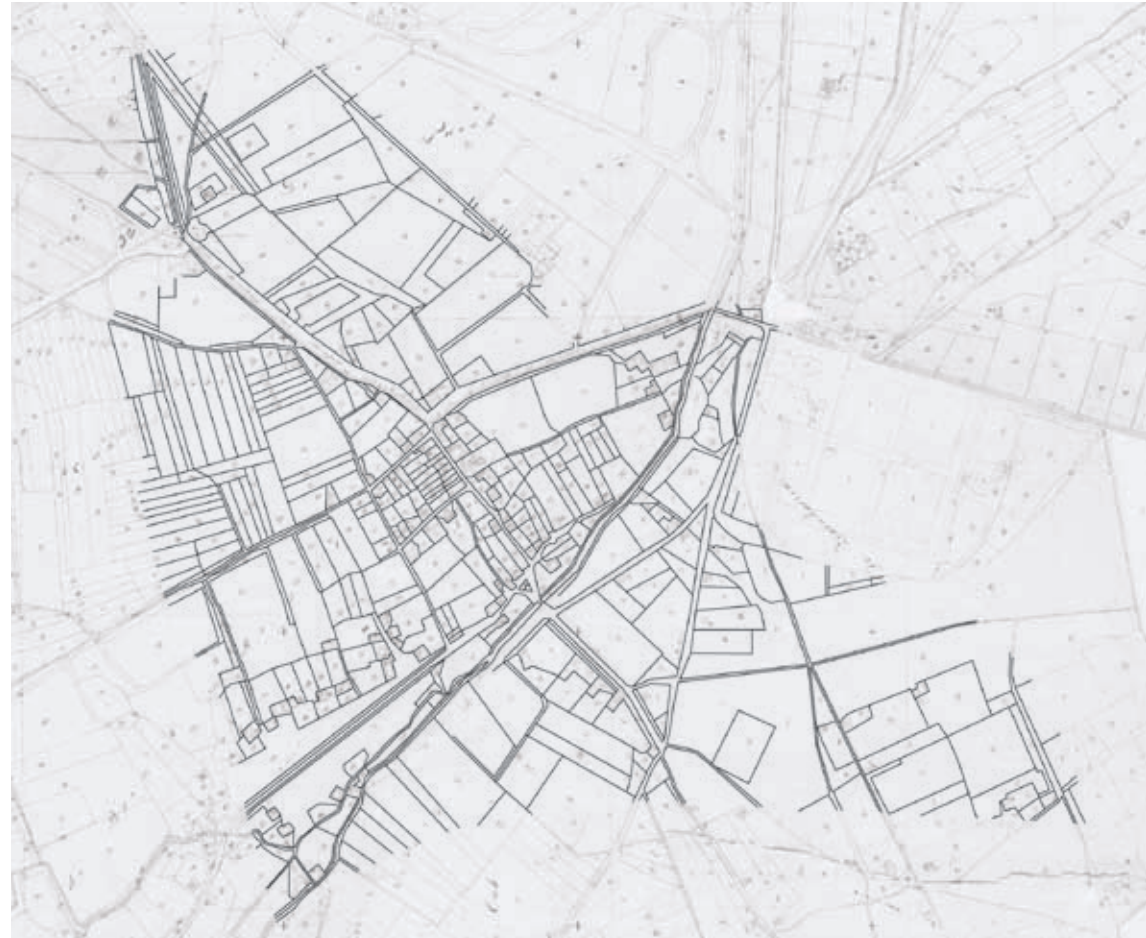
de Beekstraat in 1895 (bron: CODA)

Apeldoorn in 1832

De veranderingen in de verkaveling, bebouwing en (water) wegen van Apeldoorn zijn precies te volgen aan de hand van drie ijkmomenten waarop nauwkeurige kaarten zijn gemaakt (1832, 1916, 2008). De oudste is de Kadastrale Minuut van 1832, op basis waarvan onderstaande kaarten zijn gemaakt. Deze drie momentopnamen maken de historische gelaagdheid van het huidige structuurbeeld 'leesbaar' en begrijpelijk (zie volgend hoofdstuk).

verkaveling

De verkaveling zoals aangegeven op de Kadastrale Minuut van 1832. De functionele verkaveling op de enken is in hoofdzaak orthogonaal. Deze kavels zijn overwegend smal en langgerekt. Dit patroon is nog steeds duidelijk herkenbaar in het deel van de Apeldoornse enk ten noorden van de Asselsestraat. Geheel verdwenen is dit patroon in het deel van de Apeldoornse enk ten noorden van de Deventerstraat waar landgoed De Pasch werd aangelegd. In de richting van de nederzetting neemt de grootte van de kavels af. De kleinste percelen liggen aan de Dorpsstraat, tussen de Mariastraat en de Asselsestraat. Opvallend zijn de twee grote percelen ten zuiden van de Deventerstraat, ter plaatse van de voormalige Moriaense brink en huidige Marktplein.





bebouwing

De bebouwing zoals aangegeven op de Kadastrale Minuut van 1832. Losse gebouwen strekten zich als 'linten' uit langs de Dorpsstraat, de Brinklaan cq. de Brink, delen van de waterlopen en randen van de enken. De meest opvallende verbijzondering binnen dit patroon is landhuis De Pasch aan de noordzijde. De belangrijkste bebouwingsconcentratie (kern) lag aan de Dorpsstraat, tussen de Mariastraat en de Asselsestraat. De twee laatst genoemde straten waren ook bebouwd tot aan de Nieuwstraat. Overigens was het tracé Asselsestraat / Deventerstraat – ondanks het belang als doorgaande route - slechts spaarzaam bebouwd vanwege respectievelijk de vruchtbare gronden op de enk en de Moriaense brink. De hoofdrichting in de bebouwing was dus langs het tracé van de Dorpsstraat en de Brinklaan.

(water)wegen

Het patroon van (water)wegen zoals aangegeven op de Kadastrale Minuut van 1832. De hoofdstructuur van Apeldoorn werd gevormd door het assenkruis van de Dorpsstraat en het tracé van de Asselsestraat/Korenstraat/Deventerstraat, evenals de Brinklaan in de richting van Ugchelen. Dit waren vanouds de belangrijke handelsverbindingen in alle windrichtingen. Van secundair belang waren de wegen langs of evenwijdig aan de waterlopen, de verbindingsweg naar de Nieuwe Enk (Nieuwstraat) en de landwegen op de enken. Opvallend in het noordelijke deel is de lange as op het landgoed De Pasch (huidige Regentesselaan). Het gebied was dooraderd met waterlopen. De belangrijkste waren de Grote Beek of Grift vanuit het zuidwesten, de Badhuisspreng (Boven- en Onderbeek) vanuit het noordwesten en de Kaijersbeek vanuit het zuidoosten. De vergraven Kaijersbeek mondde uit in de haven en voedde het Apeldoorns Kanaal. De 'beek door het dorp' (ten westen van de Dorpsstraat) verbond de Onderbeek met De Grift. De Leigraaf kruiste de 'beek door het dorp' en stroomde noord-oostwaarts in de richting van De Grift.





Apeldoorn in 1832

De verkaveling, het (water)wegenpatroon en de bebouwing in één kaartbeeld zoals aangegeven op de Kadastrale Minuut van 1832. Duidelijk herkenbaar is het onderscheid tussen het 'lege land' op de (voormalige) enken en de lineaire concentraties en verdichtingen langs de hoofdroutes en waterlopen.



villadorp

In de tweede helft van de negentiende eeuw transformeerde Apeldoorn geleidelijk van een agrarisch dorp in een lommerrijk villadorp met bijbehorende voorzieningen. De Dorpsstraat werd winkelstraat en heette voortaan Hoofdstraat. Naast de historische dorpskern kwam een voorname en ruim opgezette nieuwe structuur tot stand, met de Stationsstraat als verbindende schakel tussen de villabuurt en het station. Deze opzet is in het huidige structuurbeeld nog goed en in het ruimtebeeld slechts fragmentarisch herkenbaar.

In deze periode werden in Apeldoorn regelmatig week-, vee-, graan- en botermarkten gehouden. De handel floreerde. De dorpskern bestond rond het midden van de negentiende eeuw voornamelijk uit verspreide bebouwing. Alleen aan een deel van de verharde Dorpsstraat (huidige Hoofdstraat) sloot de bebouwing zich meer aan tot een lint.

In aansluiting op de Dorpsstraat werden aan de Loolaan vanaf 1840 villa's gebouwd en een nieuwe hervormde kerk omdat de Mariakerk in 1842 plaats maakte voor een raadhuis met voorplein. De landgoederen ten noorden van het dorp werden in het laatste kwart van de negentiende eeuw herverkaveld en getransformeerd tot villaparken in Engelse landschapsstijl. De bosrijke omgeving, de nabijheid van het Koninklijk Paleis, de verbeterde infrastructuur en de aanwezigheid van militaire inrichtingen waren aantrekkelijke factoren voor welgestelden om zich in Apeldoorn te vestigen. De gemeente zag het destijds als haar primaire taak om het aantrekkelijke en groene karakter van het villadorp in stand te houden en uit te breiden. Riant wonen in het groen bleef tot ver in de twintigste eeuw het centrale thema in de noordwestelijke uitbreidingen.

Voor de middenstand profiteerde van de komst van welgestelden. Ondernemers bouwden voor hen vrijstaande woonhuizen op de Apeldoornse enk ten westen van het dorp en

Links: het ontwerp voor de villabuurt rond het Oranjepark van de Zutphense landschapsarchitect H.H. Hogeweg, circa 1875 (bron: RACM)

nieuwe winkelpanden in de Hoofdstraat die uitgroeide tot een winkelstraat. De bosrijke omgeving, Het Loo, de villa's, de parken en de winkels zorgden voor een voorname en aangename uitstraling die Apeldoorn tot een interessante bestemming voor toeristen maakte. Dit leidde tot de bouw van een groot aantal herbergen, pensions, hotels en restaurants in het dorp.

APELDOORN,
bij 't LOO (Zomersverblijf van de Koninklijke Familie),
GELDERLAND.

Een van de twee hoogste punten in Nederland. Droog gezond klimaat
Bijzonder aan te bevelen voor Indische Families.
Op grond van ondervinding aangewezen plaats
voor opvoeding van Indische kinderen.

Oeconomisch verblijf voor renteniers en gepensioneerden.
Riant, hygienisch gelegen aan vijf Spoorbanen.
Communicatie met Amsterdam en Rotterdam per Stoomboot.
Goede Water-, Rij- en Wandelwegen.
Boschrijk- en Herstellingsoord
voor *Bloedarmoedigen, Koorts- en Zenuwlijders.*

Gewone en speciale Geneeskundige behandeling.
Hoogere Burgerschool met 5 jarigen cursus voor jongens en meisjes,
Normaallessen, Uitgebreid- en Lager-Onderwijs,
Bijzondere scholen, Gymnastiek-, Teeken- en Muziek-Onderwijs.
Inrichtingen voor Speciale opleiding.

GAS- en WATERLEIDING.

Inrichting voor Welwaterboringen.
Intercommunale Telefoon in onderhandeling.
Tram-concessie verleend.
Uitmundende Hôtels, Pensions en Stalhouderijen.
FRAAIE WINKELS en INDUSTRIËLE ZAKEN,
die voldoen aan behoeften en smaak.

VILLA's en BOUWTERREINEN.
Zwem- en Badinrichtingen.
VERSCHILLENDE SOCIETEITEN.
Kantongerechtigd en Rechtskundigen bijstand.

Ruime- en goed ingerichte amusements-lokalen.

Boven: advertentie uit het eerste VVV-gidsje uit 1896 (bron: Van de Vegte 1967/1978)



landgoed De Pasch. Aquarel van A. Lieman, omstreeks 1850 (bron: Ach Lieve Tijd, 1991)



het Sophiapark, bij het station (bron: Van de Vegte 1967/1978)



de brug in de Regentesselaan, bij het Oranjepark (bron: CODA)



laanbeplanting langs de woonstraten van de villabuurt: Paschlaan (bron: CODA)



laanbeplanting langs de toegangswegen: Brinklaan (bron: CODA)

boom, laan, bos

Op oude foto's van Apeldoorn is duidelijk te zien dat bomen de historisch gegroeide structuur bevestigen. Dit beeldmiddel heeft zijn wortels in de lanen naar Het Loo en wordt vanaf de negentiende eeuw bepalend voor de verdere ontwikkeling van het structuurbeeld. In de oude straatbeelden van de historische dorpskern zien we solitaire bomen op de intervallen tussen de bebouwing. Op onregelmatige afstanden en aan weerszijden van de straten ritmeren de boomkronen het ruimtebeeld. De oude straatbeelden van de belangrijkste in- en uitvalswegen en woonstraten van de villabuurt worden gedomineerd door stevige laanbeplanting. Enerzijds botsen de bomenrijen abrupt op de historische kern (nu alleen nog te zien in de Paslaan) en anderzijds leiden de bomenrijen naar het buitengebied met de landerijen en het bos. Het structurerende gegeven van 'boom - laan - bos' - dat in het huidige structuurbeeld grotendeels verloren is gegaan - is schematisch en dus niet compleet weergegeven op de twee kaartbeelden hiernaast. Het biedt mogelijk aanknopingspunten om de groene identiteit van Apeldoorn te versterken, en de historisch gegroeide structuur en de relatie tussen stad en land weer beter 'leesbaar' te maken.



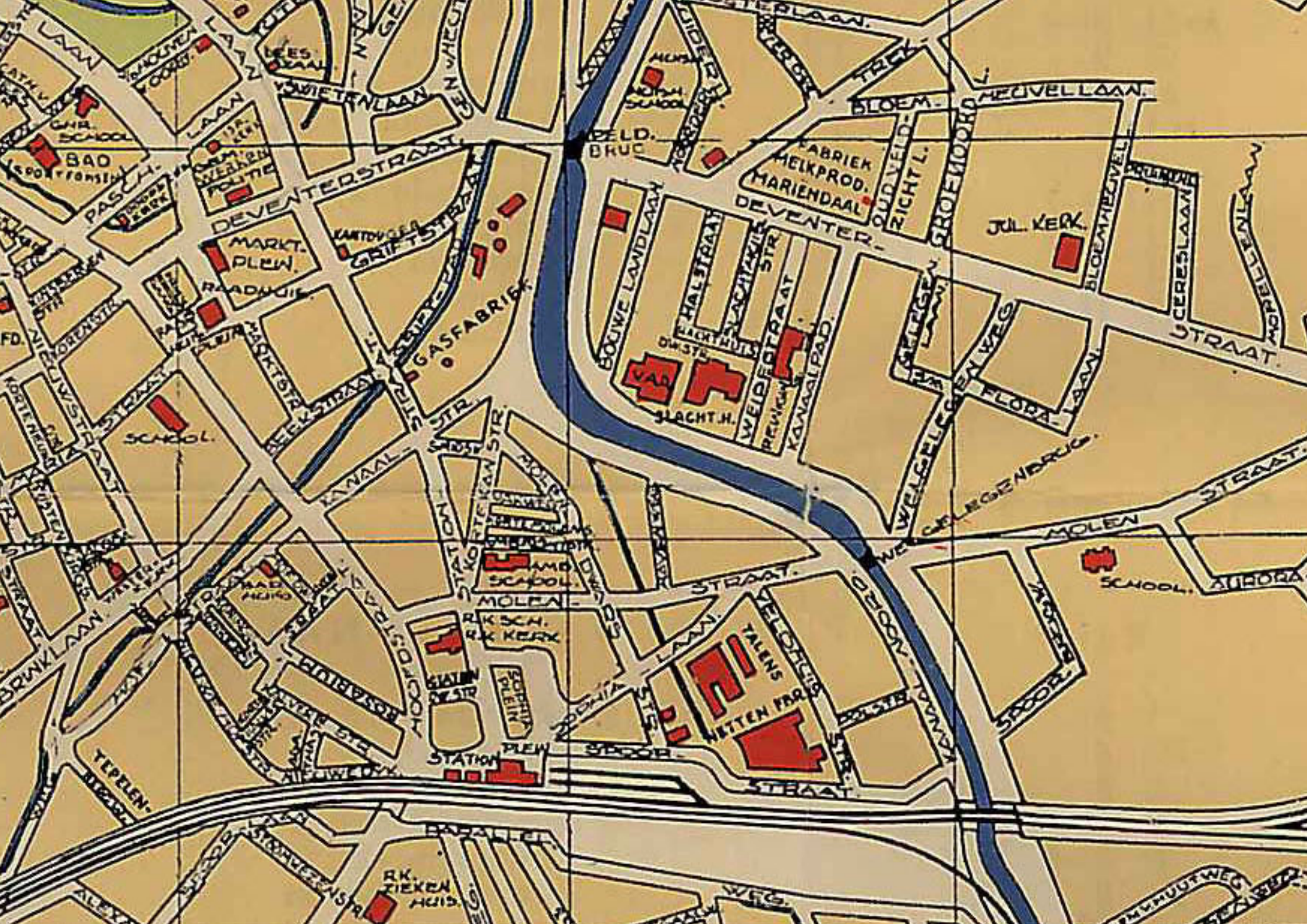


solitaire bomen op de intervallen tussen de bebouwing: Hoofdstraat, richting Deventerstraat (bron: CODA)



abrupte overgang historische kern en uitvalsweg: Deventerstraat (bron: CODA)





LAAN
CATH. SCHOOL
BAO
PASCH.
DEVENTER STRAAT

SWIETENLAAN
GRIFT STRAAT
MARKT. PLEIN
RAADHUIS

DEVENTER STRAAT
GASFABRIEK
KANAAL

DEVENTER STRAAT
FABRIEK MELKPROD. MARIENDAAL
DEVENTER

JUL. KERK
BLOEMMEVEL
CERESLAAN

SCHOOL
KANAAL
STATION STR.

STATION STR.
KANAAL
GASFABRIEK

BIOUVE LANDLAAN
SLACHT. H.
WELDEGEPRAAT
KANAALPAD

WELSELGEBEN WEG
FLORA LAAN
MOLEN STRAAT

SCHOOL
MOLEN STRAAT
ALBORA

STATION STR.
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

STATION
KANAAL
STATION

industrialisatie

In de negentiende eeuw werd Apeldoorn aangesloten op het landelijke netwerk van straat-, water- en spoorwegen. De bereikbaarheid en ontsluiting van het dorp verbeterden aanzienlijk door de verharding van de wegen naar Amersfoort (1808-1809), Deventer/ Zutphen (1824), Arnhem (1830) en Zwolle (1844-1845) én door het graven van het noordelijke deel van het Apeldoorns kanaal met de havenkom bij de Deventerstraat in 1824-1829. De groeistuip van Apeldoorn begon pas echt in de tweede helft van de negentiende eeuw, als gevolg van het doortrekken in zuidelijke richting van het Apeldoorns kanaal naar Dieren (1869) en de aanleg van de spoorlijnen naar Zutphen (1876), Hattem en Dieren (1886) en Deventer (1891).

De verbeterde en nieuw aangelegde straat-, spoor- en waterwegen verbraken het isolement van Apeldoorn en trokken nieuwe bedrijven aan. Aan de dorpszijde van het kanaal en het spoor was ruimte voor groot- en kleinschalige industrie en ambacht. In het huidige structuurbeeld zijn de infrastructuurlijnen weliswaar nog dominant aanwezig, maar de daarmee verbonden bedrijvigheid en industriële architectuur is slechts fragmentarisch behouden.

De nieuwe infrastructuur vormde tevens een belangrijke economische levensader en aanjager voor de industriële ontwikkeling van Apeldoorn. De aan huis gebonden nijverheid maakte steeds meer plaats voor de vestiging van industriële (groot)bedrijven. De introductie van machinale papierbereiding zorgde voor een afname van het aantal papiermolens en de omvorming ervan tot grote papierfabrieken of wasserijen. In 1875 werkten van de ongeveer zeventig papiermolens er twaalf op stoomkracht. Andere belangrijke industrieën die

zich vanaf omstreeks 1900 in Apeldoorn vestigden waren o.a. zeepfabriek De Haas en Van Brero, Machinefabriek Van der Ploeg, de Nederlandse Cocosfabriek en de rijwiel fabrieken Sparta en Juncker. Bij het kanaal en/of het spoor vestigden zich de gasfabriek (1863, vernieuwd en uitgebreid in 1909), Nettenfabriek 'Von Zeppelin & Co' (1863/1883) en verfstof-fabriek Talens (sinds 1899).

Ter ondersteuning en facilitering van zowel de industriële (groot)bedrijven als de winkels kwam in Apeldoorn ook de kleinschaliger ambachtelijke bedrijvigheid tot ontwikkeling, onder andere in de Veldhuisstraat en de Marktstraat.

De Marktstraat was oorspronkelijk een doodlopend pad achterlangs de tuinen van de panden in de Hoofdstraat. Vanwege de korte afstand tot de dorpskern waren de terreinen aan het pad een interessante locatie voor handelslieden en kleine industriëlen. Het pad veranderde in een straat, die door de aankoop van enkele percelen werd doorgetrokken naar het Marktpllein. Aan de Marktstraat vestigden zich onder andere een zadelmakerij, glashandelaar en verschillende pakhuizen. Na de eerste bouwfasen aan het begin van de twintigste eeuw werden de kavels langs de Marktstraat ad hoc ingevuld. Doordat de straat zich over een lange periode bleef ontwikkelen, ontstond een gevarieerd bebouwingsbeeld met kleinschalige bedrijven en woningen van 2 tot 3 bouwlagen in wisselende bouwstijlen. Op het terrein ten oosten van de Marktstraat werd na de Tweede Wereldoorlog het KPN-gebouw gerealiseerd (Beekstraat 17). De langgerekte vorm komt voort uit de oorspronkelijke verkaveling van het terrein tussen de Beekstraat en het Marktpllein.



zicht op het kanaal met de Deventerbrug (bron: coll. Tijink)



de Stationsstraat in 1930, links het hoofdkantoor van de gasfabriek (bron: coll. Fr. Morlée)



de Nettenfabriek uit 1883, één van de grootschalige uitzonderingen binnen een overwegend kleinschalige structuur van de Kanaalzone (bron: CODA)

Apeldoorn in 1916

De veranderingen in de verkaveling, bebouwing en (water) wegen van Apeldoorn zijn precies te volgen aan de hand van drie ijkmomenten waarop nauwkeurige kaarten zijn gemaakt (1832, 1916, 2008). Het tweede ijkmoment is de Kadastrale kaart van 1916, op basis waarvan onderstaande kaarten zijn gemaakt. Deze drie momentopnamen maken de historische gelaagdheid van het huidige structuurbeeld 'leesbaar' en begrijpelijk (zie volgend hoofdstuk).

verkaveling

De verkaveling zoals aangegeven op de kadastrale ondergrond uit 1916. In vergelijking met de situatie in 1832 zijn de percelen in het hele gebied kleiner geworden als gevolg van herverkaveling en verdichting. In de diversiteit zijn enkele patronen te onderscheiden. Op de Wormense enk en de Apeldoornse enk zijn de landbouwpercelen opgedeeld in kleinere woonhuiskavels. Veel oude kavelgrenzen zijn nog wel herkenbaar. Het voormalige landgoed De Pasch in het noorden is herverkaveld tot kleinere eenheden voor villa's rond een centraal park. Ook in de kanaalzone is sprake van een schaalverkleining in de verkaveling, met als opvallende uitzonderingen enkele grote kavels voor de industrie (omgeving Nettenfabriek / Talens en voormalige gasfabriek). Het patroon van smalle percelen haaks op de Hoofdstraat, zoals dat tussen de Mariastraat en de Asselsestraat ontstond, heeft zich inmiddels voortgezet over de gehele lengte van de Hoofdstraat (af en toe afgewisseld met een grotere kavel). De twee grote percelen ten zuiden van de Deventerstraat, ter plaatse van de Moriaense brink, zijn weliswaar in omvang geslonken maar nog steeds duidelijk herkenbaar.





bebouwing

De bebouwing zoals weergegeven op de kadastrale ondergrond van 1916. In vergelijking met de situatie in 1832 is het 'lege land' tussen de lintbebouwing grotendeels volgebouwd. Omdat de agrarische nederzetting Apeldoorn geen knellende vestingwerken had, was er alle ruimte voor uitbreiding op de omliggende landbouwgronden. De noodzaak om compact te bouwen ontbrak vooralsnog. Het 'losse' bouwpatroon op de kaart van 1916 bestaat overwegend uit vrijstaande en halfvrijstaande gebouwen in rijen van wisselende lengtes, met tussenruimten en binnenterreinen. De meest opvallende verbijzondering binnen dit kleinschalige patroon zijn enkele grote solitaire eenheden, zoals de fabrieken in de kanaalzone, de RK kerk aan de Hoofdstraat, het raadhuis aan het Raadhuisplein en de Grote Kerk aan de Loolaan. De bebouwingsconcentratie in de kern breidde zich verder uit langs een groter deel van de Hoofdstraat maar behield een zekere 'losheid' door de vele achteroms, stegen en poorten tussen de afzonderlijke panden. De eenduidige hoofdrichting in de bebouwing had dus plaats gemaakt voor een alzijdige, waarbij het Apeldoorns Kanaal vooralsnog een natuurlijke begrenzing vormde aan de oostzijde.

(water)wegen

De wegen en waterlopen zoals aangegeven op de kadastrale ondergrond van 1916. In vergelijking met de situatie in 1832 was het wegennet in 1916 sterk verdicht. Het assenkruis van oude handelswegen en de Brinklaan waren als hoofdstructuur nog intact. Hieraan werd in het laatste kwart van de negentiende eeuw de Stationsstraat toegevoegd. Deze straat verbond twee nieuwe elementen in de stad, het station en villawijk De Parken, en sloot aan op de Regentesselaan (een voormalige as op landgoed De Pasch). Het station en de spoorlijnen trokken een duidelijke grens aan de zuidzijde van Apeldoorn. Het in 1869 in zuidelijke richting doorgetrokken kanaal markeerde de oostgrens. De dooradering van het gebied met waterlopen was eveneens nog grotendeels intact. De belangrijkste veranderingen in het waterstelsel waren dat de Badhuisspreng enkele nieuwe waterpartijen in De Parken voedde, en dat de 'beek door het dorp' en de Leigraaf niet langer bestonden of ondergronds gingen. Ingeklemd tussen de evenwijdig lopende Stationsstraat en Hoofdstraat waren inmiddels het Raadhuis- en Marktplein aangelegd. Het toegevoegde patroon van woonstraten volgde in grote lijnen de verkaveling van de voormalige enken. De onderlinge afstand tussen de evenwijdige woonstraten varieerde sterk, afhankelijk van de doelgroep die er kwam te wonen. De grootste openbare ruimte die aan Apeldoorn werd toegevoegd, was het Oranjepark als onderdeel van de villawijk.





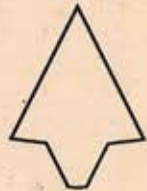
Apeldoorn in 1916

De verkaveling, het (water)wegenpatroon en de bebouwing in één kaartbeeld zoals aangegeven op de kadastrale ondergrond van 1916. De verstedelijkte en verder uitgedijde kern wordt omringd door een fijnmazig netwerk van woonstraten met overwegend (half)vrijstaande huizen op eigen kavels: arbeiderswoningen in het zuiden en bij het kanaal, middenstandswoningen in het westen en villa's voor welgestelden in het noorden. Wonen en werken zijn sterk met elkaar verweven. De fabrieken liggen bij het kanaal. Ondanks de maatschappelijke segregatie en functionele zonering wordt het totaalbeeld niet overheerst door een duidelijke hiërarchie maar juist gekenmerkt door een zekere 'losheid' in de opzet en ordening.



profiel 1

profiel 2



verstedelijking en cityvorming

In de twintigste eeuw groeide Apeldoorn uit van een dorp tot een stad. Om deze onstuimige groei in goede banen te leiden, werd een reeks opeenvolgende uitbreidingsplannen opgesteld. De veranderlijke visies die aan deze plannen ten grondslag lagen, hebben hun sporen in het huidige structuurbeeld nagelaten.

Krachtens de Woningwet van 1901 moest Apeldoorn een uitbreidingsplan opstellen. Tot die tijd werd hoofdzakelijk gebouwd zonder stedenbouwkundig plan vooraf, in de vorm van sterk verspreide lintbebouwing en incidentele, kleinschalige stratenplannen. Het eerste, bescheiden uitbreidingsplan (architect Wijn, 1910) werd in 1916 weliswaar goedgekeurd maar ging niet verder dan een globale aanduiding van wegen, water en bebouwing.

Na de Eerste Wereldoorlog ontwierp de dienst Gemeentewerken, met medewerking van landschapsarchitect K.C. van Nes, juist een gedetailleerd en ambitieus uitbreidingsplan. Dit plan werd in 1923 gepresenteerd, in 1927 herzien en in 1929 vastgesteld. Met betrekking tot de binnenstad voorzag dit plan in een groot aantal wegverbredingen, pleinen, royaal gedimensioneerde verkeersdoorbraken, dito ceintuurbaan, verdichting van de bebouwing en een verplaatsing van het treinstation in zuidelijke richting. De grootse schaal van het plan moest tot uitdrukking brengen dat Apeldoorn een stad was geworden. De monumentaliteit van het plan moest kapitaalkrachtige burgers en bedrijven verleiden om zich in Apeldoorn te vestigen. Al snel bleek dit Uitbreidingsplan te ambitieus en werd in

1938 een realistischer versie vastgesteld. De Tweede Wereldoorlog gooide roet in het eten.

Waar andere Gelderse steden zwaar gehavend uit de oorlog kwamen, bleef Apeldoorn relatief ongeschonden. Na de oorlog was Apeldoorn één van de snelst groeiende steden van Nederland. Rond de oude kern werd een ring van nieuwe wijken aangelegd, conform het Structuurplan (1950/1962), grofweg beginnend in Zuid en vervolgens met de klok mee om in de jaren zeventig met De Maten de cirkel te sluiten.

De meest invloedrijke uitwerking van het Structuurplan voor een vernieuwd en modern centrum was het Schetsplan 'Centrum en City' uit 1964 naar ontwerp van ir. D. Delver, hoofd van de Stedebouwkundige Dienst. Hierin werd de gedachte van 'Apeldoorn als tweede schrijftafel van Nederland' uitgewerkt. Het plan presenteerde een compacte city met een winkelgebied, een kantorengebied en een nieuwe ruime wegenstructuur. De hoop dat veel overheidsinstanties zich onder druk van het decentralisatiebeleid in Apeldoorn zouden vestigen, vervloog in de jaren zeventig volledig. Pas jaren later werd een voorzichtig begin gemaakt met de invulling van de kaalgeslagen vlakten met grootschalige kantoor- en wooncomplexen langs de nieuwe boulevards en het spoor. De binnenstad verdichtte steeds verder door de bouw van grootschalige overdekte winkelpassages, het nieuwe stadhuis en enkele grote parkeergarages. De binnenstad werd autovrij en kreeg een nieuwe inrichting van de openbare ruimte.



de bouw van het pand van Centraal Beheer
(bron: CODA)



parkeerterrein bij de Brinkflat, gezien vanuit het kantoor van Centraal Beheer, 1977 (bron: CODA)



het nieuwe gemeentehuis aan het Marktplaatsplein, in 2008



1923



1950

De binnenstad in uitbreidingsplannen

De veranderlijke visies ten aanzien van de binnenstad zijn goed te volgen aan de hand van een reeks uitbreidingsplannen (1923, 1950, 1964). Deze plannen hebben allemaal in meer of mindere mate hun sporen in het huidige structuurbeeld nagelaten. Deze visionaire momentopnamen verhalen over de stedelijke ambities van het gemeentebestuur en maken de historische gelaagdheid van het huidige structuurbeeld 'leesbaar' en begrijpelijk.



In het ambitieuze uitbreidingplan uit 1923 (1927-1929) waren ingrijpende voorstellen opgenomen voor de binnenstad. De meest opmerkelijke projecten waren de bouw van een nieuw raadhuis en brandweerkazerne op de plek van het huidige Beekpark tegenover de Grote Kerk, de bouw van een concertgebouw op het Marktplaats, de verhuizing van de markt naar het kanaal, de verplaatsing van het spoor en het station in zuidelijke richting en de transformatie van het oude spoortracé in een royale boulevard. Daarnaast voorzag het plan in de verbreding van vrijwel alle hoofdwegen alsmede de aanleg van nieuwe pleinen en straten zoals de Van Huutstraat en de Vosselmanstraat. De beoogde transformatie van een kleinschalig dorpsbeeld naar een monumentaal stadsbeeld was te hoog gegrepen en werd derhalve niet uitgevoerd.



Na de Tweede Wereldoorlog was Apeldoorn één van de snelst groeiende gemeenten van Nederland. In het Structuurplan 1950 (1962 herzien) lag het accent op de uitbreidingsmogelijkheden voor werk- en woongebieden. Deze werden voor het eerst opgevat als min of meer zelfstandige eenheden met eigen voorzieningencentra en rechtstreekse verbindingen naar het stedelijke centrum (hiërarchische opbouw in buurt, wijk en stad). De versterking van de stedelijke centrumfunctie van de historische kern ging gepaard met een vergroting van het gebied (zwarte rechthoek) en een herziening van de hoofdinfrastructuur (rode lijnen). Beide elementen kregen een gewijzigde uitwerking in het schetsplan Centrum en City.



De meest invloedrijke uitwerking van het Structuurplan voor een vernieuwd en modern stedelijk centrum was het Schetsplan 'Centrum en City' uit 1964. Omdat de beoogde verplaatsing van rijksdiensten naar Apeldoorn niet doorging, werd het plan slechts fragmentarisch gerealiseerd. Van de infrastructuur werden de tracés W. Druckerstraat (incl. spoortunnel) en Prins Willem Alexanderlaan gerealiseerd, maar de opwaardering van de Nieuwstraat en Stationsstraat met spoortunnels niet. Qua gebouwen geven alleen de Brinklaanflat (Van Veen e.a., 1968-1971), de flatgebouwen aan de Loolaan, Centraal Beheer (Hertzberger, 1968-1972) en het Stads kantoor (Landers, 1970-1973) een indruk van het beoogde bebouwingsbeeld.

afbeeldingen: CODA



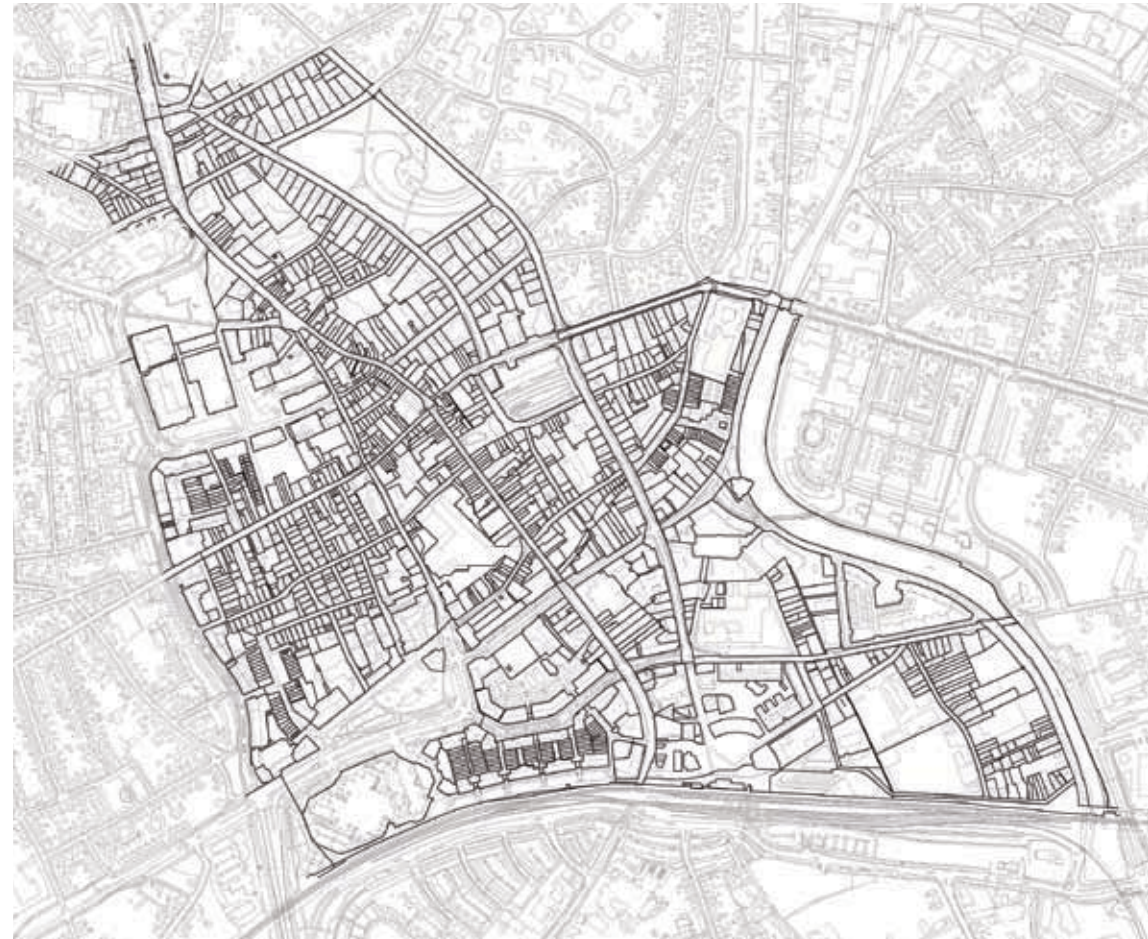
Op deze luchtfoto uit 1973 is goed te zien hoe de radicale voorstellen uit het Centrum en Cityplan ingrepen in de bestaande structuur. Linksonder zijn de Prins Willem Alexanderlaan, het kantoorgebouw van Centraal Beheer en de Brinklaanflat een feit. Linksboven is het nieuwe stads kantoor gereed. De verbindende W. Druckerstraat moet nog worden aangelegd., dwars door de wijk Brinkhorst met de Apeldoornse huisjes. De grote schaal van de verkeersdoorbraken en de kantoren staat in schril contrast met de bestaande stad. Ze vormen een weerspiegeling van de grootstedelijke ambities die Apeldoorn destijds koesterde. Uiteindelijk werden alleen de genoemde elementen volgens dit plan uitgevoerd Samen met de vernieuwingen uit de tachtiger jaren (in de Stationstraat, Deventerstraat, Kalverstraat en Nieuwendijk) vormen ze een breukrand rondom de binnenstad.

Apeldoorn in 2008

De veranderingen in de verkaveling, bebouwing en (water) wegen van Apeldoorn zijn precies te volgen aan de hand van drie ijkmomenten waarop nauwkeurige kaarten zijn gemaakt (1832, 1916, 2008). Het meest recente ijkmoment is de kadastrale ondergrond van 2008, op basis waarvan onderstaande kaarten zijn gemaakt. Deze drie momentopnamen maken de historische gelaagdheid van het huidige structuurbeeld 'leesbaar' en begrijpelijk (zie volgend hoofdstuk).

verkaveling

De verkaveling zoals weergegeven op de kadastrale kaart van 2008. In vergelijking met de situatie in 1916 is op een aantal plekken sprake van een forse schaalvergroting in de omvang van de kavels. Bij de herontwikkelingsprojecten van de afgelopen veertig jaar aan de randen van de binnenstad (kanaalzone, spoorzone, Brink- en Beekpark e.o.) zijn grote hoeveelheden kavels samengevoegd tot eenheden die in omvang sterk afwijken van het kleinschalige patroon in de historische kern. Ook in de historische kern zelf zijn door inbreidingen zoals de winkelpassage Oranjerie enkele grote percelen ontstaan. Een relatie met de historische landschappelijke ondergrond ontbreekt bij al deze nieuwe percelen.



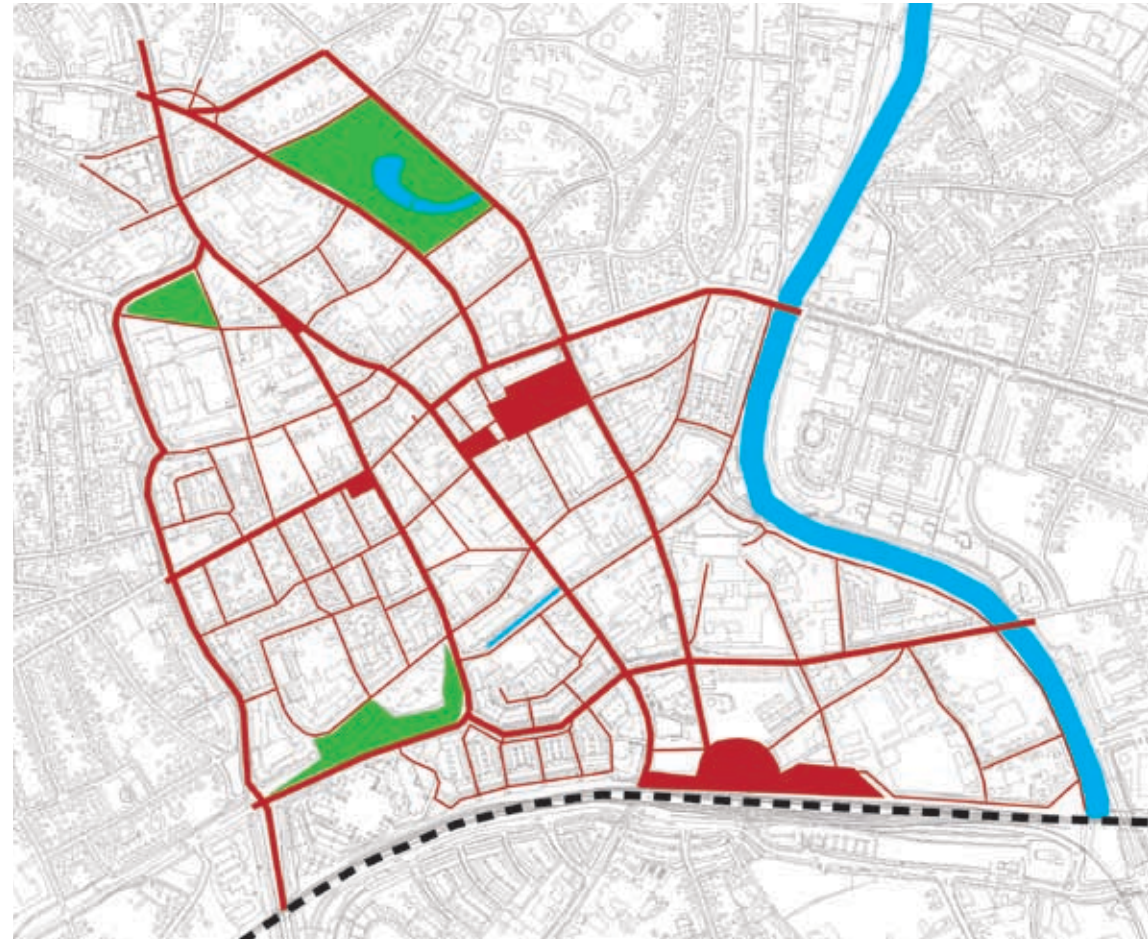


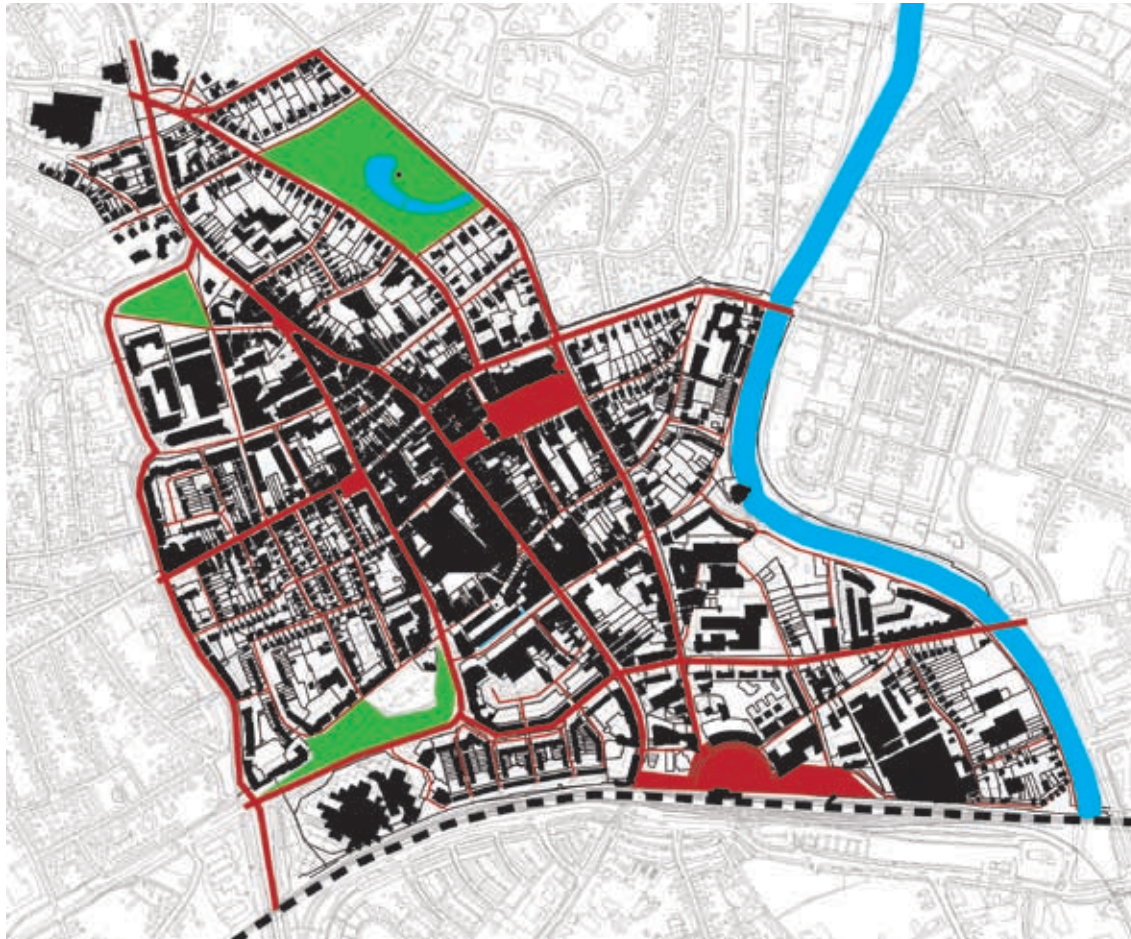
bebouwing

De bebouwing zoals weergegeven op de kadastrale ondergrond van 2008. In vergelijking met de situatie in 1916 is de kern tot op heden steeds verder verdicht, vooral aan weerszijden van de Hoofdstraat en op de binnenterreinen (winkelpassage Oranjerie). Desondanks heeft het bebouwingspatroon nog altijd een zekere losheid door het grote aantal intervallen, stegen en poorten. Naast de verdichting is in toenemende mate sprake van schaalvergroting in de winkelstraten (warenhuizen), langs de centrumring (portiekflats, kantoorgebouwen), in de kanaalzone (grote woongebouwen) en het cultuurkwartier (grote solitaire gebouwen). Deze schaalprong heeft zich met name voorgedaan aan de rand van de binnenstad en ging gepaard met een vergroting van kavelgrootte. De meest opvallende grote solitaire eenheden in het overwegend kleinschalige bebouwingspatroon zijn de collectieve woon- en kantoorgebouwen in de kanaalzone, rond het station en bij het Brinkpark, alsmede de grote culturele voorzieningen bij het Beekpark en het nieuwe raadhuis aan het Marktplein.

(water)wegen

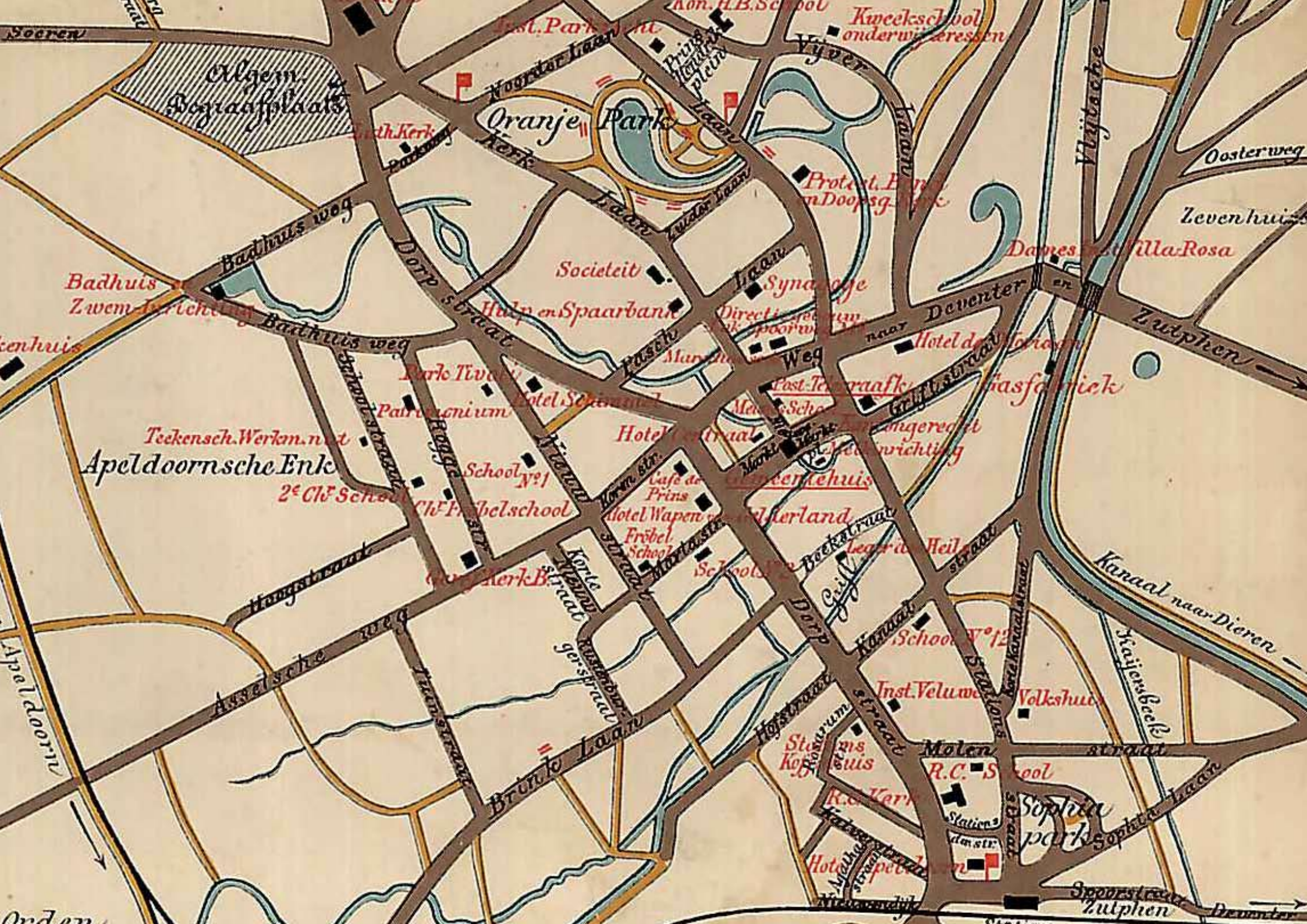
De wegen en waterlopen zoals weergegeven op de kadastrale kaart van 2008. In vergelijking met de situatie in 1916 is de oude hoofdstructuur, met uitzondering van de geëlimineerde Brinklaan, weliswaar nog intact maar het historische assenkruis en de Hoofdstraat in het bijzonder heeft zijn functie als doorgaande route voor het autoverkeer verloren (primair voetgangers-/winkelgebied). De doorgaande route is als een lus rond de binnenstad gelegd. Deze bestaat enerzijds uit het oude tracé van de Stationsstraat / Regentesselaan / Canadalaan en anderzijds uit het nieuw aangelegde tracé van de Vosselmanstraat / Wilhelmina Druckerstraat / Prins Willem Alexanderlaan / Kalverstraat. In de woongebieden zijn enkele nieuwe straten aangelegd in het kader van verdichtingsprojecten. De oorspronkelijke dooradering van het gebied met waterlopen is vrijwel geheel aan het zicht onttrokken cq. verdwenen. Alleen de overkluisde Grift is in de Hofstraat gedeeltelijk weer bovengronds gebracht. Het opnieuw zichtbaar en beleefbaar maken van de beken en sprengen is thans een actuele ontwerpogave, evenals het betrekken van het in onbruik geraakte kanaal bij de binnenstad. Als onbedoeld gevolg van de onvolledig uitgevoerde cityplannen uit de jaren zestig zijn het Beekpark en het Brinkpark ontstaan als waardevolle groenelementen in aanvulling op het laat-negentiende-eeuwse Oranjepark. Het Brinkpark ligt weliswaar ter plaatse van de oude brink maar heeft een andere vorm.





Apeldoorn in 2008

De verkaveling, het (water)wegenpatroon en de bebouwing in één kaartbeeld zoals aangegeven op de kadastrale ondergrond van 2008. De verstedelijkte en verder uitgedijde kern wordt omringd door een ruime binnenstadring en omvat nu ook een cultuurcluster en twee extra parken. In de bebouwing is een duidelijke schaalprong gemaakt. Wonen en werken zijn nog steeds met elkaar verweven, alleen heeft ambacht en industrie plaats gemaakt voor detailhandel en dienstverlening. De kanaalzone transformeert in een binnenstedelijk woon- en werkgebied. Ondanks de schaalvergroting heeft het totaalbeeld nog steeds een zekere 'losheid' in de opzet en ordening.



Algem. Begraafplaats

Oranje Park

Oranje Kerk

Sociëteit

Synagoge

Badhuis

Zwembad

Help en Spaarbank

Protest. Ev. k. en Doopsk. Kerk

Dames Villa Rosa

Teekensch. Werkm. met Apeldoornsche Enke

2^e Cl^e School

Park Tivoli

Hotel Scheunel

Hotel Central

School No 1

CH^e Fr^e schelschool

Cafe de Prins

Hotel Wapen van Nederland

Kerk B.

Brinke Laan

Hotel Herland

School No 2

Boekstraat

Heil

Kanaal naar Dieren

School No 12

Inst. Veluwe

Volkshuis

Stoepuis

Molen R.C. School

Sophia park

Stations

Spoorstraat

Deventer

Andon

interpretatie ontwikkelingsgeschiedenis

In de ontwikkelingsgeschiedenis van Apeldoorn zijn op hoofdlijnen een aantal belangrijke stadia te onderscheiden. Deze zijn in de voorgaande paragrafen beschreven. De landschappelijke ondergrond, de agrarische dorpse oorsprong, het koninklijke tintje, de lommerrijke villabuurtten, de infrastructuurle ontsluiting, de industrialisatie, de grootstedelijke visies en de cityvorming zijn ieder voor zich en in onderlinge samenhang verbonden met en herkenbaar in het huidige structuurbeeld van de Apeldoornse binnenstad; in het ene geval gaaf en in het andere geval gewijzigd, soms fragmentarisch of compleet, bescheiden of dominant.

Voor een goed begrip van het huidige structuurbeeld is het noodzakelijk om de gelaagde opbouw ervan te kennen. Zowel de gelaagdheid in tijd die schoksgewijs en in wisselende snelheden verliep, als ook de conceptuele gelaagdheid die continu onderhevig was aan de veranderlijke visies op de stad. Beide gelaagdheden worden hierna in beeld gebracht. Ze vormen de noodzakelijke opmaat voor de analyse van het huidige structuurbeeld in het volgende hoofdstuk.

Links: uitsnede van een wandelkaart door Apeldoorn, circa 1895. De historische kern is aangevuld met een nieuwe 'laag': het Oranjepark in het noorden en het Sophiapark in het zuiden bij het station zijn aangelegd en vormen de groene kernen van twee nieuwe villabuurtten met de Stationsstraat als verbindende schakel. (bron: CODA)

historische gelaagdheid

Voor een goed begrip van het huidige structuurbeeld is het noodzakelijk om de gelaagde opbouw ervan te kennen. De gelaagdheid in tijd wordt in de volgende vier pagina's in beeld gebracht aan de hand van de thema's verkaveling, bebouwing en wegenpatroon. Daarvoor zijn de eerder gepresenteerde ijkmomenten 1832, 1916 en 2008 gebruikt. Op deze wijze kan thematisch de ontwikkelingsgeschiedenis worden gevolgd én kan bij benadering de ouderdom worden bepaald van verschillende elementen in het huidige structuurbeeld.

verkaveling – ontwikkeling

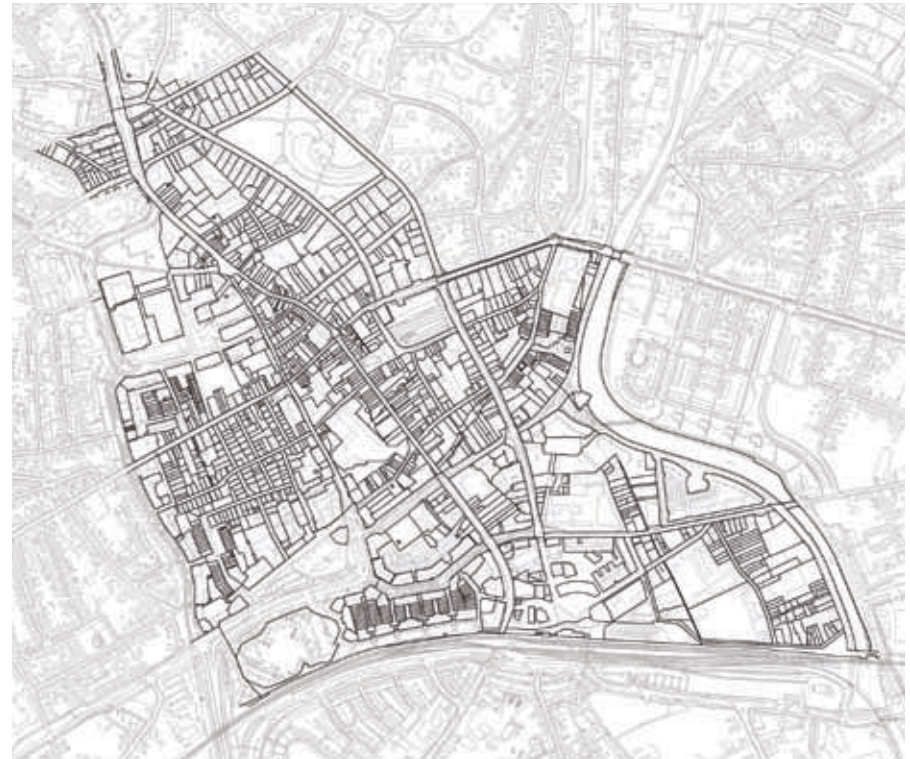
De verkaveling van 1832, 1916 en 2008 samengebracht in een reeks kaartbeelden. Er is een duidelijke ontwikkeling zichtbaar van de agrarische structuur naar een meer versnipperde en kleinschaliger verkaveling als gevolg van de toename in bewoning en bebouwing en de afname van het belang van de landbouw. De schaa sprong in de ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog is vervolgens goed in het laatste kaartbeeld herkenbaar. Door met name de expansie aan het begin van de twintigste eeuw en de grootschalige stadsvernieuwing uit de jaren zestig en zeventig is de oorspronkelijke verkaveling van de enken op onderdelen onherkenbaar geworden.



verkaveling 1832



verkaveling 1916



verkaveling 2008

bebouwing – ontwikkeling

De bebouwing uit 1832 (rood), 1916 (blauw) en 2008 (grijs) samengebracht in één kaartbeeld. Het zijn drie tijdslagen over elkaar en geen periodiseringskaart van de huidige situatie. In het bebouwingspatroon zijn op hoofdlijnen drie ontwikkelingen waarneembaar. De eerste is de omslag van een lineair naar een concentrisch bebouwingspatroon. De tweede is de explosieve groei van rond de eeuwwisseling. De derde is de schaalvergroting in de bebouwing uit de tweede helft van de vorige eeuw. Desondanks is het “losse” bebouwingspatroon behouden gebleven. Opvallende veranderingen betreffen het grotendeels verdwijnen van de oudste bebouwing langs de Brinklaan, de vele hotels, pensions en restaurants in de historische kern en de geleidelijke sanering van de kenmerkende kleinschalige woon-/werkbebouwing in de kanaalzone.





wegen – ontwikkeling

De wegen uit 1832 (rood), 1916 (blauw) en 2008 (grijs) samengebracht in één kaartbeeld. In het huidige stratenpatroon is het historische assenkruis weliswaar nog altijd duidelijk herkenbaar, maar het heeft zijn functie als doorgaande routes voor het snelverkeer grotendeels verloren. De belangrijkste bijdrage aan deze hoofdstructuur uit de negentiende eeuw is de as tussen De Parken en het station (thans eenrichtingsverkeer) en uit de twintigste eeuw het zuidwestelijke deel van de lus rond de binnenstad. Het fijnmazige stelsel van secundaire wegen en woonstraten dateert ten oosten van de Hoofdstraat grotendeels uit de negentiende eeuw en ten westen van de Hoofdstraat grotendeels uit de twintigste eeuw (gewijzigd). Van de drie parken heeft alleen het Oranjepark een flinke omvang. Het Brinkpark bevindt zich op de plaats van de voormalige Apeldoornse Brink (zij het gespiegeld in grondvorm). De bomen in het Beekpark vormen de restanten van de villatui- nen en later het badhuis die op deze plek hebben gestaan. Het centrum heeft vijf zeer uiteenlopende pleinen. Het Marktplein is het enige grote multifunctionele plein. Het besloten Raadhuisplein is de woonkamer van de stad. Het Leienplein is een pleinruimte in de oksel van de kruising van de Nieuw- straat met de Asselsestraat die is ontstaan als gevolg van de sloop van enkele panden. Het Caterplein is een X-vormige kruising van wegen met horecavoorzieningen. Het vernieuwde Stationsplein is de ontvangshal voor de treinreizigers.

Chronologische ontwikkeling van Apeldoorn aan de hand van een reeks topografische kaarten. Duidelijk zichtbaar is de ontwikkeling van een dorp temidden van een 'leeg' agrarisch land naar een voorzieningencentrum met grootschalige verkeersdoorbraken als onderdeel van een grote stad. (copyright: Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn)



1866



1872



1898



1907

Conceptuele ontwikkeling van Apeldoorn aan de hand van een reeks schetskaarten. Elke kaart toont een conceptfase in de ontwikkeling die min of meer correspondeert met een topografische kaart uit de bovenste reeks. De concepten zijn schematisch weergegeven en tweemaal samengebracht in gecombineerde totaalkaarten.



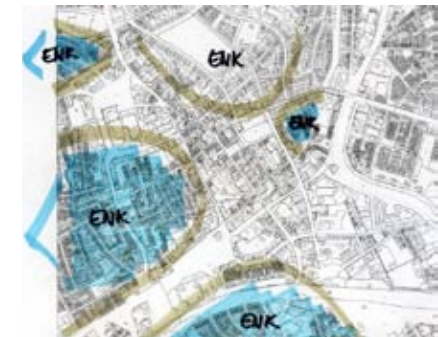
historische kern (oranje) verbonden aan de handelswegen en opgespannen tussen de kerkelijke centra (geel)



industriële zone (roze) gerelateerd aan het kanaal (blauw) en het spoor (zwart)



lommerrijke villabuurt geclusterd rond parken met een verbindende laan aan de rand van de historische kern



Na de introductie van kunstmest worden de enken (grijs) bebouwd met Apeldoornse huisjes (blauw)



1913



1933



1975



2003



Combinatiekaart van de vier eerdere concepten. Zo stak Apeldoorn conceptueel in elkaar tot aan de Tweede Wereldoorlog.



In grijs het gebied waarop het Centrum en Cityplan betrekking had met in zwarte lijnen de voorgestelde infrastructurele hoofdstructuur en de functionele zonering. De historische kern ligt ingekapseld.



In geel de clustering van functies zoals voorgesteld in de Binnenstadsvisie.



Combinatiekaart van de drie voorgaande kaarten. Het concept van het Centrum en Cityplan sneed radicaal door de eerdere heen. Het cultuurcluster 'Beekpark' voegt zich in het concept van de enken met Apeldoornse huisjes.



structuurbeeld

structuurbeeld, structuurthema's

De ontwikkelingsgeschiedenis is in verschillende gedaantes en op verschillende schaalniveau's in de binnenstad opgeborgen; in de hoofdstructuur, in de verkaveling, en in het ruimtebeeld. Zo kent de geleidelijke kavelgewijze verdichting in de historische kern een andere logica dan de verkaveling van een landgoed tot villa's en een park, en weer anders dan de brede profielen en grote blokken van het Centrum & Cityplan. De verschillende ontwikkelingsconcepten liggen naast elkaar, of overlappen elkaar, maar hebben zelden een samenhang die groter is dan een paar straten. Daarbij zijn de deelgebieden niet meer ongeschonden en zijn in alle gevallen in meer of mindere mate door de geschiedenis overschreven. Soms gaat het goed, en ontstaat juist door de toevoeging een sterker en groter geheel (bijvoorbeeld de NW - hoek Stationstraat-Kanaalstraat). Maar in evenveel gevallen leidt de overschrijving tot een nieuwe breuk of struikelblok en wordt het gefragmenteerde beeld van de binnenstad versterkt (bijvoorbeeld de bebouwing aan de Kerklaan vlak bij de Deventerstraat).

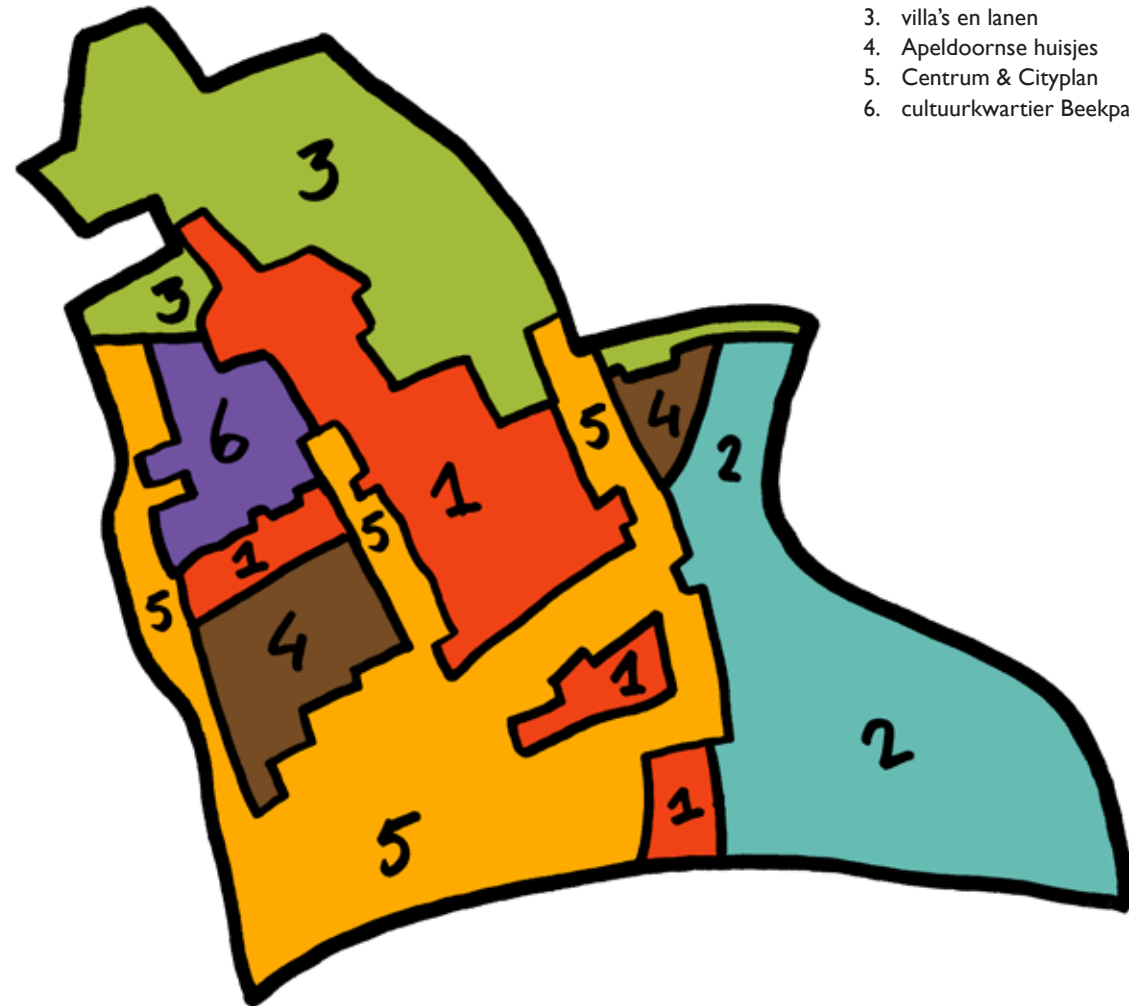
Bij elke nieuwe ingreep wordt er opnieuw een stukje van de binnenstad herschreven. Het is, in deze gelaagde en gefragmenteerde opbouw, en met een projectsgewijze aanpak van de vernieuwing, belangrijk dat de verschillende sferen niet verder verbrokkelen maar binnen een grotere samenhang herkenbaar blijven en dat ze juist versterkt en verbeterd worden.

Het is daarom belangrijk om die thema's in de structuur van de binnenstad te benoemen die voor de samenhang van belang zijn.

Er zijn thema's die voor de gehele binnenstad gelden en kenmerken die specifiek zijn voor bepaalde deelgebieden. In dit hoofdstuk worden de thema's benoemd die typerend zijn voor de gehele binnenstad. In het tweede deel Deelgebieden wordt verder op die specifieke kenmerken per deelgebied ingegaan.

legenda

1. historische kern
2. kanaalzone
3. villa's en lanen
4. Apeldoornse huisjes
5. Centrum & Cityplan
6. cultuurkwartier Beekpark

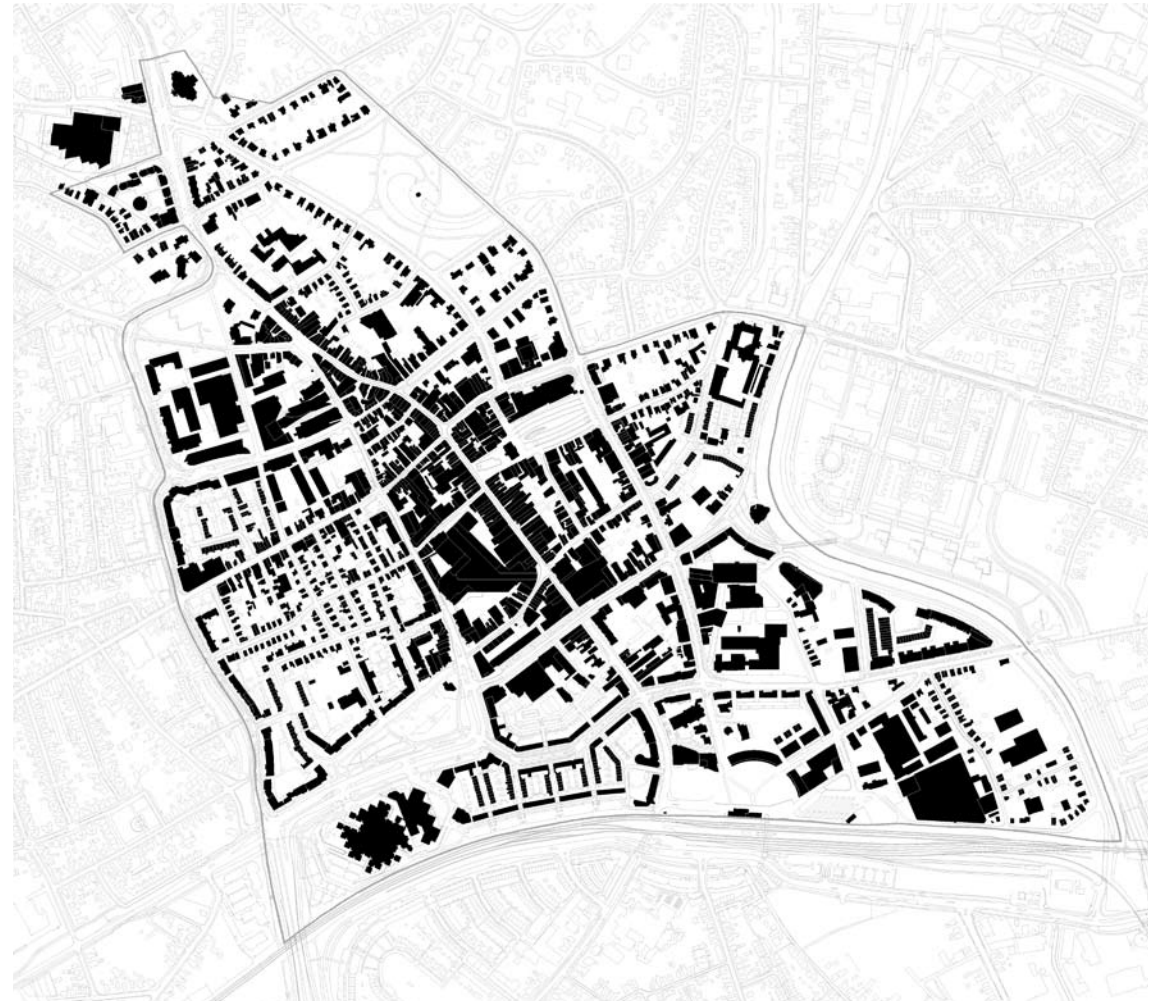


structuurthema's

losheid

Apeldoorn is geen ommuurde stad geweest, er is altijd ruimte genoeg geweest om te groeien. Een compacte binnenstad zoals bij Deventer en Zutphen is nooit ontstaan. Ook tijdens de industrialisatie in de negentiende eeuw was er geen ruimtegebrek. Door nieuwe methodes van bemesting (kunstmest) konden andere gronden dan de enken voor de landbouw gebruikt worden. De enken kwamen daarmee vrij voor verstedelijking. De stad is daarom het tegenovergestelde van compact. Dit vindt zijn oorsprong in de weinig planmatige ontwikkeling en kavelgewijze invulling van de stad.

De bebouwing staat vaak los van elkaar, er zijn binnenterreinen, achterstraten, stegen en doorgangen, de bebouwing is niet hoog, je kunt als het ware overal langs en omheen kijken. Die 'losheid' is een typisch Apeldoorns kenmerk. Hoe is die 'losheid' verankerd in de structuur, de verkaveling, de bebouwing en de tussenruimtes?





lange lijnen

De wegen tussen de enken en langs de beken bepalen nog steeds de hoofdstructuur van de binnenstad. Er zijn wegen bijgekomen, zoals de Stationsstraat en het Kanaal. En er zijn wegen flink van kleur verschoten, zoals de Nieuwstraat, de Kalverstraat-Molenstraat en de Hofstraat-Kanaalstraat. Elke straat heeft ondertussen een eigen geschiedenis en daarmee ook een eigen sfeer. De karakteristiek daarvan is nooit eenduidig, maar wordt door een mix van kenmerken bepaald. Die herkenbaarheid van de straten kan versterkt worden door binnen de straat zelf de continue kenmerken op te zoeken die de straat over een lange lengte/schaal leesbaar en herkenbaar maken (let wel, het gaat over een mix van continue kenmerken, niet over uniformiteit!). Zo ontstaat er meer samenhang in de straat en wordt het contrast tussen de straten onderling versterkt.

Het gaat hierbij om profiel en inrichting van de openbare ruimte, programmering en branchering, parcelering, ritmering, geleiding, menging, schaal, materialisering, kleurbeeld en detaillering van de bebouwing.

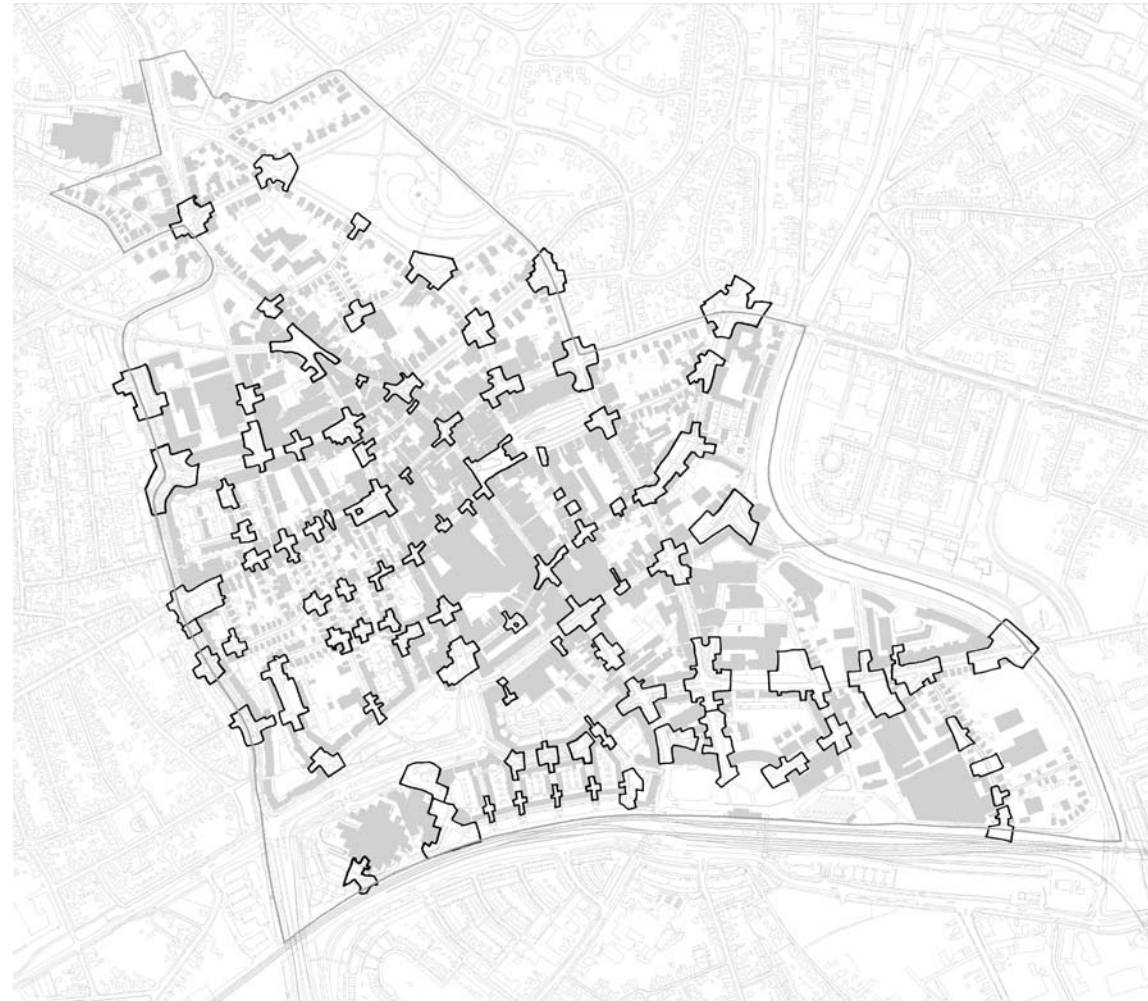
knopen en hoeken

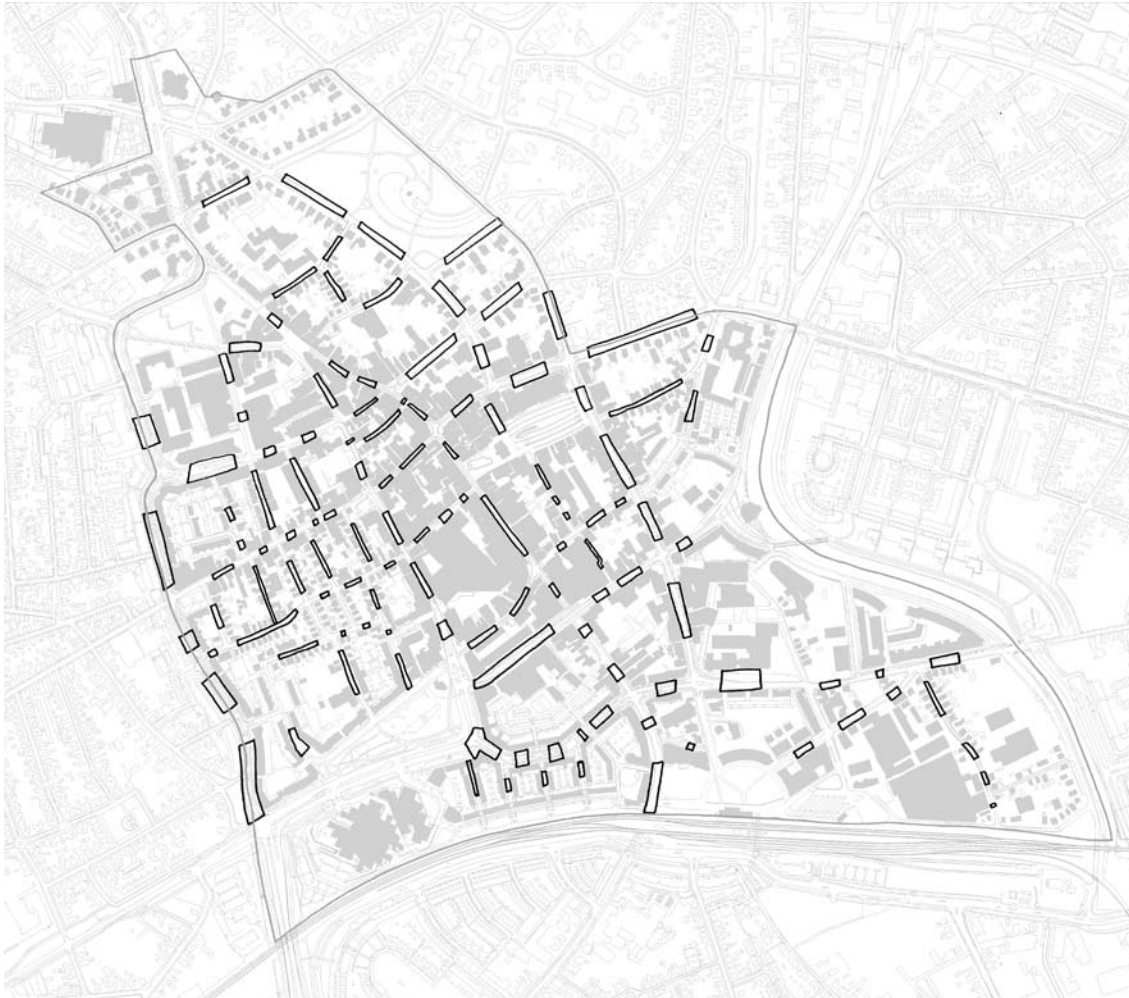
Door de lichte buiging in de straten, de licht verschuivende rooilijnen, de veelheid aan dwarsstraten en doorsteken en de losjes geplaatste bebouwing ervaar je de lange lijnen niet als continue wanden maar als een opeenvolging van kruispunten en hoeken. (Er is bij wijze van spreken evenveel straatlengte 'kruispunt' als straatlengte 'tegenover elkaar gelegen bebouwing') De openbare ruimte daarentegen is altijd continu. Door de opeenvolging van kruispunten en hoeken wordt het straatbeeld minder eenduidig, minder koersvast. Er dienen zich constant nieuwe richtingen en nieuwe keuzemogelijkheden aan. De blik wordt niet gericht maar verstrooid. Om die reden is het belangrijk dat een kruispunt altijd oriëntatie (daar) en herkenning (hier) biedt.

Daarnaast is er een belangrijke rol weggelegd voor de uitwerking van de openbare ruimte. De losheid in de bebouwingsstructuur zou moeten worden gecompenseerd door een grote mate van rust en koersvastheid in de inrichting van de openbare ruimte.

Het gaat om de volgende aspecten:

- compositie van het totale kruispunt; bebouwing, maaiveld, beplanting;
- compositie van de blikvelden in de aanliggende straten;
- expressiviteit van de hoekbebouwing.





straatlengtes

De lange lijnen bestaan dus uit knopen en korte straatlengtes. Dat maakt het geheel losjes en informeel, maar ook kwetsbaar voor fragmentatie en onoverzichtelijkheid. Het grote geheel blijkt opgebouwd uit een veelheid kleine onderdelen, als een mozaïek.

De continue kenmerken in een straat 'kleuren' het beeld en de verfijning van het mozaïek. Door die op te sporen en te gebruiken kan zowel de samenhang als de herkenbaarheid worden versterkt.

Hierbij gaat het om de volgende aspecten:

- compositie van het straatbeeld;
- afwisselende ritmering van de volumes;
- de stedenbouwkundige rol van de architectonische details (herhaling, ritmering, detaillering van bijvoorbeeld dakranden, erkers en kozijnen);
- plaats van de bomen in relatie tot de bebouwing en straattype (laanbeplanting hoort bij de continuïteit van de straat, losse bomen horen bij de bebouwing als voorruimte of scheidend element ten opzichte van de burenen).
- de uitwerking van het maaiveld: onderverdeling, palet materiaal en kleur; detaillering, schaal van het materiaal. Aandacht voor de bindende werking en de continuïteit van de vloer en dus een beperkt aantal maaiveldtypes en materialisaties.
- differentiatie uitwerking maaiveld in relatie tot deelgebied. Er zou een verschil in benadering kunnen zijn tussen de woongebieden – Villapark, Apeldoornse huisjes, Kanaalzone - en de overige gebieden van de binnenstad. De woongebieden hebben hun eigen sfeer. Daar zijn specifieke materialisaties van het maaiveld denkbaar. In de overige gebieden zou het eerder moeten gaan om zo veel mogelijk continuïteit van materiaal en kleur en is afwisseling eerder een kwestie van variatie in de detaillering.

Deze aspecten worden per deelgebied verder uitgewerkt in het hoofdstuk Deelgebieden.

binnenterreinen

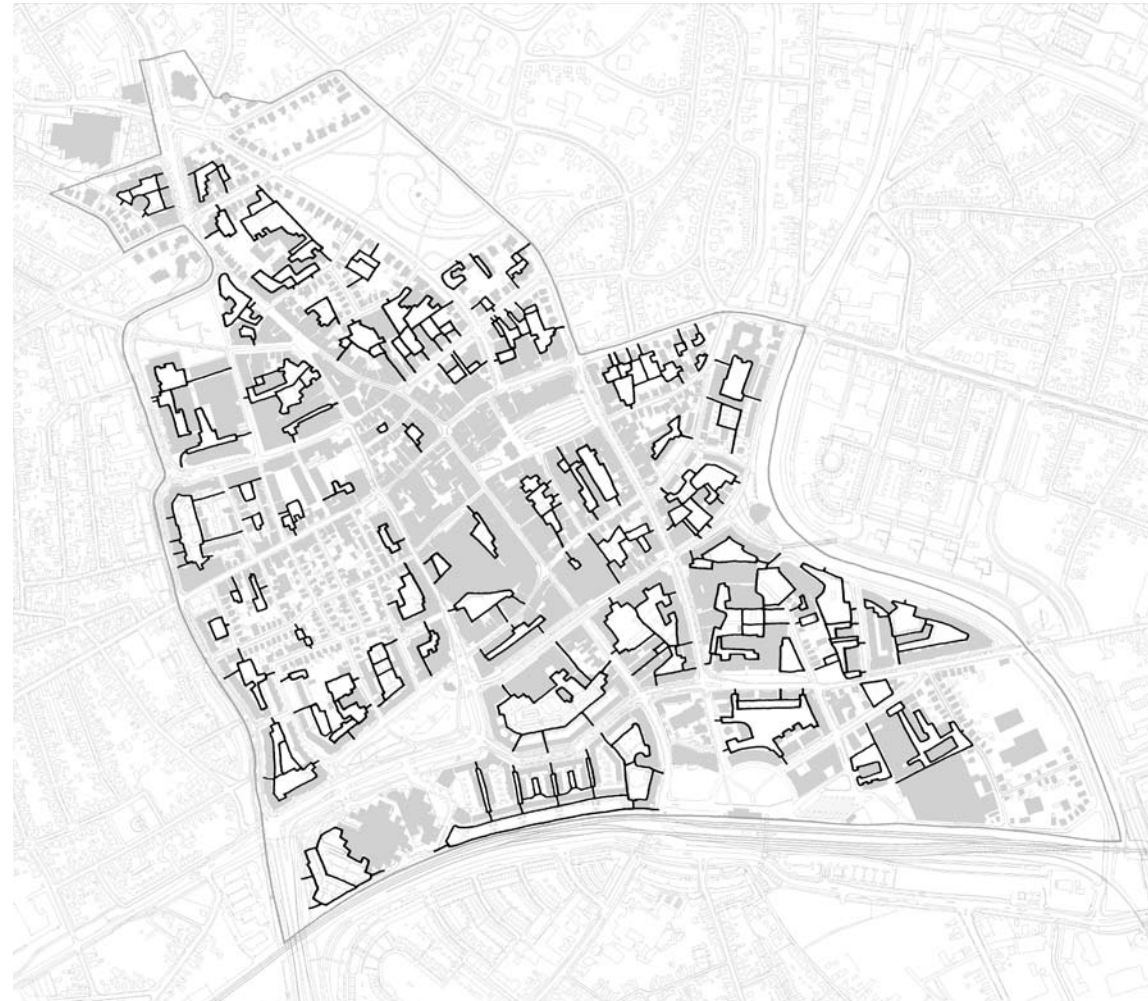
Er is veel ruimte achter de gebouwen. Het zijn binnenterreinen waar bedrijfsgebouwen staan, geparkeerd wordt, nog een overgebleven villa staat, en waar achtertuinen, bergingen en garages aan grenzen. Ze zijn vrijwel overal aanwezig en vormen met elkaar een eigen stelsel. Ze zijn de tegenpool van de continuïteit van de straten. Rustig en beschut, door een poort of doorgang en duidelijk gescheiden van het stratenstelsel. De binnenterreinen bieden ruimte aan het 'andere' programma van de binnenstad naast dat van het kernwinkelapparaat zoals werkplaatsen, kantoren, scholen, kinderopvang, wonen, horeca, een speelplaats, een stadstuin etc. Van belang is de kleinschalige programmatische menging en het versterken van een verstilde en lommerrijke sfeer. Naast de 'losheid' van de stad vormt het naast elkaar bestaan van die twee werelden van continuïteit en beschutting het onderscheidende kenmerk van de Apeldoornse binnenstad.

Het is dus van groot belang dat het onderscheid tussen binnengebieden en straten altijd helder en afleesbaar blijft. In de inrichting van de openbare ruimte, door de scheidende werking van het overgangsgedebied, door de mix en positie van de bebouwing en het gebruik daarvan.

De onderlinge verschillen tussen de binnenterreinen kunnen versterkt worden door programmering, inrichting en beheer af te stemmen op de aard van het gebied en de positie in het netwerk van de binnenstad.

De ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door o.a. de compositie van achterkanten; de verhouding tussen voor- en achtergrond, het contrast in volumes, en de materialisering en een rijke detaillering van de bebouwing en de buitenruimte.

Voor de gebruikskwaliteit is veiligheid en overzicht van belang, net zoals een duidelijk onderscheid tussen openbaar en privé en de kwaliteit van de afscheidingen, maar ook een zekere mate van comfort.





steegjes, poorten en doorzichten

Vrijwel alle bebouwing staat los van elkaar, je kijkt overal tussendoor naar een andere wereld. In de binnenstad van Apeldoorn zie je in een blik de straat zelf, maar ook het einde en de achterkant van de straat. Hoewel veel poorten zijn dichtgezet en extra beveiligd met prikkeldraad en veel stegen bar en rommelig ogen is er nog steeds spraken van een eindeloos opeenvolgende reeks schilderachtige uitsnedes.

Als alles los en doorzichtig is, waar is dan nog het verschil tussen de dingen, wordt dan alles uitwisselbaar en richtingloos? Het belangrijkste onderscheid op stedenbouwkundige schaal is dat tussen de straten, die, hoewel knikkend en buigend, 'stromen' en de binnengebieden die een wereld in zichzelf vormen. Het is van belang om de bestaande orde en gelaagdheid afleesbaar te houden. De steegjes, poorten en doorzichten zijn de dwarsverbindingen tussen die twee werelden. Hun positie in het netwerk bepaalt de mate van vindbaarheid en toegankelijkheid van het binnengebied. De architectonische kwaliteit is voorwaarde voor de aantrekkelijkheid van het binnengebied.

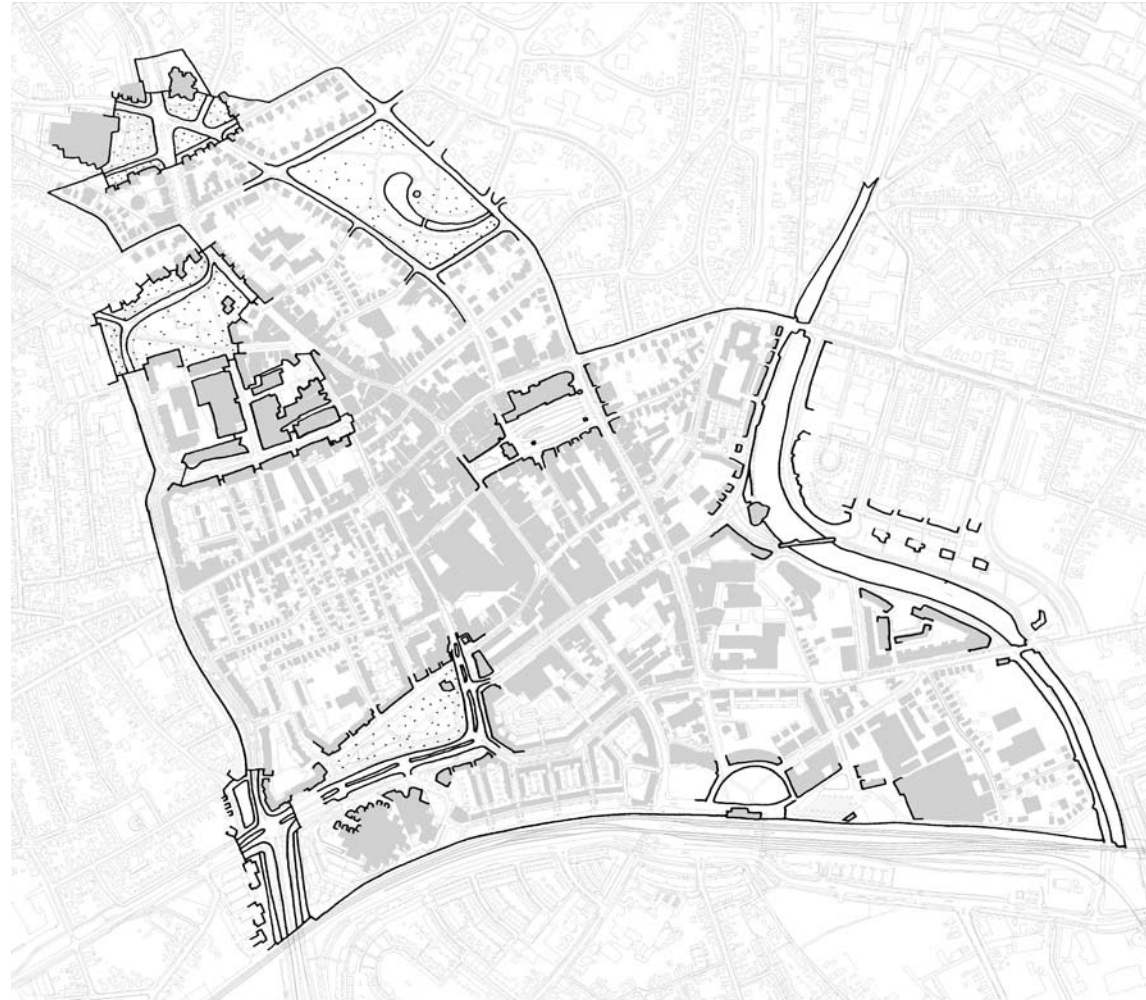
grote ruimtes

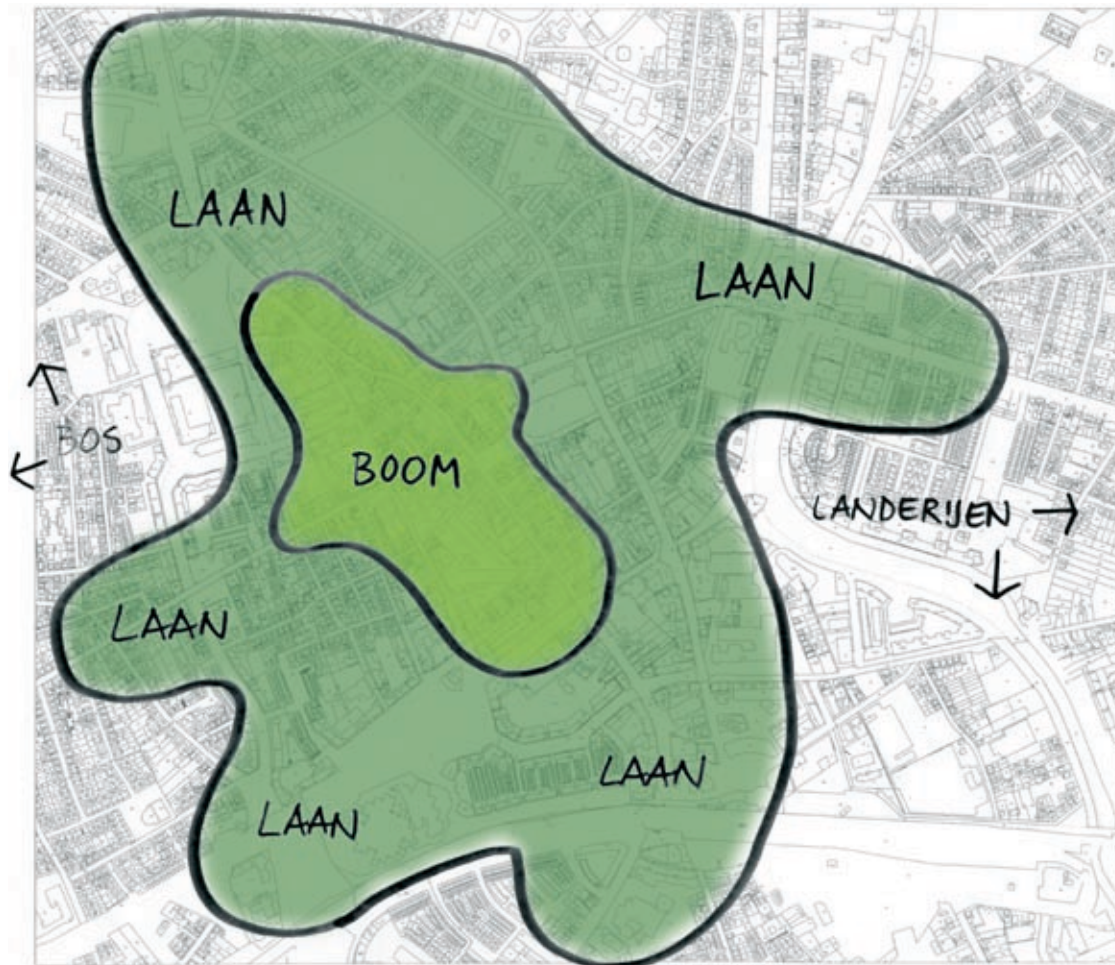
De binnenstad heeft een aantal grote ruimtes die gedomineerd worden door grote gebouwen. Ze liggen op de hoekpunten van de binnenstad en bieden in de zee van het kleine en het losse het tegenwicht van de grote maat die houvast en oriëntatie kan bieden.

De markt met het stadhuis is het enige echte grote stadsplein, de andere ruimtes zijn veel landschappelijker: het Stationsplein met het station het Brinkplein met de Brinkflat, het Kanaal met het 'potlood' in de bocht, de kop van de Loolaan met de kerk, het Beekpark met de Westermeijerflat. Elke ruimte heeft een eigen geschiedenis en karakteristiek.

Om ook werkelijk dat houvast en die oriëntatie te bieden zijn de volgende aspecten van belang:

- de rust in het maaiveld: inpassing van de verkeersmachine, materialisering, programmering, beplanting;
- de plint van de bebouwing als zoom van het maaiveld en voet van het gebouw: scheidend en bindend tegelijkertijd (materialisering, programmering, maat);
- compositie van de wanden rondom; verhouding volumes, materialisering, balans tussen contrast en overeenkomst, verhouding tussen het grote en het kleine;
- oriëntatiemogelijkheden: zicht op de aansluitende straten of hoeken en het grote gebouw als blikvanger





bomen, lanen, bos

Op oude ansichten maken de bomen en lanen een diepe indruk. Het bos is overal vlakbij. In de huidige situatie is dat niet meer zo, maar de kracht van het oude beeld vraagt om een nieuwe kijk op de rol van de bomen in het structuurbeeld en straatbeeld van de binnenstad. Bijvoorbeeld:

- los in de kern, als 'bakkebaarden' tussen de gebouwen;
- lanen buiten de kern;
- er is sprake van een 'stadsbos' op de Brink, het Beekpark, Stationsplein en het einde van de Loolaan. Misschien kan het ook op een groot binnenterrein.



ruimtebeeld

In het structuurbeeld zijn de ruimtelijke thema's benoemd die voor de gehele binnenstad gelden;

- 'Stromende' lange lijnen uit kleine onderdelen opgebouwd;
- Binnenterreinen die door poorten en doorgangen afgezonderd zijn van de continue straatruimte;
- Doorzichten van continue ruimte naar besloten ruimte;
- Grote ruimtes met grote gebouwen die tegenwicht bieden aan het losse en het kleine.

In het ruimtebeeld wordt de stap van de tweedimensionale stadsplattegrond (hoofdstructuur en verkaveling) naar het driedimensionale ruimtebeeld gemaakt. Hier wordt de structuur specifiek, fysiek en materieel.

In Ruimtebeeld komen de volgende begrippen aan de orde

- het omlijsten van het kleine
- gericht,
- verstrooid,
- losheid,
- doorschijnendheid

aan de hand van de volgende bouwstenen

- straatbeeld
- hoek
- doorzicht
- binnenterrein - poort - doorgang



Op de schilderijen van Vermeer en Matisse gaat het er Apeldoorns aan toe. Er is niet een hoofdonderwerp op het doek, maar je ogen gaan bijna vanzelf van de ene plek naar de andere.

Bij Vermeer van de lucht naar het poortje en daarachter, naar het kind op de stoep en de vrouw in de deur. Je ziet ook nog een glimp van het interieur. Voor en achtergrond zijn wel gescheiden, maar er is meer ruimte aanwezig dan je in een keer kunt overzien. Wat verder weg ligt, hoort er toch bij. Bij Matisse vloeien voor- en achtergrond in elkaar over, de blik is niet gericht maar wordt verstrooid.

Het straatje. Johannes Vermeer ca. 1657-1658



Interieur met Aubergines. Henri Matisse. 1911

de omlijsting van het kleine ofwel: hoe worden overgangen naar het kleine architectonisch, stedenbouwkundig en landschappelijk vormgegeven?

De vrijstaande bebouwing en het daaruit voortkomende losse ruimtebeeld is typisch voor Apeldoorn.

Aan de familie van boerderijen, kleine en grote villa's zijn inmiddels de grote bouwblokken en torens toegevoegd. Maar: groot en klein hoeft elkaar niet in de weg te zitten, in tegendeel. Er zijn talrijke plekken in de stad te vinden waarin 'de schaa sprong' het kleine niet weggedrukt heeft maar juist bijzonderder heeft gemaakt. Koester de kleine korrel, zij is immers de historische verwijzing naar de identiteit van Apeldoorn en houdt het stadsbeeld gelaagd. In veel gevallen zijn de kleine huisjes in de buurt van de nieuwe grote gebouwen blijven staan en samen hebben zij bijzondere ensembles opgeleverd. Subtiel maatwerk voortkomend uit de specifieke situatie is hiervoor wel een vereiste. Ondanks de schaa sprong zou er bij de toevoeging van grote nieuwe gebouwen gezocht moeten worden naar een balans tussen contrasterende en verbindende architectonische principes, zoals de proporties van raamopeningen, de materialisatie, de kleurkeuzes of de detaillering.

Belangrijke schakel tussen de verschillende bebouwingstypen en korrelgroottes is de inrichting van de buitenruimte. Vaak zijn het de hele grote bomen die het kleine omlijsten. Maar ook de vloer speelt een essentiële rol. Om het kleine goed te kunnen zien is het van belang dat de voorgrond 'leeg' is. Je moet kunnen zien hoe het kleine op de grond staat. Dat vraagt om een royale en hoogwaardige uitwerking van het vloeroppervlak. Om dit effect te bereiken is continuïteit van materiaal en kleur een voorwaarde. Tegelijkertijd zou de schaal en de detaillering van het materiaal ook moeten aansluiten bij de kleine schaal van de bebouwing (legpatronen, toevoeging banden, textuur etc.).

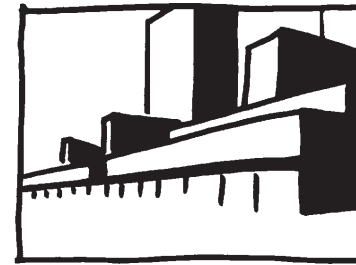




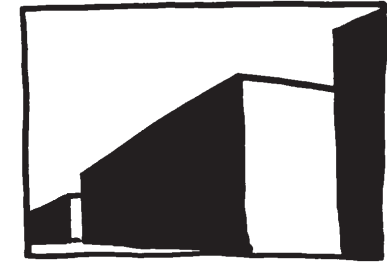
Het ordenen van de verscheidenheid

Er zijn grote verschillen in bebouwingstypes, in bouwstijlen, in volumes, in vormen, in gevelpatronen en kleurbeelden. Hoe kan er desondanks een grotere balans ontstaan in deze diversiteit? Dat is een kwestie van compositie: van het combineren van groot en klein, hoog en laag, oud en nieuw, donker en licht, zodoende dat er ensembles ontstaan waarin er sprake is van een evenwichtige verhouding tussen overeenkomst en verschil.

Om deze aanpak van verscheidenheid te illustreren is hier een analyse van een naoorlogs ensemble uit Rotterdam afgebeeld, als introductie op de Apeldoornse voorbeelden op de volgende bladzijdes. In dit voorbeeld zijn de gebouwen niet even hoog en staan niet naast elkaar in een wand, maar hebben verschillende hoogtes en zijn achter elkaar gegroepeerd in een zogenaamde 'tribune'.



stedelijke 'tribune'



wand

Voorbeeld Westewagensstraat Rotterdam

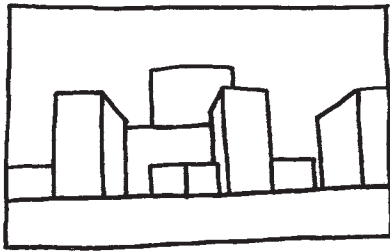
De bebouwing toont zich als een tribune:

Gelaagde volumeopbouw door halfopen verkaveling, afzonderlijke volumes en verschillende hoogtes.

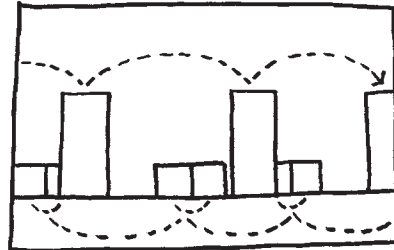
Door de openheid en gelaagdheid zijn steeds andere combinaties van gebouwen (voor- en achtergrond) zichtbaar.

De sprong van groot naar klein wordt niet in een keer gemaakt, de overgangen zijn genuanceerd.

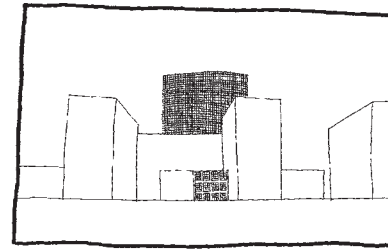




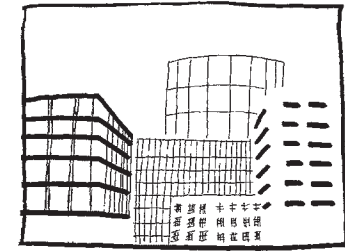
Vorm
Verschil in grootte en in vorm
Overeenkomst in de helderheid van de volumes



Serie, regelmaat en herhaling



Schaalcontrast en overeenkomst
De kozijnindeling van het kleinste pand komt overeen met de fijnmazige gevelstructuur van het grootste gebouw.



Belijning van het gevelconcept
Voor elk pand geldt:
eenvoud van het gevelconcept, één principe dat domineert.



elk gebouw heeft een eigen kleurbeeld, met elkaar vormen ze een mooi boeket

Textuur en kleur.

Er is een duidelijk verschil tussen de gebouwen op de voorgrond (de twee series) en de gebouwen op de achtergrond (de wand en de toren).

De gebouwen op de voorgrond zijn verwant door de expressieve detaillering van het geveloppervlak.

De achterliggende gebouwen zijn extreem vlak gedetailleerd. De gevels hebben wel een patroon maar geen reliëf.

kleinschalige tribunes

Zo'n getrapte en gelaagde volumeopbouw is ook voor het ruimtebeeld in Apeldoorn karakteristiek.

Vooraf in kleinschalige ruimtelijke situaties gaat het niet alleen om het ordenen van gebouwen ten opzichte van elkaar, maar ook om de rangschikking van andere 'objecten' als auto's, hagen, schuurtjes, bomen etc. En als drager, als voorgrond, gaat het om de verschijningsvorm van de vloer.



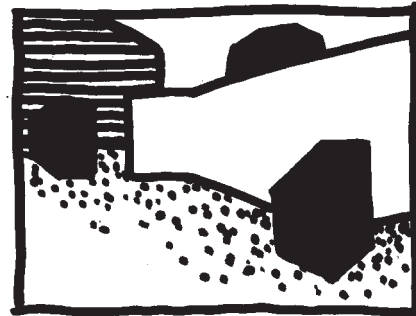
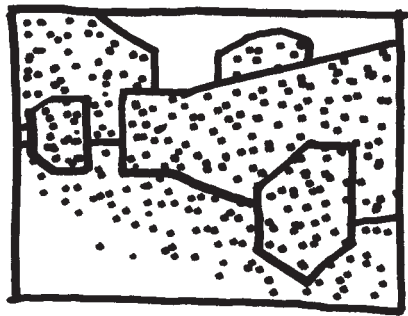
lage haag, daarachter hoge bomen, donker, gesloten gevelvlak bergingen en weefsel van lichte metselwerkstroken en vloeren.



kleine tribune van haag, schuur, hek, aanbouw, balkonhek, zij- en achtergevels en de kerk op de achtergrond.



tribune van trafo, containers, loods, lange wand rechts, stadhuis op de achtergrond.



geen ruis maar contrast en gelaagdheid

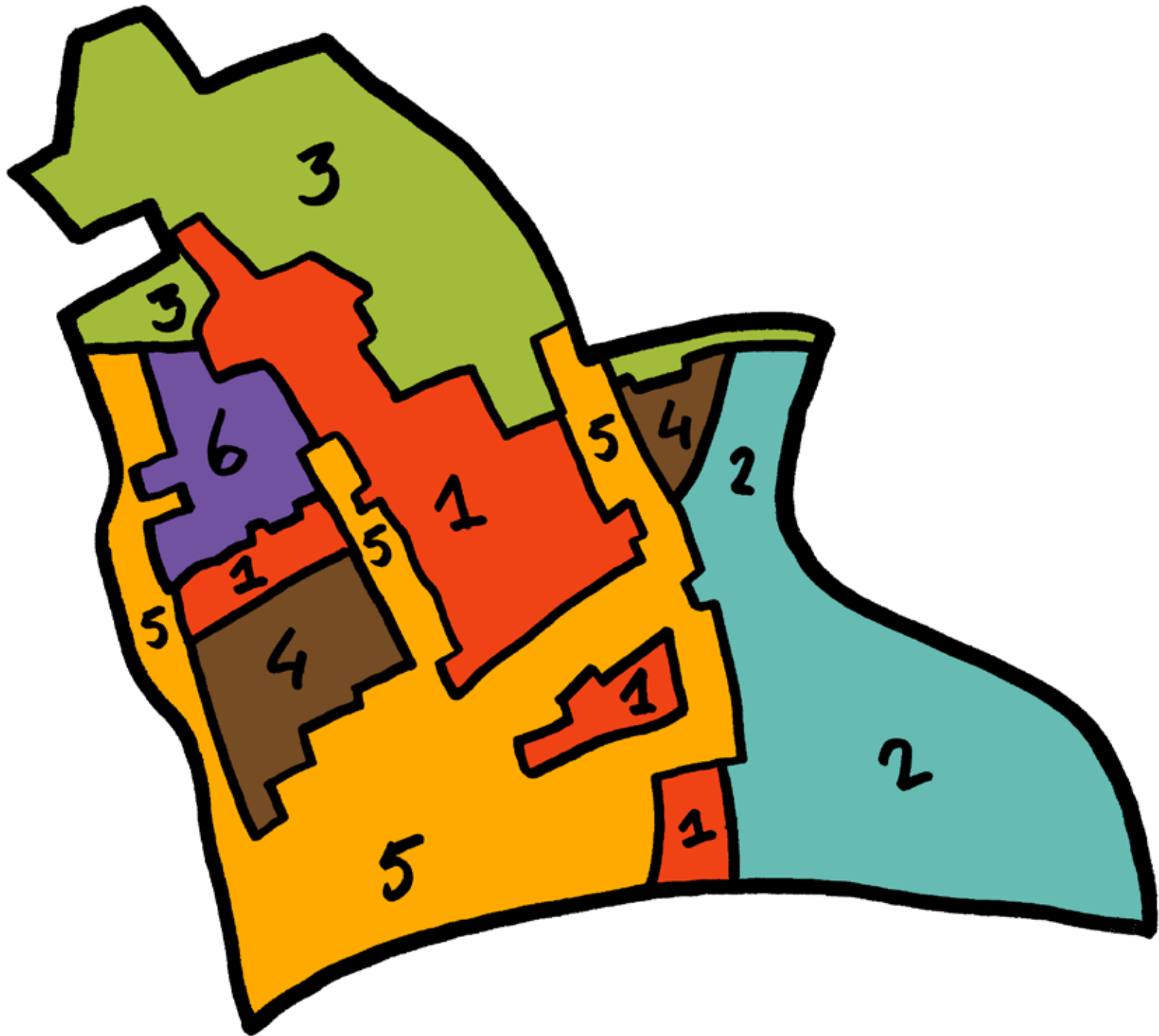
Alle objecten in de ruimte - gebouwen, bomen, hagen, auto's - moeten zich qua vorm en kleurbeeld voldoende van elkaar onderscheiden. Voor- en achtergrond moeten contrasteren, anders ontstaat er ruis en is er geen gelaagdheid en ruimtelijke diepte afleesbaar.



hoofd-, bij-, en aanbouw wit: het onderscheid vervaagt en alles plakt aan elkaar, rommelig maaiveld, de ruimte vervlakt: ruis



rustig maaiveld, het zwarte schuurtje onderscheidt zich van de rest van de bebouwing: contrast en gelaagdheid



DEEL 2

DEELGEBIEDEN

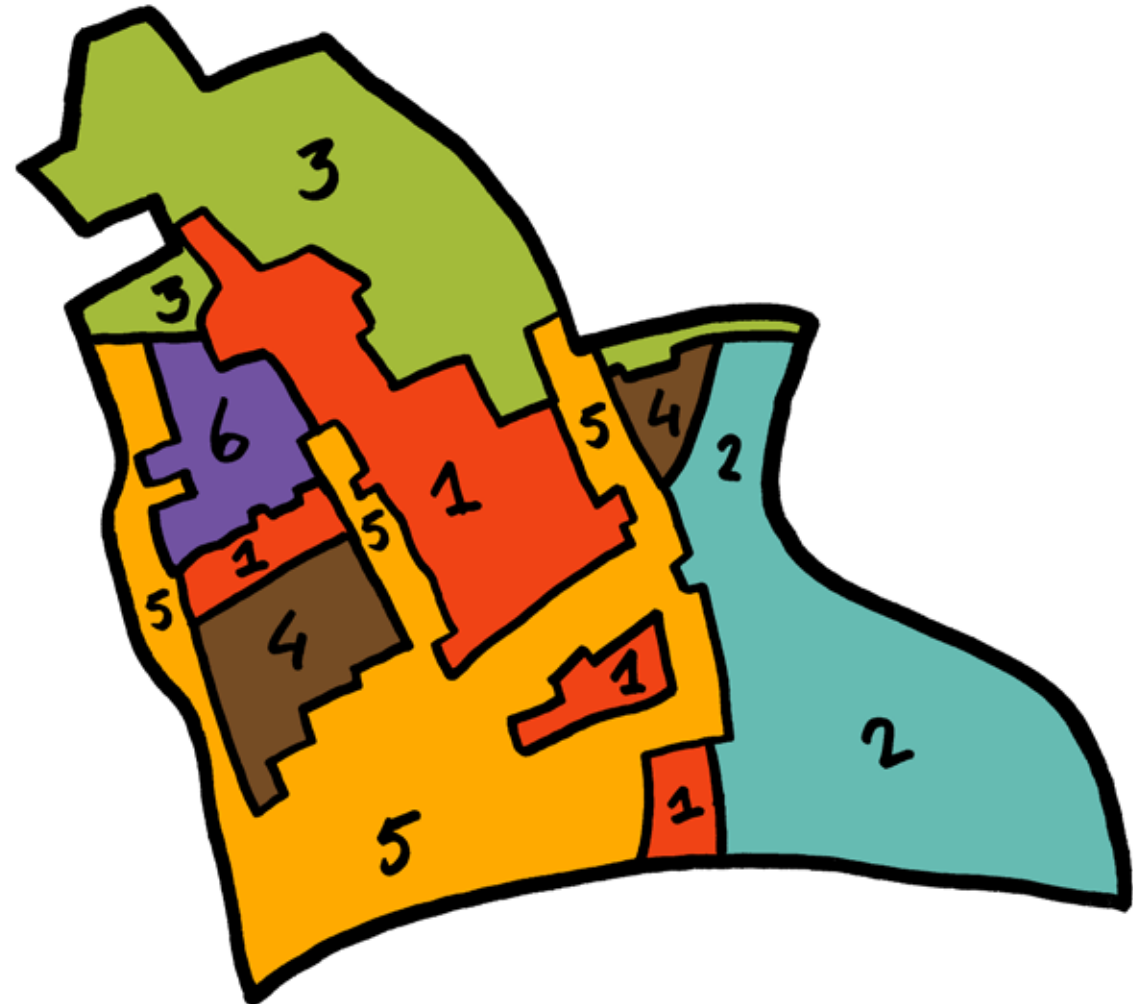
Uit de ontwikkelingsgeschiedenis is gebleken dat er sprake is van 6 'ontwikkelingsconcepten'. Op basis daarvan is de binnenstad opgedeeld in 6 deelgebieden. In het ruimtebeeld gaan we in op hoe die algemene structuurthema's een specifiek karakter krijgen in de deelgebieden. Aan elk van de 6 deelgebieden is een hoofdstuk gewijd. Elk hoofdstuk gaat in op de cultuurhistorische achtergronden die bepalend zijn geweest voor het ruimtebeeld van het deelgebied, analyseert de specifieke ruimtelijke kenmerken en benoemt bijbehorende aanbevelingen en aanknopingspunten voor toekomstige ingrepen.

deelgebieden

1. historische kern
2. kanaalzone
3. villa's en lanen
4. Apeldoornse huisjes
5. Centrum & Cityplan
6. cultuurkwartier Beekpark

deelgebieden

1. historische kern
2. kanaalzone
3. villa's en lanen
4. Apeldoornse huisjes
5. Centrum & Cityplan
6. cultuurkwartier Beekpark





lappendeken

De gebiedsindeling is in werkelijkheid natuurlijk minder scherp.

Op de bovenstaande kaart is de gebiedsindeling per gebouw weergegeven. Het laat zien dat de grenzen zelden abrupt en eenduidig zijn, maar vrijwel altijd diffuus en verschoven.

Het is belangrijk om bij toekomstige vernieuwingsopgaves een precieze keuze te maken tot welk deelgebied een plek behoort en welke bouwstenen daarbij gebruikt worden.

Even zoveel aandacht moet uitgaan naar een goed ontwerp voor de overgang tussen de deelgebieden. Het gaat er daarbij niet om de grens tussen deelgebieden te verscherpen maar om verdere verbrokkeling tegen te gaan. Het gaat altijd om maatwerk voor een specifieke plek in een specifieke context. Door precisie op alle schaalniveau's neemt de gelaagdheid van de stad toe, maar blijft tegelijkertijd goed leesbaar.

De kleuren in de lappendekenkaart corresponderen met de kleuren van de deelgebiedenkaart, maar elke kleur heeft hier twee tinten; een donkere tint voor de oudbouw en een lichte tint voor de nieuwbouw in het gebied.



**deelgebied I
historische kern**

Apeldoorn. Hoofdstraat

achtergronden

Het ruimtebeeld van de in oorsprong agrarische historische kern van Apeldoorn ontwikkelde zich vanaf de negentiende eeuw tot een stad met bijbehorende voorzieningen. Omstreeks 1830 had Apeldoorn een weekmarkt. Vanaf 1843 werd twee keer per jaar een veemarkt gehouden. In 1857 kwam er een wekelijkse graanmarkt bij en in 1861 de botermarkt. De handel floreerde. De Dorpsstraat werd Hoofdstraat en kreeg steeds meer het karakter van een winkelstraat met kleding- en meubelzaken, banken, juweliërs en levensmiddelenzaken. Het patroon van vrijstaande panden achter voortuinen veranderde in een vrijwel aaneengesloten lint van uiteenlopende bebouwing in de rooilijnen met bomen op de intervallen. De straten waren licht gebogen of geknikt en hadden gesloten perspectieven. De oorspronkelijke bebouwing maakte plaats voor nieuwe winkelpanden. Op enkele plaatsen bleef de oudbouw staan, zoals het landhuis Randerode (nu Van Kinsbergenstraat 2;4) waar de nieuwe winkelpanden rond 1900 in de voortuin werden gebouwd. De Van Kinsbergenstraat werd aangelegd in de voormalige villatuin. Het verdichtingsproces was begonnen. De diepe kavels aan weerszijden van de Hoofdstraat werden gaandeweg bebouwd en voorzien van nieuwe straten. Voor de paarden en koetsen werden aan de westzijde achterlangs de Hoofdstraat parallelle routes aangelegd, zoals nu nog te zien is aan de 'Bloemensteeg', de steeg bij Mariastraat 16 ('het Achterom') en de bevoorradingsroute tussen Oranjerie en Hoofdstraat. Voor de nijverheid en ambacht werd aan de oostzijde van de Hoofdstraat de parallelle route van de Marktstraat aangelegd. De belangrijkste en voornaamste gebouwen zoals hotels en herbergen stonden aan de hoofdstraten en pleinen, en de minder voorname en ondersteunende gebouwen zoals stalhouderijen stonden aan de 'achterstraten'.

Het bebouwingsbeeld in de historische kern was en is divers. De gebouwen dateren uit verschillende bouwperiodes en zijn in uiteenlopende bouwstijlen uitgevoerd door veelal lokale architecten als W. ten Tuijnte, J.A. Wijn, G.W. van den Beld,

A.H. Wegerif, J. Heuvelink en G. de Zeeuw. Daarin zijn enkele hoofdgroepen te onderscheiden. Allereerst wordt het ruimtebeeld gedomineerd door panden uit de laatste decennia van de negentiende eeuw en eerste decennia van de twintigste eeuw. De karakteristiek van deze winkelpanden is in hoofdzaak: individueel, hoger dan breed, drie bouwlagen met kap, (gemoderniseerde) winkelpui op de begane grond, woonlagen met grote vensters op de verdiepingen, hoekaccenten, uiteenlopende historiserende bouwstijlen met nieuwigheden als Art Nouveau-elementen en overvloedige ornamentiek. De volgende bouwstroom van winkelpanden dateert uit het interbellum. Deze panden hebben in hoofdzaak de volgende verschijningsvorm: collectief, breder dan hoog, drie bouwlagen met plat, (gemoderniseerde) winkelpui op de begane grond, hoekaccenten, sobere maar verzorgde baksteenarchitectuur met stijlinvloeden van de Amsterdamse School, erkers, balkons, bandvensters en stalen ramen. De vroeg-naoorlogse winkelpanden tot slot bestaan enerzijds uit grote doosvormige warenhuizen met een transparante begane grond en gesloten verdiepingen en anderzijds uit kleinschalige invullingen of vernieuwde voorgevels in de korrelgrootte van de oudbouw maar dan in een zakelijker en soberder uitvoering, veelal met beton.

Van oudsher de belangrijkste verbijzonderingen in het bebouwingsbeeld waren het Raadhuis en de kerkgebouwen. Het centraal gelegen raadhuis werd in 1842 gebouwd achter een voorplein, ter plaatse van de oude kerk, kreeg later een extra bouwlaag, brandde in 1943 af en werd in de jaren zeventig weer opgebouwd. Het voorplein was enige tijd als marktplein in gebruik maar kreeg later een nieuwe inrichting met twee rijen bomen en een plantsoen waarin een borstbeeld van koning Willem I (beeldhouwer P. Puijpe, 1913). De historische kern lag opgespannen tussen enerzijds de neogotische Maria-kerk aan de Hoofdstraat (Boerbooms, 1896-1898 en Cuypers & Stuyt, 1901-1902) en de neorenaissance Grote Kerk (J. Verheul, 1891-1892).



markt in 1895 bij het eerste raadhuis uit 1842, dat in 1898 zou worden vergroot (bron: CODA)



kruispunt Deventerstraat – Dorpsstraat, 'de hoek' genaamd (foto van fotograaf Kerkmeijer uit 1890, bron: CODA)



de Korenstraat (bron: CODA)

parcelering

De parcelering van de binnenstad is het resultaat van veel bewerkingen. De Hoofdstraat is een geleidelijk aan verdicht lint met smalle diepe kavels. De Markstraat is aangelegd op een diep kavel aan de Beekstraat dat overdwars is verkaveld met ondiepe en brede kavels.

Langs de Nieuwstraat schuiven allerlei kaveltypes aan; enkkavels aan de westkant, achterkavels en zijkavels aan de oostkant.

De rangorde van de straten wordt duidelijk door de richting van de kopgevel van het hoekpand.

Tussen de Hoofdstraat en de Nieuwstraat ligt op de loop van een blusbeek nog een reeks steegjes.

Het verloop van de straten is licht gebogen en geknikt met gesloten perspectieven en zichtlijnen.

Het is eerder uitzondering dan regel dat de bebouwing aansluit. Er is een enorme veelheid aan poortjes en steegjes. Daarachter liggen woningentrees, expeditieruimtes, dienstingangen en fietsenbergingen. Het gebruik van de straat is daardoor divers en meer dan winkelen alleen.



de Deventerstraat in de richting van de Dorpsstraat (bron: coll. Tijink)



de Dorpsstraat ter hoogte van het Raadhuisplein (bron: coll. Tijink)

historische gelaagdheid: 1832



1916



2008



contouren van oude dorpskerk ter plaatse van Raadhuisplein

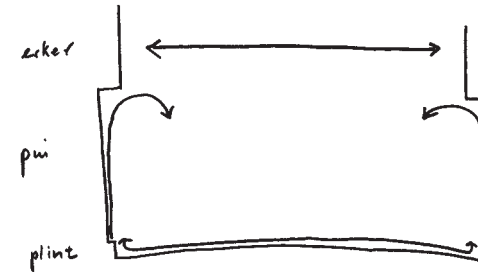
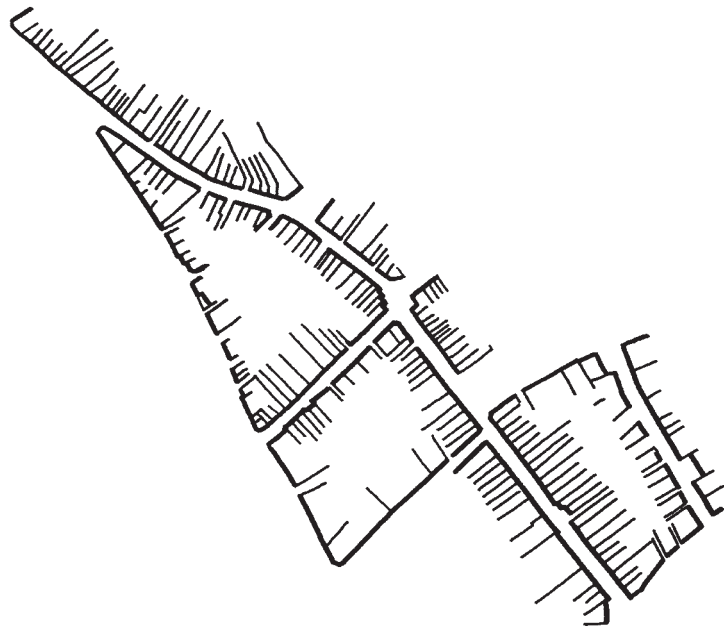


het raadhuis



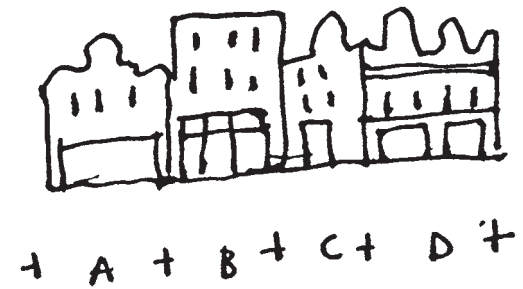
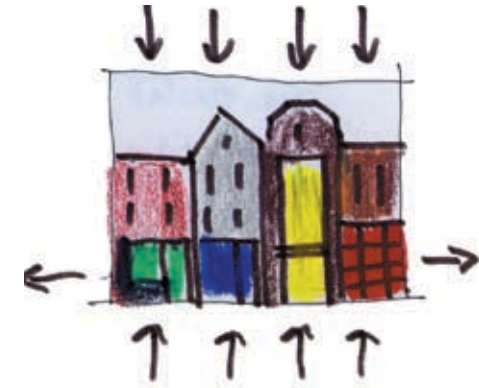
het gemeentehuis

straatbeeld



Het straatbeeld wordt bepaald door een aaneenrijging van gebouwen uit verschillende bouwperiodes/bouwstijlen en van diverse korrelgroottes (lint), incidenteel komen bouwstromen van 4/5 panden voor. De panden zijn direct tegen elkaar aangebouwd (wand) of met een poort of steegje ertussen. De bouwhoogtes wisselen van één lag met kap tot 4 bouwlagen. De begane grond is meestal in gebruik als winkelruimte, horeca of bedrijf. Op de ansicht uit hete begin van de vorige eeuw is het straatbeeld leeg en opvallend ruim door de afwezigheid van vervoersmiddelen, straatmeubilair, luifels en reclameborden. Onder- en bovenbouw van de bebouwing zijn middels erkers of bijzonder lijst- en

lofwerk helder van elkaar gescheiden en brengen in het lengteperspectief van de straat een (subtiële) zonering aan tussen een winkelgebied beneden en een ruimte daarboven met de woningen. Beneden: winkelpuien, natuurstenen plint, terug liggend entreegebied (in het lengteperspectief niet te zien), stoep, wegdek. Daarboven de verticale ritmering van erkers, kozijnen, verspringende en geprofileerde dakcontour. Het grootste verschil met nu is de sterkere scheiding tussen weg en winkelruimte. Cruciaal hiervoor is de plint, hij is niet alleen de zichtbare voet van de bebouwing maar ook de zoom van het maaiveld. Daarnaast zorgt ook de stoep en het terug liggende entreegebied voor een meer ge-laagde overgang tussen straat en winkel.

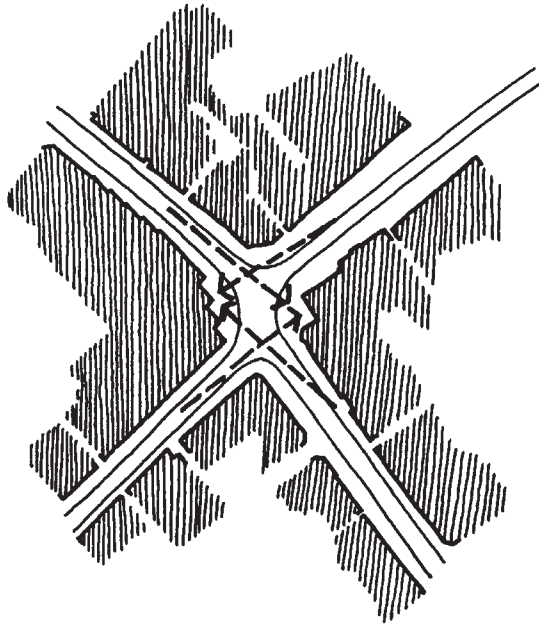


Een aaneenrijging van individueel vormgegeven woon- en winkelpanden met een duidelijk afleesbaar verschil tussen beneden- en bovenbouw. Essentieel voor het lengteperspectief is de afwisseling en traditionele detaillering van de dakcontour, het ritme van de incidenteel voorkomende erkers en een heldere overgang van de winkelpui naar de vloer.

De rijke diversiteit van de bovenbouw van de straatwanden wordt overstemt door een kakafonie aan reclameborden, luifels, winkeluitstallingen en straatmeubilair. Het straatbeeld verrommelt.

Schematische weergave van de ontwerpthemata's: Lichte variatie in kavelbreedte, bouwhoogte, hoogte winkelpui, dakcontour, uitwerking winkelpui, kleurbeeld. De uitwerking van de winkelpui is ondergeschikt aan de verticaliteit van het totale gevelbeeld.

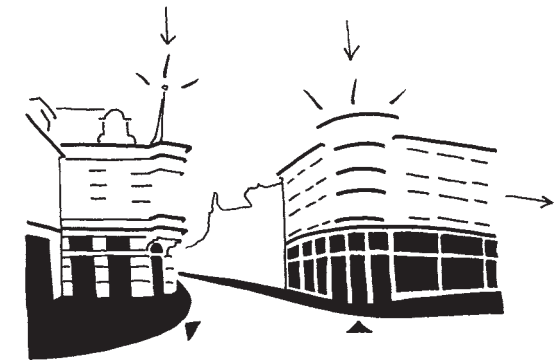
hoek - kruispunt



De kruispunten zijn niet symmetrisch maar vaak iets verschoven of gedraaid. Daardoor schuift er altijd bebouwing in het beeld aan het einde van de straat. Het individuele hoekpand is de blikvanger en het oriëntatiepunt in het stelsel van lange lijnen.
(hierboven: kruispunt Hoofdstraat - Korenstraat)



In tegenstelling tot het rechter voorbeeld is deze hoek niet meer dan een toevallige verzameling van volumes, volledig uit balans.



voorbeeld van een asymmetrische uitwerking van de hoekbebouwing, waarbij er ondanks verschillen in voetprint, contour en bouwstijl toch sprake is van een onderlinge balans. Wat overeenkomt is de verweving van het verticale hoekaccent en de horizontale geleiding en belijning in het gevelbeeld en een kleinschalige detaillering.

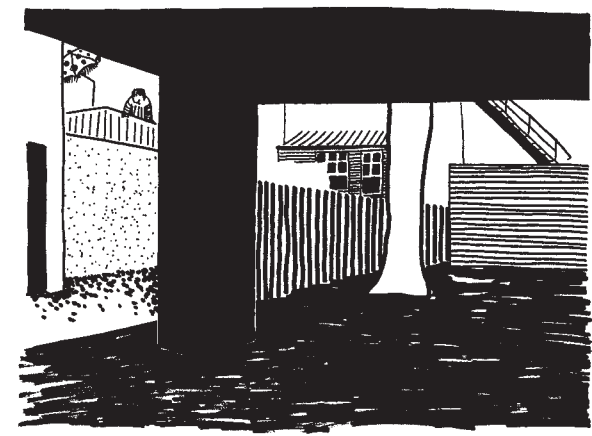
doorzicht



Links: Een gelaagde doorkijk langs een informeel dwarsstraatje naar een niet openbaar binnenterrein: de hoge kruin van een boom achter een laag poortje, een erker van een woonhuis, balkons, rijk uitgewerkte dakcontouren, plastische gevelbeelden. Een mooi contrast tussen een veelheid aan details op de voorgrond en de suggestie van oneindigheid daarachter. Of tussen een stenige ruimte op de voorgrond en een begroeide daarachter.
 Rechts: Dit doorzicht mist de gelaagdheid van de andere voorbeelden. Wat men ziet is een barre doorgang en een hoge blinde muur.

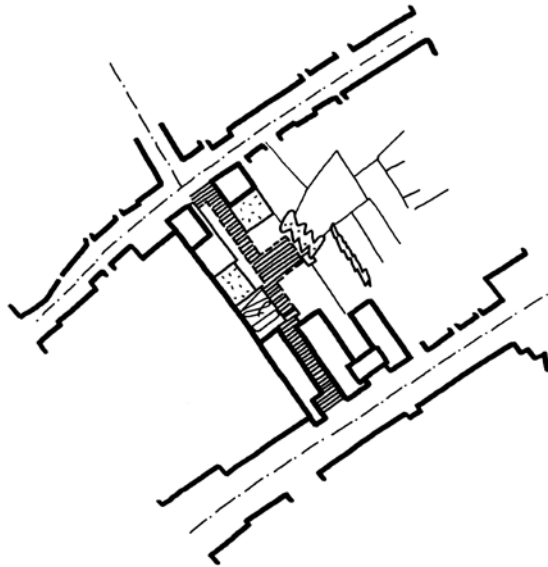


Gelaagde doorkijk naar een informeel achtergebied. De doorzichten zijn voor de ervaring van de Apeldoornse binnenstad van cruciaal belang. De kwaliteit ervan bepaalt of de informele structuur ook daadwerkelijk een verrijking van de voetgangersroute vormt. De kwaliteit van de doorzichten is te vergelijken met wat het decor in een theater teweegbrengt. Het gaat om de illusie, de suggestie van ruimte en niet om hoe die precies is gemaakt. >



> Voor de toeschouwer geldt alleen wat die vanuit zijn plek op het toneel ziet. Zo ook voor de voetgangers in de binnenstad. Alles wat hij in het voorbijgaan kan opvangen telt: de blik door de poorten heen, naar de voet van een boom, een zonnig terras, een mooie tuinmuur. Of over een mooie poort heen naar de kruin van een hoge boom, terwijl 't gebied daarachter enorm rommelig kan zijn. Aandacht voor creatieve oplossingen.

binnenterrein - poort - doorgang



De looproute achter V&D, is een bypass in de luwte van de drukke winkelstraten. De route voert langs een groot en min of meer openbaar binnenterrein, in het verlengde van de Marktstraat. Een toevallige verzameling van achterkanten van winkelpanden, kantoren en woningen, van garageboxen, loodsen en schuurtjes, van geparkeerde auto's, vuilcontainers, van hekwerken en afzuiginstallaties, van oude tuinmuren, bomen en dakterrassen.



Opvallende, moderne invulling als markering van de poort naar het binnenterrein.
De poort is een overgangselement tussen twee contrasterende gebieden. Hij maakt de ervaring van het verschil pas mogelijk. Door een poort gaan kan spannend zijn, het kan ook heel benauwend en treurig zijn, omdat hij te smal is of te laag, te donker, te vies of te rommelig en bar in z'n materiële verschijningsvorm. Aandacht voor een nauwkeurige afstemming van de maatvoering, de vorm, de lichtval en de materiële uitstraling van vloer en wanden zijn gewenst.



Een voorbeeld van een mooie begeleiding van de wanden: rustig, spannende breedte, tactiele uitstraling van de nieuwe wand. Door de knik aan 't einde kan men slechts een glimp opvangen van het binnenterrein verderop.



De route mist een rustige, aangename ruimtelijke begeleiding op voetgangersniveau/ooghoogte, die de rommel daarachter enigszins op afstand kunnen houden/filteren. Barre uitstraling van hekwerken en rommelige achterkanten van de winkelpanden. Geen mooi uitzicht aan 't einde van de route.

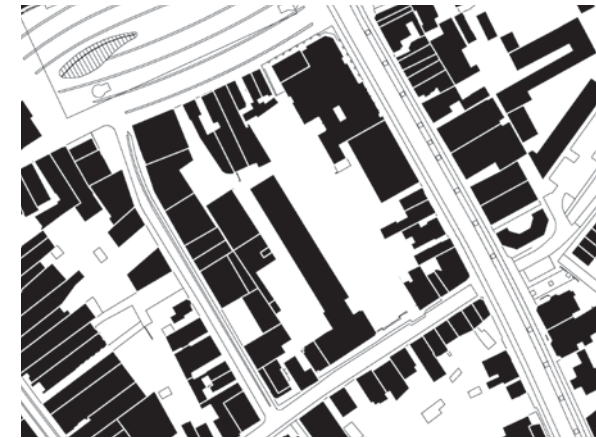


Een nieuwe plek, opzij van de drukte, alleen toegankelijk via het warenhuis. Het terras voegt levendigheid toe aan het gebied, aan de looproute beneden, zonder zich al teveel op te dringen. Het blijft op afstand, houdt iets geheimzinnigs. De toegevoegde schermachtige façade van de nieuwe fietsenstalling is een mooi voorbeeld van de mogelijkheid om door te ontwerpen op de bestaande situatie. Het is een toevoeging die dit op zich niet oogstrelende ensemble heeft verrijkt.



Wederom zicht vanuit het hoger gelegen terras op de noordelijke 'ingang' tot het binnengebied, richting Marktstraat. Een ruimtebeeld met een getrapte volumeopbouw, waarin het zicht op de daken een belangrijke rol speelt. Helaas veel onooglijke details zoals grof gedetailleerde boeiborden, hekwerken of andersoortige omheiningen. Met name de 'entree'/overgang naar de Marktstraat vraagt om een aanpassing.

De lange diepe kavels aan de Beekstraat vormen de ondergrond voor de Marktstraat, maar ook voor de twee binnenterreinen daarachter. De maat van de kavels is nog herkenbaar in het lange en ondiepe gebouw dat er staat.



Een poort naar een binnenterrein dat niet openbaar toegankelijk is. Gewoon een uitsparing in de muur, utilitair vormgegeven met een prettig houten plafond en bakstenen muren. Wel een doorgang die het contrast tussen de straatruimte en het binnengebied voelbaar maakt. Is het toeval dat dit witte huisje precies door de poort wordt omlijst?

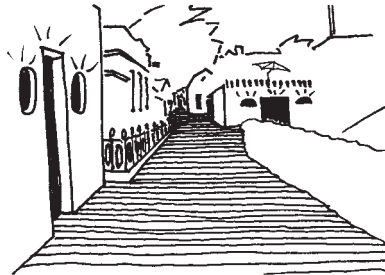


Tegenover het frontale beeld op het witte Apeldoornse huisje hier het uitzicht vanuit de poort in richting van het binnengebied: weids met uitzicht op oude bedrijfsgebouwen en loodsen en op de achtergrond het witte stadhuis. Bijzonder ensemble door de grote schaalcontrasten in de bebouwing: de lange, hoge wand van het bedrijfsgebouw werkt als ruggesteun en ordent/verbijzondert de kleinschalige bebouwing eromheen.



Utilitaire materialen, bijzonder gedetailleerd.

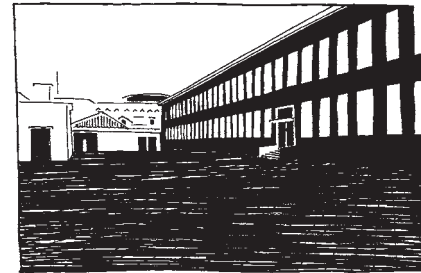
ontwerpthema's binnenterrein



aangename programmering en detaillering van maaiveld en randen



gelaagde uitwerking overgang achterkanten parkeren

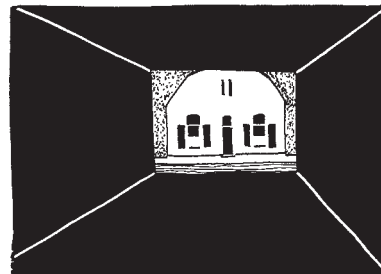


het grote ordent het kleine

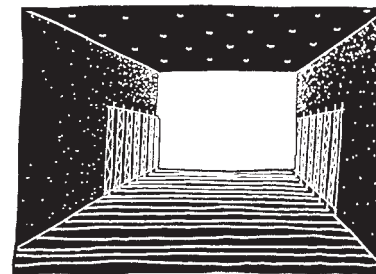


contour en detaillering daken

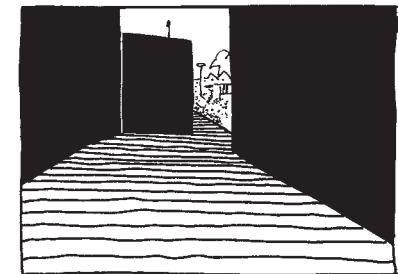
de uitwerking van het maaiveld: onderverdeling, palet materiaal en kleur, detaillering, schaal van het materiaal. Aandacht voor de bindende werking en de continuïteit van de vloer en dus een beperkt aantal maaiveldtypes en materialisaties.



uitzicht poort

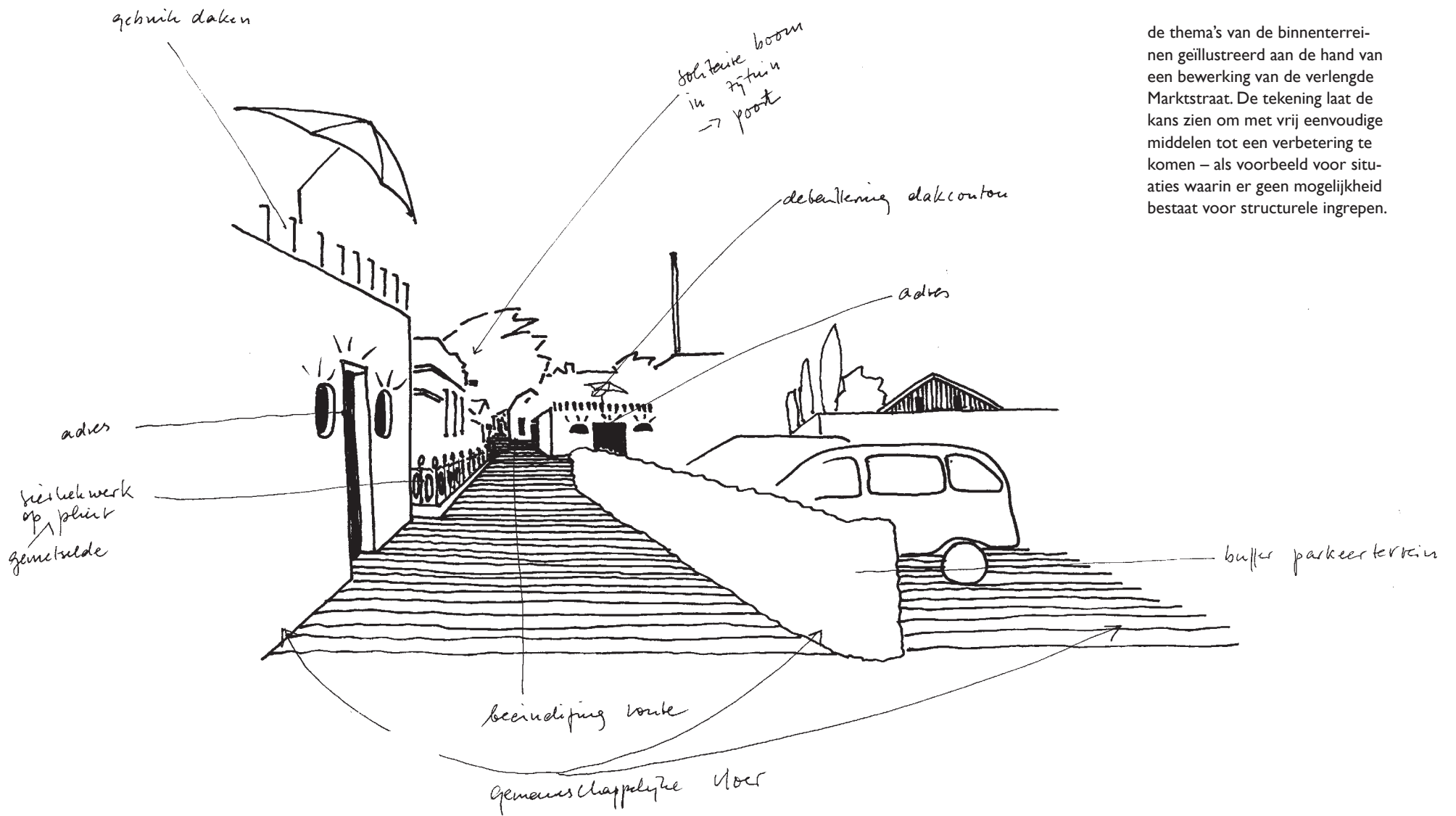


aankleding en hekwerk poort



spannende encenering doorgang, beweging!





de thema's van de binnenterreinen geïllustreerd aan de hand van een bewerking van de verlengde Marktstraat. De tekening laat de kans zien om met vrij eenvoudige middelen tot een verbetering te komen – als voorbeeld voor situaties waarin er geen mogelijkheid bestaat voor structurele ingrepen.



**deelgebied 2
kanaalzone**

achtergronden

Het Apeldoorns kanaal is van grote invloed geweest op het ruimtebeeld van het aangrenzende gebied tot aan de historische kern. De voorgeschiedenis van het kanaal gaat terug tot het begin van de zeventiende eeuw, toen plannen werden gemaakt voor het bevaarbaar maken van De Grift. De realisatie hiervan werd bemoeilijkt door de rechten van de molenaars op de watertoevoer en stroming in De Grift. Het duurde nog tot 1 oktober 1824 toen bij Koninklijk Besluit 'kanalenkoning' Willem I de politieke en financiële steun gaf voor de aanleg van een nieuwe waterweg tussen Apeldoorn en Hattem. De initiatiefnemers hoopten met de aanleg van het kanaal de land- en bosbouw op de onherbergzame Veluwe en de (papier)industrie in Apeldoorn tot verdere bloei te brengen. Bovendien wenste de koning een betere ontsluiting van de uitgestrekte kroon- en staatsdomeinen. De aanleg van het Apeldoorns kanaal kwam in twee fasen tot stand. Allereerst werd in de jaren 1824-1829 het noordelijke deel tussen Apeldoorn en de IJssel bij Hattem gegraven. De watertoevoer werd veilig gesteld door de aankoop van de Kaijersbeek, die na verlegging uitmondde in de havenkom ten noorden van de Deventerweg. Vervolgens werd tussen 1858 en 1866 het kanaal in zuidelijke richting doorgetrokken naar Dieren. Het kanaal werd met een ruime bocht om het toen nog bestaande landgoed Welgelegen heen geleid. De papierindustrie, het bouwbedrijf en het personenvervoer profiteerden van de nieuwe vaarroute. Grote hoeveelheden bakstenen voor gebouwen en klinkers voor de verharding van wegen werden over het kanaal vervoerd. Het kanaal en de spoorlijnen betekenden een krachtige impuls voor de industrialisatie. De aan huis gebonden nijverheid maakte geleidelijk aan plaats voor grotere fabriekscomplexen. Belangrijke nog bestaande fabrieksgebouwen in de kanaalzone ter hoogte van de binnenstad zijn het kantoor van de voormalige gasfabriek aan de Stationsstraat (1863), de Nettenfabriek 'Von Zepelin & Co' met een kantoorvleugel aan het Stationsplein / Spoorstraat en de productiehallen met sheddaken op het

achterterrein tot aan de Veldhuisstraat (1883) en de verfstoffenfabriek Talens met een kantoorvleugel aan de Sophialaan (G.W. van den Beld, 1927) en gestapelde bedrijfshallen op het achterterrein (sinds 1899). Kenmerkend is het onderscheid tussen de representatieve architectuur van de kantoren aan de voorzijde en de zakelijke bouw van de productieonderdelen aan de achterzijde. Vooral de productieonderdelen hebben een grootschalige, robuuste en industriële uitstraling die van oudsher zo karakteristiek is voor de kanaalzone. Juist deze gebouwen onderscheiden de kanaalzone van de aangrenzende historische kern. Zo waren de cilindervormige gashouders van de gasfabriek opmerkelijke identiteitsbepalende elementen binnen dit industriële landschap dat thans nog slechts door een paar laatste restanten levend en beleefbaar wordt gehouden.

Karakteristiek voor dit gebied was voorts de vermenging van grootindustrie met aan huis gebonden kleinschalige bedrijvigheid. Het daarbij behorende ruimtebeeld bestond uit individuele woonhuizen op ruime kavels met bedrijfsbebouwing tussen en achter de woningen. Het functionele karakter van de kavels werd benadrukt door de stalling van apparatuur en de opslag van goederen op het erf. Dit karakteristieke beeld is op onderdelen nog herkenbaar in de Spoorstraat, Polstraat, Molenstraat en de Molendwarsstraat.

Het kanaal werd vanaf de jaren zestig in fasen voor de scheepvaart gesloten, maar behield zijn waterhuishoudkundige functie. Sinds de jaren negentig beleeft het kanaal een revival, vanuit de overtuiging dat het een meerwaarde kan betekenen voor de beleving en identiteit van het Apeldoornse centrum. Sindsdien is de transformatie van de kanaalzone in volle gang. De elkaar versterkende combinatie van groot en klein alsmede het rommelige en bedrijvige karakter van kanaalzone dreigt door de vergaande sloopplannen in de kanaalzone echter verloren te gaan in, op zichzelf goed ontworpen nieuwbouwprojecten.

het Apeldoorns Kanaal (bron: coll. Tijink)



de kanaalzone in zuidelijke richting, gezien vanaf een gashouder van de gasfabriek (bron: coll. Tijink)



het fabrieksgebouw van Talens uit 1927 (bron: CODA)



het kanaal met de gasfabriek, gezien in noordelijke richting (bron: coll. Tijink)

parcelering

Typisch is de menging van grote en kleine kavels en de mikadovormige wegenstructuur. De verkavellingsrichting van de landbouwgronden en de oude landwegen zijn nog daarin herkenbaar; ongeveer rechthoekige kavels tussen 'vorkachtige' versnijdingen. Nieuwe wegen tussen kanaal en station, de bocht in het kanaal en de spoorlijnen hebben nog een aantal van die versnijdingen toegevoegd. Het maakt dat afstanden en richtingen moeilijk in te schatten zijn. Bij de Kanaalstraat ligt het Kanaal dicht bij de kern, maar bij de Polstraat lijkt het wel alsof het aan de rand van de stad ligt.

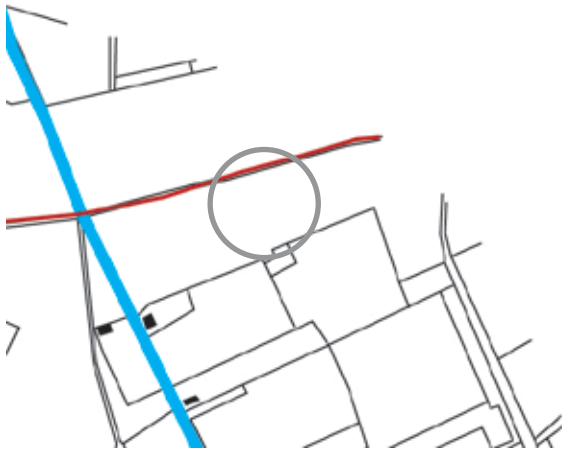


de kanaalzone (bron: CODA)



de gasfabriek, begin twintigste eeuw (bron: CODA)

historische gelaagdheid: 1832



1916



2008



Veldhuisstraat

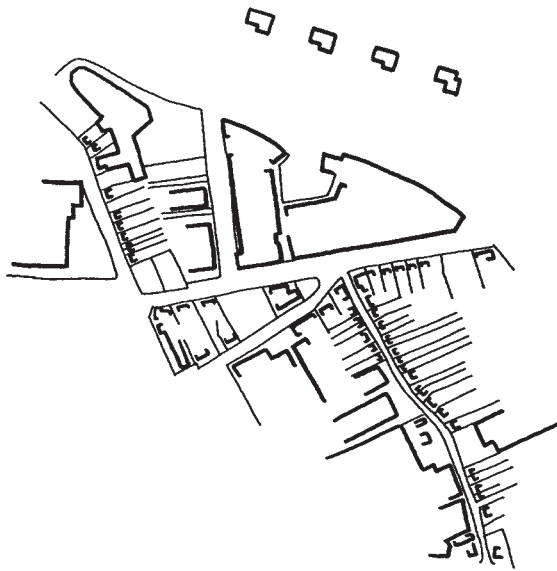


Talens aan de Sophialaan



nieuwbouw Stadskade

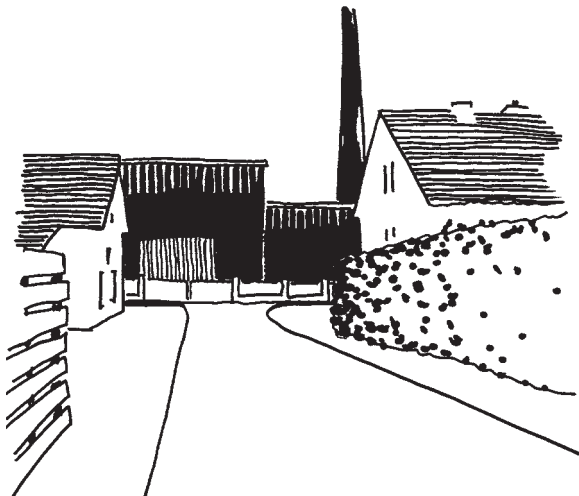
straatbeeld



Het straatbeeld is gemengd, Apeldoornse huisjes, schuren, grote bedrijfsgebouwen en grote woonblokken staan naast en achter elkaar. Het levert een informele en enigszins vrijgevochten sfeer op met spannende schaalcontrasten. Door de vernieuwingen van de laatste jaren verschuift het accent naar grote woonensembles. Daardoor vervlakt het informele karakter van dit gebied.

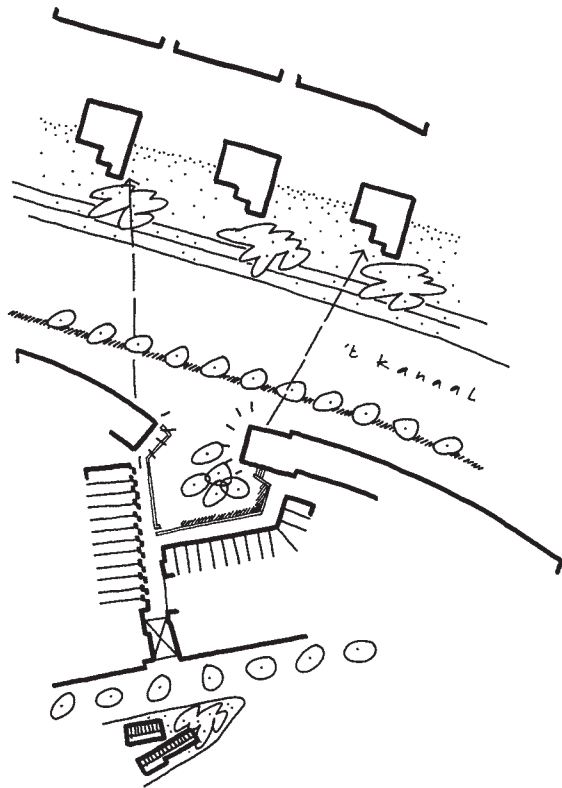
Landschappelijke ensembles van oude fabrieken met hun utilitaire randgebieden, Apeldoornse huisjes met kleine bedrijvigheid op het erf, lommerrijke voor- en zijtuinen en een informele beplanting van solitaire oude bomen losjes in de straten en in de privétuinen.

hoek - kruising



Karakteristieke ontmoeting van oude fabriek met utilitaire erfafscheiding en groene voor- en zijtuinen van losjes geplaatste apeldoornse huisjes

doorzicht



De encenering van de overgang van het landschap naar de tuin, van de torens en langs de wanden naar de kleine huisjes.





Twee heel verschillende uitzichten vanuit één (voorbeeldig gedetailleerde) poort: het beeldvullende uitzicht met de kleine huisjes en tuintjes aan de ene kant tegenover het Wijdse en landschappelijke uitzicht naar de andere kant. Het Apeldoornse repertoire vertaald naar een moderne bouwopgave.



Een groep kleine villa's aan de overkant van de grootschalig nieuwbouwcomplexen: een bijzonder contrast

A sepia-toned photograph of a residential street. In the foreground, there is a grassy lawn with some bushes. In the middle ground, two large, multi-story houses are visible. The house on the left has a prominent chimney and a gabled roof. The house on the right is partially obscured by a large, leafy tree. The background shows more trees and a clear sky. The overall scene is peaceful and well-maintained.

**deelgebied 3
villa's en lanen**

achtergronden

De rust, ruimte, natuur, verbindingen, voorzieningen en nabijheid van de Koninklijke familie maakten Apeldoorn tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor welgestelde renteniers en gepensioneerden. De lage grondprijzen, woonlasten en arbeidslonen van ambachtslieden en huispersoneel zorgden bovendien voor financieel gunstige condities. De aankoop in 1874 van landgoed De Pasch door de fabrikant en grootgrondbezitter H.C. van der Houven van Oordt, was de eerste en belangrijkste aanzet tot de aanleg van De Parken. Ter nagedachtenis van deze initiatiefnemer is in het Oranjepark een hardstenen gedenkbank geplaatst (J.A. Wijn, 1907). Met hetzelfde doel kocht jonkvrouw J.P. van Weede in 1902 landgoed Sophia's Hoeve om er wegen aan te leggen en villa's te bouwen (o.a. de zogenaamde Talensvilla op Deventerstraat 39).

Het landgoed De Pasch werd deels herverkaveld voor vil-labouw en deels ingericht als openbaar wandelpark. Voor het gedeelte rondom het Oranjepark ontwierp de Zutphense landschapsarchitect H.H. Hogeweg (1799-1881) een plan. Bij de uitwerking hiervan waren waarschijnlijk de tuinarchitect Copijn uit Groenekan en de Arnhemse architecten G.J. van Gendt en C.M.G. Nieraad betrokken. Tegelijkertijd werden ook de Stationsstraat, de Sophialaan en het Sophiapark particulier ontwikkeld en aangelegd als een rechtstreekse en statige verbinding tussen De Parken en het station. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij hield kantoor aan de Deventerstraat nabij de Stationsstraat.

Het villapark werd grotendeels in de periode 1875-1940 bebouwd. Het ruimtebeeld wordt primair bepaald door het groene karakter en de brede opzet van de statige lanen, de ruime parken in Engelse landschapsstijl en de private voor- en achtertuinen met hekwerken als erfafscheiding (doorzichten op de tuin en de bebouwing daarachter). De meanderende

waterpartijen, de boomgroepen en de doorkijkjes in het Oranjepark zorgen voor een schilderachtige sfeer. De (half) vrijstaande villa's staan achter voortuinen en zien waar mogelijk uit op het park. De eerste bouwstroom uit de periode 1875-1915 bestaat overwegend uit grote en rijk gedecoreerde villa's van twee bouwlagen met kap, serres, erkers en veranda's in uiteenlopende historiserende bouwstijlen, soms met kenmerken van de Chaletstijl. Deze categorie domineert het bebouwingsbeeld. De tweede bouwstroom uit de periode 1915-1940 bestaat veelal uit kleinere en eenvoudiger woonhuizen op kleinere kavels in zogenaamde interbellumarchitectuur, dat wil zeggen een sobere baksteenarchitectuur met bescheiden metselwerkaccenten, grote raampartijen en markante kappen met overstek. De belangrijkste verbijzondering in het bebouwingsbeeld is de markant gesitueerde hervormde Grote Kerk nabij de samenkomst van de Koninginnelaan, Canadalaan en Regentesselaan, als een onmisbaar oriëntatiepunt bij een van de belangrijkste toegangen tot de villabuurt. Daarnaast zijn er verspreid over de wijk diverse voorzieningen tussen de villa's opgenomen, zoals de voormalige sociëteit aan de Kerklaan (Van Gendt & Nieraad, 1879), de voormalige bioscoop aan de Paslaan (C. Wegerif, 1918-1920), de synagoge aan de Paslaan (C.A.W. Heuvelink, 1960) en het gemeentelijk zwembad aan de Badhuisspreng. Meer recent zijn in de richting van de Deventerstraat aan het oorspronkelijke bebouwingsbeeld enkele nieuwe kantoorgebouwen toegevoegd. Door het veel grotere volume van de kantoorgebouwen is er geen sprake meer van villa's met voortuinen maar van grootschalige kantoren op een kaal en krap kavel. Ook zijn veel villa's in gebruik genomen als kantoren. De inrichting van de voor-, zij- en achtertuinen als parkeerplaats en de verwijdering van de karakteristieke erfafscheidingen vormen storende aantastingen van het karakteristieke oorspronkelijke ruimtebeeld.



het Oranjepark, op de achtergrond de Kerklaan (bron: coll. Tijink)



de Kerklaan (bron: collectie Tijink)



het Oranjepark met muziektent in 1908 (bron: coll. Tijink)

parcelering

Planmatig uitverkaveld landgoed met grote woonkavels. De richtingen uit het onderliggend landschap zijn nog herkenbaar. Het hart van het gebied wordt gevormd door het park. De woningen staan op de voorste helft van het kavel. De bijgebouwen staan op het achterste deel van het kavel. Bij de geleidelijke en kavelgewijze vernieuwingen van de laatste 50 jaar is de bebouwing stelselmatig te groot voor het kavel waardoor veel bomen zijn verdwenen en tuinen zijn verkleind en verhard. Van de laanbomen zijn er niet veel meer over. Het parkachtige karakter is daardoor ernstig verschaald.



entrees - de Kerklaan (bron: coll. Tijink)



entrees - Deventerstraat vanaf de Griftbrug (bron: coll. Tijink)

historische gelaagdheid: 1832



1916



2008



villa's aan de Kerklaan

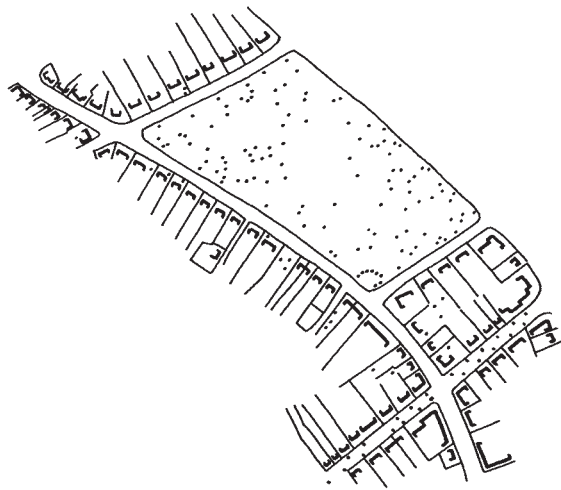


villa's aan de Kerklaan



modern kantoorgebouw aan de Kerklaan

straatbeeld



De grote bomen in de tuinen, de lanen en in het park. domineren het straatbeeld en omlijsten de bebouwing. Grote, rijk gedecoreerde villa's met serres, veranda's en torentjes in uiteenlopende historiserende bouwstijlen op ruime kavels gedurende de periode 1875-1915 (2 lagen met kap). Kleinere en eenvoudiger woonhuizen vanaf ca. 1910-1915 tot 1940 op kleinere kavels. Groene voortuinen met haag of hekwerk.

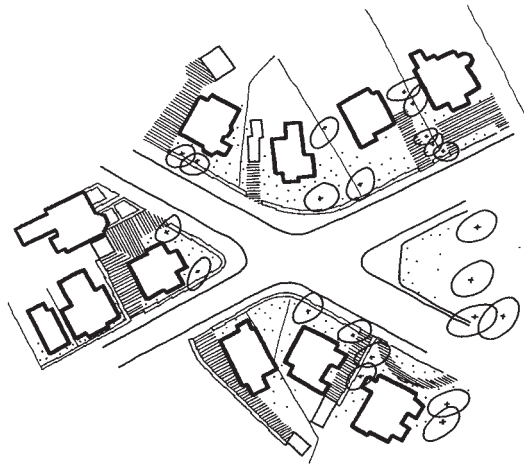


De villa's kenmerken zich door een heldere, monochrome, alzijdig georiënteerde volumeopbouw, erkers en balkons zijn ondergeschikte toevoegingen. Het stralende wit versterkt het contrast met het schaduwrijke beeld van de beplanting, die zo typerend is voor dit gebied van de binnenstad. Door hun rijzige verschijningsvorm en de meestal ondiepe voortuinen zijn zowel voor- en zijgevels in het straatbeeld volop in beeld.



Paslaan richting Hoofdstraat waarbij de bomen de straatruimte vormen, met daarachter - op ruime afstand - de vrijstaande gebouwen.

hoek - kruispunt



De straathoeken zijn zelden haaks en rechthoekig. Daardoor schuiven de hoeken van de villa's (met erkers en torentjes) prominent in beeld. De groene voortuinen met hekken en hagen gaan mee de hoek om.



Met hun opvallend plastische volumeopbouw en veelkleurige, heterogene verschijningsvorm sluiten de nieuwe kantoorvilla's onvoldoende aan bij het rijzige bebouwingsbeeld van het villapark. Met name ter plaatse van een dergelijke kruising zou de bebouwing meer op elkaar moeten worden afgestemd. Dan zou ook de overgang naar het bebouwingsbeeld daarachter, richting Korenstraat/Deventerstraat contrastrijker zijn.



Het zijn de kloeke, rijzige volumes van de villa's die het kruispunt domineren, omzoomd door ondiepe voor- en zijtuinen die door transparante sierhekwerken of hagen van de openbare ruimte worden gescheiden.

doorzicht



Een beeldvullend doorzicht tussen twee villas, waarin het lommerrijke karakter van de zij- en achtertuinten nog overheerst, ook al heeft de tuin rondom het linker pand inmiddels plaats gemaakt voor een berijdbaar oppervlak.



In een voormalige tuin is een bedrijf gehuisvest. Het doorzicht oogt rommelig. Door het gebrek aan beplanting op de voorgrond, de verharding van de vloer, de utilitaire hekwerken en de stralend witte kleur van de bijgebouwen komen auto's en bebouwing prominent in beeld. Daardoor vervaagt het ruimtelijk contrast (hiërarchie) tussen het hoofdgebouw langs de laan en de bijgebouwen daarachter.



Een gelaagd en bijna schilderachtig doorzicht (tribune) vanaf een statige laan naar een meer dorpsachtige bebouwing op de achtergrond. Belangrijk schakel in deze 'compositie' is het donkere, houten schuurtje.

binnenterrein - poort - doorgang



Een lommerrijk binnengebied, verstild, met prachtige 'randen' op ooghoogte en verborgen tuinen daarachter. Utilitaire betonnen vloerplaten herinneren aan een bedrijfsmatige bestemming uit voorbije tijden. De oude bomen vergroten de schaalcontrasten in het gebied en vormen als het ware een dak over de 'bonte' verzameling van bebouwing en auto's.



Spannende, want geknikte 'begeleiding' van de beweging richting poort.



Een vers geschilderde muur, een groen randje, een vloer van klinkers, weer een groen randje, een oude bakstenen muur met een fijn gedetailleerd raam en het uitzicht op de kruin van een boom en een villa aan de overkant: een uitnodigende doorgang.



deelgebied 4
Apeldoornse huisjes

achtergronden

De oorspronkelijke agrarische verkaveling van de enken heeft vooral in Brinkhorst geleid tot een specifiek eigen ruimtebeeld. De Zeeheldenbuurt in Brinkhorst werd omstreeks 1900 aangelegd op de voormalige Apeldoornse Enk. Op de kadastrale kaart uit 1832 is duidelijk te zien hoe de vrijwel onbebouwde Enk voornamelijk bestond uit landbouwgrond en werd omringd door heide, hakhout en veenderijen. Ten noorden en ten zuiden van de Asselsestraat was sprake van verschillende verkavelingspatronen. De bebouwing lag aan de randen van de enk, voornamelijk langs de Nieuwstraat en de Brinklaan.

De ontdekking van de kunstmest, de neergang van de landbouw en de opkomst van kleine industriële ondernemingen legden aan het einde van de negentiende eeuw de basis voor de verstedelijking van de Apeldoornse Enk. De enken verloren hun exclusiviteit als waardevolle landbouwgronden. Particuliere beleggers legden met eigen geld eenvoudige wegen aan en verkochten kavels waarop huizen werden gebouwd voor en door middenstanders en ambachtlieden. Door de lage grondprijzen werden de enken in relatief lage dichtheden bebouwd met overwegend (half)vrijstaande woningen op smalle kavels met diepe achtertuinen (moestuin). Het orthogonale, parallelle stratenpatroon volgde de overwegend noord-zuid georiënteerde landbouwkavels van de Apeldoornse Enk ten noorden van de Asselsetraat.

De verstedelijking van de enk verliep langzaam in het laatste kwart van de negentiende eeuw en versnelde gedurende het interbellum. Aan het einde van de negentiende eeuw werden de Korte Nieuwstraat en het eerste gedeelte van de Mariastraat en Van Galenstraat bebouwd. Daarna volgden in snel tempo de overige straten. De buurt werd grotendeels bebouwd met zogenaamde Apeldoornse huisjes: (half)vrij-

staande woningen van één en twee bouwlagen op rechthoekig grondplan, de voorgevel gericht naar de straat, een (gebroken) kap met de nokrichting haaks op de straat en kleinschalige bedrijvigheid (aan huis gebonden detailhandel en ambacht) in aanbouwen en kleine schuren. De winkelpuien, aanbouwen en/of bijgebouwen op het zij- en achtererf verwijzen naar de (oorspronkelijke) aanwezigheid van kleinschalige bedrijvigheid (aan huis gebonden detailhandel en ambacht).

Het bebouwingsbeeld van de Apeldoornse huisjes was op hoofdlijnen homogeen en qua detaillering gevarieerd. De Apeldoornse huisjes van rond 1900 hebben een rijke detaillering en materiaalgebruik met historiserende stijkenmerken, zoals wit gestuukte speklagen, kroonlijst, hoekblokken en omlijstingen (kleine variant van de villa). De exemplaren uit het interbellum hebben een eenvoudiger baksteenarchitectuur en ambachtelijke detaillering. Hetzelfde idioom is op kleinere schaal toegepast in de omgeving van de Griftstraat aan de andere zijde van de historische kern. Bijzondere voorzieningen zoals winkels, scholen en kerken lagen overwegend aan de rand van de buurt in de historische kern, aan de Asselsestraat en de Brinklaan.

De centrumplannen uit de jaren zestig hadden grote gevolgen voor de Zeeheldenbuurt. Op basis van het Schetsplan "Centrum en City" uit 1964 zou het centrum flink in westerlijke richting moeten uitbreiden. Dat werd mogelijk en zelf wenselijk geacht vanwege de geringe bebouwingdichtheid en het ontbreken van historisch waardevolle gebouwen in de Zeeheldenbuurt, zo werd destijds gedacht. Deze woonbuurt zou volledig plaats moeten maken voor grootstedelijke voorzieningen. Uiteindelijk werden alleen de randen van de Zeeheldenbuurt afgesnoept. De buurt ligt nu afgesneden van het overige deel van Brinkhorst.



de uit 1844 daterende bakkerij aan de Rustenburgstraat gefotografeerd in 1903 (bron: CODA)



de Korte Nieuwstraat in de richting van de Asselsestraat (bron: coll. Fr. Morlée)



de Mariastraat (bron: coll. Tijink)

parcelering

De kavelrichting komt voort uit de oude landbouwverkeveling en is overwegend rechthoekig. De woonkavels zijn smal met diepe achtertuinen. Het woonhuis staat voor op het kavel, de voortuinen zijn ondiep. De bijgebouwen staan achter op het kavel. In verloop van tijd zijn de tuinen langs de Asselse straat volgebouwd en de bebouwing langs de Nieuwstraat en Brinklaan vervangen door grootschaliger bebouwing en binnenterreinen waar geparkeerd wordt. Bij vernieuwing binnen het gebied is altijd sprake van een toename van het bebouwingsvolume en minimalisering van de tuinen. Gecombineerd met de toename van het aantal auto's in de straat heeft dit tot een armer en rommeliger straatbeeld geleid.



de Schoolstraat (bron: CODA)



de Brinklaan (bron: coll. Tijink)

historische gelaagdheid: 1832



1916



2008



de Piet Heinstraat

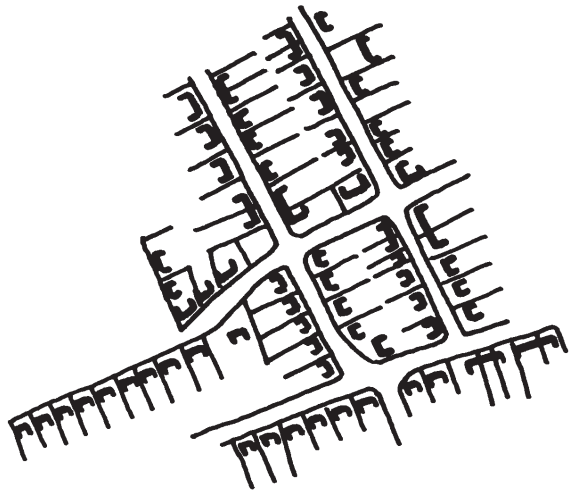


Korte Nieuwstraat



nieuwbouw aan de Van Galenstraat

straatbeeld



Smalle woonstraten, ondiepe voortuinen. Het groen in het straatbeeld is informeel, de bomen staan losjes in de straat en in de tuinen en samen met hagen en struiken vormt het een diffuus groen waas in het straatbeeld. er is een grote variatie aan erfafscheidingen, sierhekwerken en hoge hagen. De woningen zijn kort aan de rooilijn geplaatst met de voorgevel gericht naar de straat en de nokrichting van het (gebroken) zadeldak loodrecht op de straat

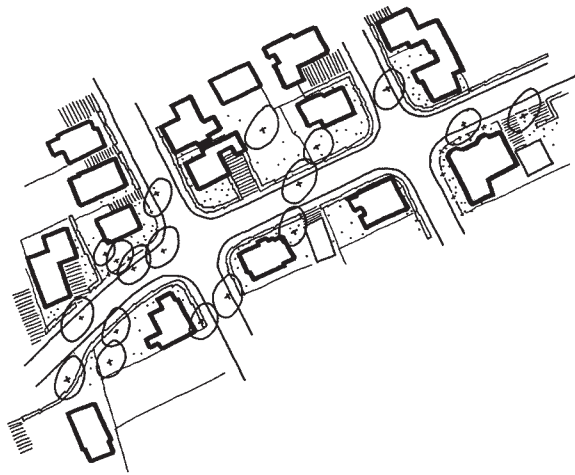


Homogeen bebouwingsbeeld van zgn. Apeldoornse huisjes: (half)vrijstaande woningen van één bouwlaag met kap. De Apeldoornse huisjes uit de 19e eeuw hebben een rijke detaillering en materiaalgebruik met historiserende stijlkenmerken (kleine variant van de villa); de exemplaren uit het interbellum hebben een eenvoudiger baksteen architectuur en ambachtelijke detaillering.



Kopgevel aan het eind van de straat; het huis 'kijkt' de straat in.

hoek - kruispunt

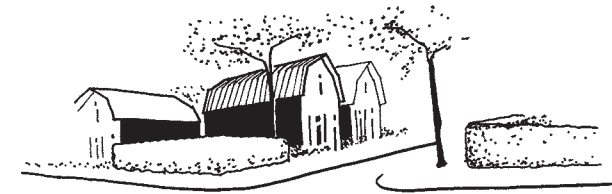


De bebouwing op de hoeken ligt vaak iets terug. De hoek is groen, de tuin omzoomt het huis, de groene haag omzoomde tuin.

Aan het eind van elke straat schuift altijd een gevel in beeld met een of meer ramen die op de straat gericht zijn.



De zijtuin op de hoek heeft plaats gemaakt voor bebouwing, die bovendien de architectonische kenmerken mist van de Apeldoornse huisjes.



Groene hoek, de tuin omzoomd de woning. Het draaien van de kaprichtingen geeft ruimte aan de hoek.

A black and white photograph of a city square. In the foreground, a dark car with license plate 78 DM 71 is driving away from the camera. The square is paved and lined with young, bare trees and modern streetlights. In the background, there are several multi-story apartment buildings and a church with a prominent spire. The sky is overcast.

deelgebied 5
Centrum & Cityplan

achtergronden

Tot aan de Tweede Wereldoorlog waren de bouw- en uitbreidingsactiviteiten in hoofdzaak aanvullend op het bestaande. De buurten met villa's en Apeldoornse huisjes kwamen tot stand naast de historische kern. De industrialisatie voltrok zich op afstand hiervan bij het kanaal. Het ambitieuze uitbreidingsplan uit 1923 was het eerste maar vergeefse streven naar een grootstedese monumentaliteit. Na de oorlog kreeg dit streven wel gestalte. De bouw- en uitbreidingsactiviteiten hadden steeds meer betrekking op de vernieuwing en aanpassing van de bestaande stad. Er werd als het ware een nieuwe laag over de stad heen gelegd. Het belangrijkste voorstel met de meest ingrijpende gevolgen voor het ruimtebeeld was het Centrum en Cityplan.

In de jaren zestig was het Rijk voornemens een aantal overheidsdiensten van Den Haag naar Apeldoorn te verplaatsen. Apeldoorn zou uit moeten groeien tot de 'tweede schrijftafel' van Nederland, zo was de gedachte. Dit voornemen leidde tot het plan 'Centrum en City' waarin de gemeente een moderne city voorstelde. De benodigde ruimte voor een gemoderniseerd centrum werd verkregen door het oostelijk deel van Brinkhorst te betrekken bij de historische kern. De consequenties voor de bestaande kern waren ingrijpend. De grootstedelijke allure en schaal van het plan - verkeersdoorbraken, vierbaans boulevards, kantoorkolossen in hoogbouw, nieuwe stedelijke voorzieningen - stond in scherp contrast met de kleine schaal van de bestaande stad, die hiervoor gedeeltelijk werd gesloopt. De voorgestelde wegenstructuur bestond in hoofdzaak uit een rechthoekige binnenstadsring (het oude tracé Regentesselaan – Stationsstraat en de nieuwe tracés Prins Willem Alexanderlaan, Wilhelmina Druckerstraat en verlengde Sprengenweg) met voortzettingen in alle richtingen, ook onder het spoor. De Nieuwstraat werd opgewaardeerd tot belangrijkste interne verkeersontsluitingsweg en daartoe verbreed en eveneens doorgetrokken onder het spoor. Ten oosten van de Nieuwstraat lag het bestaande winkelgebied en ten westen hiervan zou een modern nieuw winkel- en

kantoreengebied tot ontwikkeling moeten komen, overwegend grootschalige solitaire gebouwen in een open stadsbeeld. Verder zou er een nieuw stadhuis moeten komen ter plaatse van het huidige Beekpark en zou de kop van Zuid middels spoortunnels bij het centrum getrokken moeten worden mede door de bouw van een ziekenhuis en enkele scholen. Het plan 'Centrum en City' werd slechts op onderdelen gerealiseerd. De bestaande bebouwing aan de Brinklaan, Hofstraat en Kalverstraat werd grotendeels gesloopt. Eind jaren zestig volgde de aanleg van de Prins Willem Alexanderlaan en de Koning Stadhouderslaan met de spoorwegonderdoorgang, de doorbraak van de Wilhelmina Druckerstraat en Vosselmanstraat (vrij baan voor het verkeer), alsmede de bouw van de Brinklaanflat, de Stadskantoorflat, de flatgebouwen aan de Loolaan en de kantoorgebouwen van Centraal Beheer (H. Hertzberger, 1970-1972) en Pakhoed (H. Kaan, 1973). Tussen de twee kantoren had een winkelpassage naar een nieuw centraal station moeten komen. De voor het toenmalige Apeldoorn kolossale bouwprojecten werden uitgevoerd in een zakelijke en moderne betonarchitectuur. Kort daarop kwam het plan op losse schroeven te staan als gevolg van wijzigingen in de rijksplannen. De opgekochte en bouwrijp gemaakte terreinen bleven vervolgens lange tijd braak liggen. In de jaren tachtig en negentig werden deze gaten opgevuld met langgerekte en collectieve woningbouwprojecten (wanden), zoals aan weerszijden van de Wilhelmina Druckerstraat en ten zuiden van de Kalverstraat. Ook het statige karakter van de Stationsstraat met bomen en (half)vrijstaande villa's en herenhuizen zou in deze periode ingrijpend veranderen. Het driehoekige Brinkpark werd het onbedoelde resultaat van de onvoltooide cityvorming. De plek verwijst naar de vroegere Apeldoornse Brink alleen is de driehoekige grondvorm 'omgeklapt': de basis van de driehoek ligt nu bij de Nieuwstraat in plaats van de punt zoals oorspronkelijk. De oude bomen in het park zijn restanten van de Brinklaan.

zicht op het parkeerterrein bij de Brinkflat, vanuit het gebouw van Centraal Beheer (bron: CODA)



maquette van het gebouw van Centraal Beheer aan de Prins Willem Alexanderlaan met op de voorgrond het beoogde maar niet gerealiseerde station (bron: CODA)



de Prins Willem Alexanderlaan tijdens de aanleg circa 1970 (bron: CODA)



Brinklaan en Prins Willem Alexanderlaan 1977 (bron: CODA)

parcelering

In deze periode wordt radicaal gebroken met de kleine schaal van de bebouwing en de grote schaal van de bomen.

Langgerekte blokverkaveling die het straatprofiel volgt. Er is geen verwantschap meer met de onderliggende verkaveling van de enken en de beken. De grote infrastructuur (spoorlijn, en ringweg rondom het centrum) is het leidend principe voor de verkaveling.



kruising Prins Willem Alexanderlaan Nieuwstraat (bron: CODA)

historische gelaagdheid: 1832



1916



2008



het Brinkpark

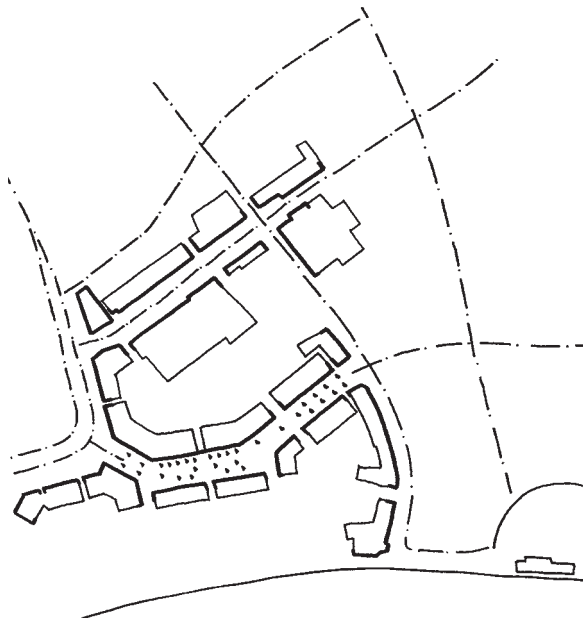


de Grift bovengronds, in de Hofstraat



Centraal Beheer

straatbeeld



Ruime verkeersprofielen, begeleid door bomenrijen en bebouwingswanden van 3-6 lagen. De verkeersmachine is bepalend voor de inrichting van de straat; het is een uitgerold verkeerslint. Het tracé is vaak geknikt, waardoor de straatlengtes kort zijn en de straateindes gesloten door een bebouwingswand. Hoge gebouwen bij de entree van de binnenstad fungeren als landmark (Brinklaanflat, vml. Stadskantoor en flat aan de Loolaan).



Het straatbeeld wordt bepaald door de min of meer losse aaneenrijging van overwegend grote, langgerekte bouwblokken, die samen de wanden van de straatruimtes vormen. De vroege bouwstromen uit deze periode dragen nog de kenmerken van de stadsvernieuwingsarchitec-



tuur met de nadruk op de menselijke maat (Wilhelmina Druckerstraat). Alles is even kleinschalig en informeel uitgewerkt, een sfeerverschil tussen voor en achter is er amper. De zichtlijnen zijn kort, omdat de richting van de bouwblokken constant verandert (Kalverstraat).



Gefragmenteerde straatwanden en barre overgangen tussen de plint bebouwing en maaiveld.

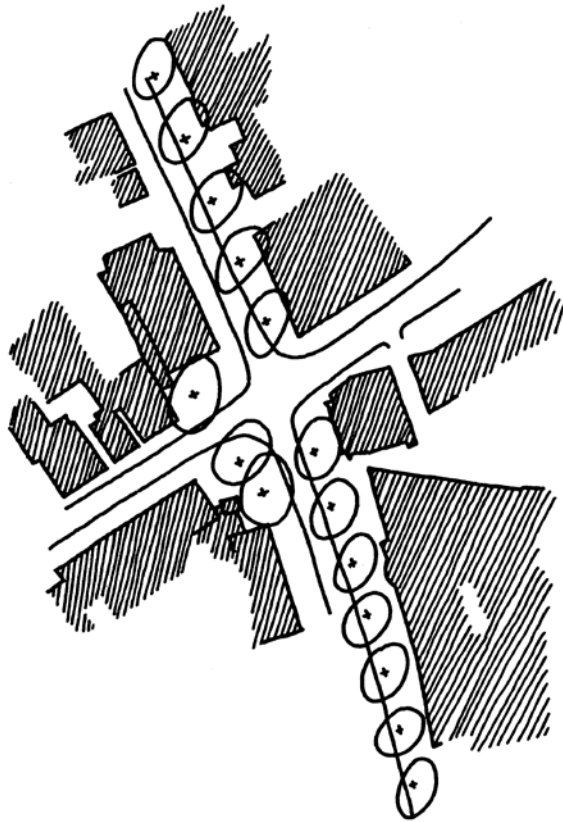


In de meer recente projecten wordt de grote schaal in de uitwerking niet meer geschuwd en komt er meer aandacht voor de aansluiting op de specifieke stedenbouwkundige situatie en het maaiveld (Kanaalstraat). De lange lijnen worden benadrukt door de formele uitwerking van de bebouwing. Daarnaast treedt er een verschuiving op in de vormgeving en geleding van de bouwmassa alsmede in



de materialisatie. De kleurloze monotone wanden uit de stadsvernieuwingsperiode maken langzamerhand plaats voor een grotere variatie in materiaal en kleur, waardoor de individuele panden zich nu sterker in de wand tonen. Er komt meer aandacht voor de uitwerking van het verschil tussen plint en bovenbouw.

hoek - kruispunt



Bovenstaand kruispunt van Stationstraat en Kanaalstraat is een goed voorbeeld van een hoek met uitgespaarde hoeken en losse bomen. Meestal echter is de bebouwing op de hoekpunten hiërarchieloos, terwijl er wel sprake is van een kruispunt van een hoofdstraat en een zijstraat. De hoek lijkt alzijdig, maar is het niet. Het maakt deze hoeken richtingloos.



Kruispunt Vosselmanstraat en Wilhelmina Druckerstraat- Voorbeeld van hiërarchieloze bebouwing waardoor de ruimte wegvliegt



De uitgespaarde hoek, vervolmaakt door de plaatsing van een of meerdere grote bomen, is een veel voorkomend stedenbouwkundig thema in de binnenstad. Het versterkt het losse en groene straatbeeld dat Apeldoorn zo typisch maakt. De bomen accentueren de hoek en houden de daarachter liggende individueel uitgewerkte gebouwen bijeen. (hoek Stationstraat en Kanaalstraat)

doorzicht



Een poort van twee verdiepingen hoog, stevig afgewerkt: prachtige omlijsting van een doorzicht naar een voormalige boerderij, die zich in een totaal andere omgeving lijkt te bevinden dan daar waar de kijker staat, op het Brinkplein.



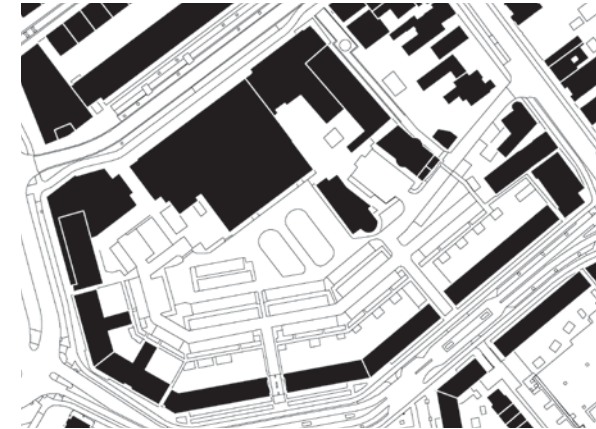
Lage, enigszins benauwde poort voor fietsers en voetgangers. Voordeel is dat deze poort in het verlengde ligt van een andere poort, waardoor er een informeel fiets- en loopcircuit is ontstaan, dwars op de drukke verkeersroute.



Armoedig afgewerkte en benauwende doorgang naar een openbaar binnengebied, waaraan nb. ook nog de entreegebieden van de woningen zijn gesitueerd.

binnenterrein - poort - doorgang

De wanden bestaan uit grootschalige gevelvlakken met veel herhaling. Er is vaak sprake van een combinatie van bebouwingstypes; kantoren, appartementen, bergingen, bedrijfsgebouwen en incidenteel een overgebleven villa of woonhuis. Het lijkt op een toevallige en willekeurige samenkomst van gevels. Het maaiveld is in gebruik als tuin, parkeerterrein en laad- en losruimte. Bomen en hagen zijn gebruikt om de ruimte te binden. De binnenterreinen vragen om meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, om betere overgangen tussen openbaar en privé domein, om een sterkere rol voor de hagen en de bomen, en een betere ensemblewerking van de gevels



Mooi getrapte en gelaagde overgang van randbebouwing naar parkeerterrein in een binnengebied dat zeer diverse randen en invullingen heeft. Werkt op de kleine schaal van dichtbij maar ook, door de hoge rij bomen, op de grote afstand als stevige achtergrond voor de bonte verzameling auto's op de voorgrond.



Detail randbebouwing: de gelaagdheid wordt hier verder versterkt door het contrast tussen de weefselachtige, open gewerkte gevel van de galerijgevel en de massieve, gesloten rand van de bergingen.



Hagen en regelmatige boombeplanting zoneren het parkeerterrein en binden de architectonische verschillen van de randbebouwing



Tribuneachtige opbouw van een andere randbebouwing langs hetzelfde binnengebied. De verschijningsvorm wordt ernstig verstoord door de aanbouw van de supermarkt op de begane grond. Niet door z'n omvang en volume maar door z'n materialisatie en kleurbeeld.



Een kleine oude overgebleven villa omgeven door een oude tuin, verrassend in deze omgeving van het binnenterrein. Samen met de villa's langs de Hoofdstraat een belangrijk historisch ensemble in de directe nabijheid van de grote bouwblokken langs de Kanaalstraat.



Een ongelukkige ontmoeting van een oude villa en een gezichtsloze hoekbebouwing als entree naar het binnenterrein. Gelukkig schuilt daarachter de kleine oase met de oude villa.



deelgebied 6
Cultuurkwartier 'Beekpark'

achtergronden

Het huidige cultuurkwartier 'Beekpark' maakte van oorsprong deel uit van de Apeldoornse enk. Dit agrarische gebied aan de noord-westflank van Apeldoorn bleef tot halverwege de negentiende eeuw vrijwel onbebouwd. Daarna breidde de nederzetting langzaam uit ten koste van de landbouwgrond op de enk. Eerst werd de westzijde van de Nieuwstraat bebouwd. Daarna volgde de aanleg van de evenwijdige Roggestraat en Schoolstraat, waarbij de agrarische perceelsgrenzen werden aangehouden. De bebouwing bestond omstreeks 1900 uit rijtjes Apeldoornse huisjes, enkele schoolgebouwen en Park Tivoli. Gedurende het eerste kwart van twintigste eeuw werd het gebied verder volgebouwd met Apeldoornse huisjes volgens een straten- en bebouwingspatroon zoals we dat nu nog aantreffen in de Zeeliedenbuurt (Brinkhorst). De belangrijkste verbijzondering in dit bebouwingspatroon was de ACEC-fabriek uit 1952 en het bijbehorende hoofdgebouw aan het Caterplein uit 1954, beide naar ontwerp van de Apeldoornse architect Christiaan ten Tuynste in de gemengde bouwtrant van de Shake Hands architectuur. Deze situatie bleef zo totdat in de jaren zestig en zeventig op grote schaal werd gesloopt in het kader van het Centrum en Cityplan. Omdat de meeste planonderdelen uiteindelijk niet doorgingen, was het kaalgeslagen gebied jarenlang in gebruik

als parkeerterrein. De centrumontwikkeling in dit deel van de binnenstad kwam pas weer op gang in de jaren negentig. Het doel van de nieuwe transformatie was het creëren van een kwalitatief hoogwaardig en grootstedelijk gebied, dat zich zou moeten voegen naar de bestaande stad en structuren. Een cluster van culturele voorzieningen werd de drager van het plan: Theater Orpheus, het Gemeentearchief, de bibliotheek en de musea voor geschiedenis en moderne kunst verenigd in het CODA, een cultureel verzamelgebouw en horecavoorzieningen in de voormalige ACEC-fabriek. Deze monumentale fabriek uit de jaren vijftig zou de verbindende schakel tussen het cultuurkwartier en de binnenstad moeten worden. Rond het cultuurcluster werd woningbouw gegroepeerd. Bij de bebouwing werd gebroken met de Apeldoornse 'norm' van kleinschaligheid, ruime kavels en veel groen. In plaats van woningen met private tuinen werden stedelijke appartementen gebouwd met het nabij gelegen Beekpark als collectieve tuin. De nieuwe woongebouwen nabij de historische kern kregen qua maat en schaal wel een geleiding die aansloot bij de oudbouw. Overigens bestaat het bebouwingsbeeld uit bijzondere en eigentijds vormgegeven gebouwen voor culturele instellingen, luxe appartementencomplexen, penthouses en urban villa's.



het Beekpark



de Vosselmanstraat



de Roggestraat

het ACEC-gebouw, aan het Caterplein (hoek Nieuwstraat-Hoofdstraat, bron: coll. Tijink)



CODA (hoek Vosselmanstraat-Nieuwstraat)



de Roggestraat

historische gelaagdheid: 1832



1916



2008



Roggestraat

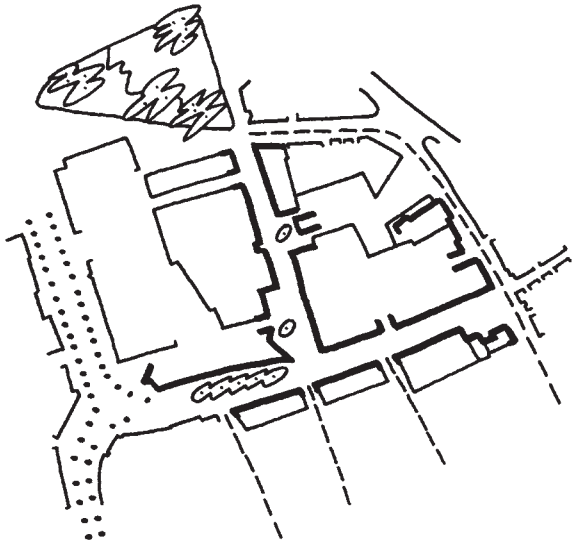


Tivoli, aan de Nieuwstraat



CODA (hoek Vosselmanstraat-Roggestraat)

straatbeeld



Ingetogen en 'opgeruimde' openbare ruimte, er wordt niet op straat geparkeerd. Er zijn geen voortuinen aan de straat. De ruimte zelf is grootschalig en rustig, de strateindes bieden zicht op het daarachter liggende gebied dat groen, bont en afwisselend is (Beekpark, winkelgebied). Dus hoewel de volumes eenvoudig zijn, is er in het straatbeeld sprake van een sterke ruimtelijke gelaagdheid en sterke beelden die het richtingsgevoel versterken.

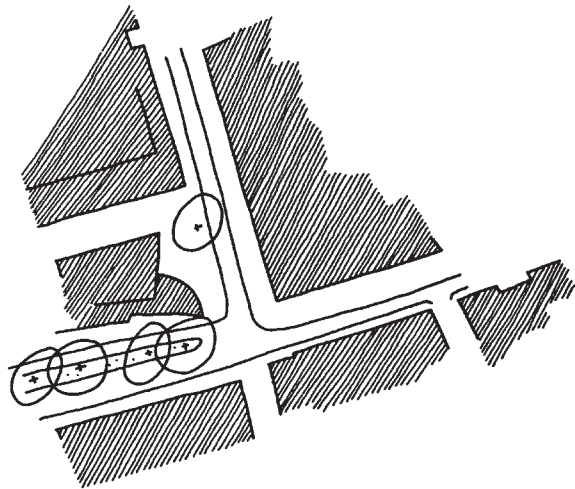


Evenwichtig straatbeeld door de afstemming van de materialisatie van de bebouwing en de vloer. Het kleurbeeld is tegelijk contrastrijk en sereen. Het is niet eenvoudig om die rust in het straatbeeld in stand te houden. Er ligt een permanente verrommeling op de loer door geraniums, fietsen, afvalbakken, vlaggen, paaltjes en hekken.



Bijzonder is de uitwerking van de overgang van de grootschalige bouwblokken op de hoogte van de brandweerkazerne tot aan de kleine huisjes bij de ontmoeting met de Nieuwstraat.

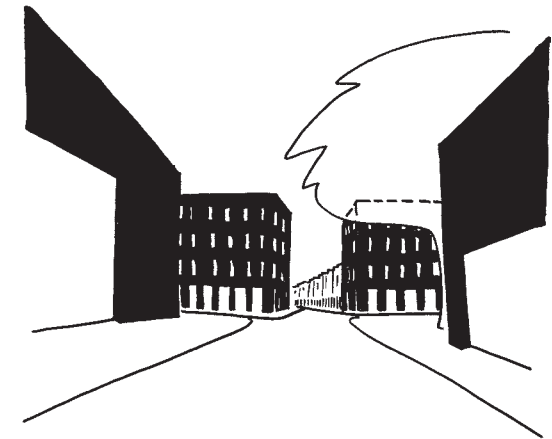
hoek - kruispunt



Heldere vormen, rechte hoeken. Bij gelijkwaardige kruisingen is de bebouwing niet symmetrisch. Zijstraten sluiten via een symmetrische doorgang aan.

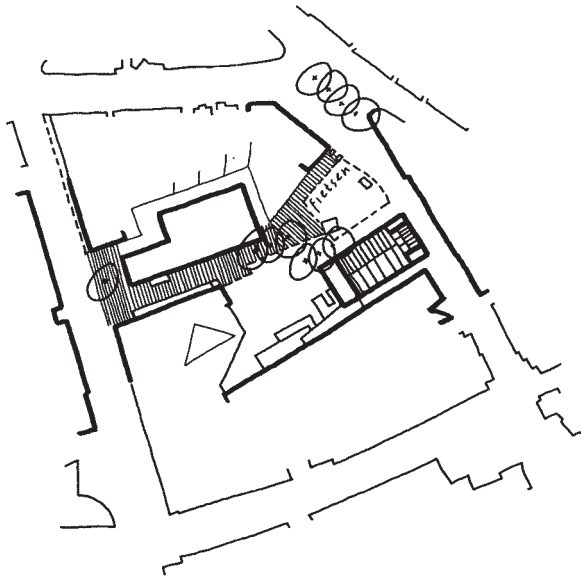


Een kruispunt dat gemaakt wordt met grote doosvormige maar individueel vormgegeven gebouwen. Er is een grote overeenkomst in bouwhoogte, contour, gevelplastic en schaal van de architectonische uitwerking, maar een grote variatie van kleurbeelden.



Elk gebouw heeft een dominant gevelprincipe. Mooie balans tussen overeenkomst en afwisseling.

binnenterrein - poort - doorgang



Grote volumes, losjes ten opzichte van elkaar, de ruimte spoelt om de volumes heen. Combinatie van openbare route, bevoorrading, parkeren en fietsenstalling. Ook hier is het belangrijk de overgang tussen openbaar en privé goed vorm te geven en de vloer rustig en helder te houden.



In de nieuwbouw langs de Roggestraat is al een poortachtige ingangssituatie ontstaan, bijna een kamer, smal, rustig, met een prettige vloer.



Een binnenterrein dat opener van karakter is dan de eerder getoonde voorbeelden en dat sterk bepaald wordt door de aanwezigheid van een aantal grote eigenzinnige gebouwen uit verschillende bouwperiodes.



Gebouwen die grotendeels openbare functies herbergen en daarom aan deze doorgang een bijzondere betekenis verlenen. Het zijn stoere robuuste volumes, die los en gedraaid ten opzichte van elkaar staan.



De daaropvolgende, uitdijende ruimte richting Caterplein wacht nog op een meer gelaagde ruimtelijke compositie op de voorgrond van de grote gebouwen. De concentratie van fietsen aan de entreekant van het Caterplein zorgt nu voor teveel rommel op de voorgrond.

DEEL 3

CONCLUSIES EN

AANBEVELINGEN:

BOUWSTENEN

algemeen
historische kern
kanaalzone
villa's en lanen
Apeldoornse huisjes
centrum en cityplan
cultuurkwartier 'Beekpark'

ALGEMEEN

deelgebieden

De verschillende ontwikkelingsconcepten liggen naast elkaar, of overlappen elkaar, maar hebben zelden een samenhang die groter is dan een paar straten. Daarbij zijn de deelgebieden niet meer ongeschonden en zijn in alle gevallen in meer of mindere mate door de geschiedenis overschreven. Soms gaat het goed, en ontstaat juist door de toevoeging een sterker en groter geheel. Maar in evenveel gevallen leidt de overschrijving tot een nieuwe breuk of struikelblok en wordt het gefragmenteerde beeld van de binnenstad versterkt.

Bij elke nieuwe ingreep wordt er opnieuw een stukje van de binnenstad herschreven.

- het is, in deze gefragmenteerde opbouw, en met een projectsgewijze aanpak, belangrijk dat de verschillende sferen niet verder verbrokkelen maar binnen een grotere samenhang herkenbaar blijven door ze te versterken en te verbeteren;
- niet proppen. Houdt het ontspannen;
- er staat geen stomp over, er kan zeker vernieuwd en verbeterd worden, maar het is belangrijk om niet op voorhand en programma vast te stellen dat er kost wat kost in moet passen. Het juiste programma moet ontwerpenderswijs onderzocht worden;
- maatwerk dus;

Het is daarom belangrijk om de thema's te benoemen die voor die samenhang van belang zijn.

lange lijnen

De herkenbaarheid van de straten kan versterkt worden door binnen de straat zelf de continue kenmerken op te zoeken die de straat over een lange lengte/schaal leesbaar en herkenbaar maken. Zo ontstaat er meer samenhang in de straat en wordt het contrast tussen de straten onder-

ling versterkt. Het gaat hierbij om profiel en inrichting van de openbare ruimte, programmering en branchering, parcelering, ritmering, geleiding, menging, schaal, materialisering, kleurbeeld en detaillering van de bebouwing.

knopen en hoeken

Door de opeenvolging van kruispunten en hoeken wordt het straatbeeld minder eenduidig, minder koersvast. Er dienen zich constant nieuwe richtingen en nieuwe keuzemogelijkheden aan. De blik wordt niet gericht maar verstrooid. Om die reden is het belangrijk dat een kruispunt altijd oriëntatie en herkenning biedt.

Hierbij gaat het om de volgende aspecten:

- compositie van het totale kruispunt; bebouwing, maai-veld, beplanting;
- compositie van de blikvelden in de aanliggende straten;
- expressiviteit van de hoekbebouwing.

straatbeeld

Het grote geheel blijkt opgebouwd uit een veelheid kleine onderdelen, als een mozaïek. De continue kenmerken in een straat 'kleuren' het beeld en de verfijning van het mozaïek. Door die op te sporen en te gebruiken kan zowel de samenhang als de herkenbaarheid worden versterkt.

Hierbij gaat het om de volgende aspecten:

- compositie van het straatbeeld;
- afwisselende ritmering van de volumes;
- de stedenbouwkundige rol van de architectonische details (herhaling, ritmering, detaillering van bijvoorbeeld dakranden, erkers en kozijnen);
- plaats van de bomen in relatie tot de bebouwing en straattype (laanbeplanting hoort bij de continuïteit van de straat, losse bomen horen bij de bebouwing als voorruimte of scheidend element ten opzichte van de

buren);

- houdt de leeftijdsmenging van de gebouwen in balans.

binnenterreinen

Binnenterreinen zijn de tegenpool van de continuïteit van de straten. Rustig en beschut, door een poort of doorgang en duidelijk gescheiden van het stratenstelsel. De binnenterreinen bieden ruimte aan het 'andere' programma van de binnenstad naast dat van het kernwinkelapparaat zoals werkplaatsen, kantoren, scholen, kinderopvang, wonen, horeca, een speelplaats, een stadstuin etc. Naast de 'losheid' van de stad vormt het naast elkaar bestaan van die twee werelden van continuïteit en beschutting het onderscheidende kenmerk van de Apeldoornse binnenstad

- van belang is de kleinschalige programmatische menging en het versterken van een verstilde en lommerrijke sfeer.
- houdt het onderscheid tussen binnengebieden en straten altijd helder en afleesbaar. In de inrichting van de openbare ruimte, door de scheidende werking van het overgangsgebied, door de mix en positie van de bebouwing en het gebruik daarvan;
- De onderlinge verschillen tussen de binnenterreinen kunnen versterkt worden door programmering, inrichting en beheer af te stemmen op de aard van het gebied en de positie in het netwerk van de binnenstad;

De ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door o.a.

- de compositie van achterkanten;
- de verhouding tussen voor- en achtergrond;
- het contrast in volumes;
- de materialisering en een rijke detaillering van de bebouwing en de buitenruimte;

Voor de gebruikskwaliteit is van belang

- veiligheid en overzicht;

- een duidelijk onderscheid tussen openbaar en privé;
- de kwaliteit van de erfscheidingen;
- een zekere mate van comfort;

steegjes, poorten, doorzichten

Het belangrijkste onderscheid op stedenbouwkundige schaal is dat tussen de straten, die, hoewel knikkend en buigend, 'stromen' en de binnengebieden die een wereld in zichzelf vormen. De steegjes, poorten en doorzichten zijn de dwarsverbindingen tussen die twee werelden. Hun positie in het netwerk bepaalt de mate van vindbaarheid en toegankelijkheid van het binnengebied. De architectonische kwaliteit van de doorgang is voorwaarde voor de aantrekkelijkheid van het binnengebied.

grote ruimtes

De binnenstad heeft een aantal grote ruimtes die gedomineerd worden door grote gebouwen. Ze liggen op de hoekpunten van de binnenstad en bieden in de zee van het kleine en het losse het tegenwicht van de grote maat die houvast en oriëntatie kan bieden.

Om ook werkelijk dat houvast en die oriëntatie te bieden zijn de volgende aspecten van belang:

- de rust in het maaiveld: inpassing van de verkeersmachine, materialisering, programmering, beplanting;
- de plint van de bebouwing als zoom van het maaiveld en voet van het gebouw: scheidend en bindend tegelijkertijd (materialisering, programmering, maat);
- compositie van de wanden rondom; verhouding volumes, materialisering, balans tussen contrast en overeenkomst, verhouding tussen het grote en het kleine;
- oriëntatiemogelijkheden: zicht op de aansluitende straten of hoeken en het grote gebouw als blikvanger.
- Houdt de ruimte groot en de randen sprekend.

bomen, lanen, bos

Op oude ansichten maken de bomen en lanen een diepe indruk. Het bos is overal vlakbij. In de huidige situatie is dat niet meer zo, maar de kracht van het oude beeld vraagt om een nieuwe kijk op de rol van de bomen in het structuurbeeld en straatbeeld van de binnenstad. Bijvoorbeeld:

- los in de kern, als 'bakkebaarden' tussen de gebouwen;
- lanen buiten de kern;
- er is sprake van een 'stadsbos' op de Brink, het Beekpark, Stationsplein en het einde van de Loolaan. Misschien kan het ook op een groot binnenterrein.

'de omlijsting van het kleine':

Aan de familie van boerderijen, kleine en grote villa's zijn inmiddels de grote bouwblokken en torens toegevoegd. Koester de kleine korrel, zij is immers de historische verwijzing naar de identiteit van Apeldoorn en houdt het stadsbeeld gelaagd. In veel gevallen zijn de kleine huisjes in de buurt van de nieuwe grote gebouwen blijven staan en samen hebben zij bijzondere ensembles opgeleverd. Subtiel maatwerk voortkomend uit de specifieke situatie is hiervoor wel een vereiste. Ondanks de schaalessprong zou er bij de toevoeging van grote nieuwe gebouwen gezocht moeten worden naar een balans tussen contrasterende en verbindende architectonische principes voor het gehele ensemble, zoals de proporties van raamopeningen, de materialisatie, de kleurkeuzes of de detaillering. Belangrijke schakel tussen de verschillende bebouwingstypes en korrelgroottes is de inrichting van de buitenruimte. Vaak zijn het de hele grote bomen die het kleine omlijsten. Maar ook de vloer speelt een essentiële rol. Om het kleine goed te kunnen zien is het van belang dat de voorgrond 'leeg' is. Je moet kunnen zien hoe het kleine op de grond staat. Dat vraagt om een royale en hoogwaardige uitwer-

king van het vloeroppervlak. Om dit effect te bereiken is continuïteit van materiaal en kleur een voorwaarde. Tegelijkertijd zou de schaal en de detaillering van het materiaal ook moeten aansluiten bij de kleine schaal van de bebouwing (legpatronen, toevoeging banden, textuur etc.). Tussen de deelgebieden zou er een verschil in benadering moeten zijn tussen de woongebieden – Villapark, Apeldoornse huisjes, Kanaalzone - en de overige gebieden van de binnenstad. De woongebieden hebben hun eigen sfeer. Daar zijn specifieke materialisaties van het maaiveld denkbaar. In de overige gebieden zou het eerder moeten gaan om zo veel mogelijk continuïteit van materiaal en kleur en is afwisseling eerder een kwestie van variatie in de detaillering.

behoud en hergebruik

Bij de afweging tot behoud is een pand-gerichte benadering te beperkt. In dit geval gaat het niet over de waarde van individuele panden maar over de sfeer van de hele straat, plein of binnenterrein. Het gaat meer om de balans in het straatbeeld dan om het object.

Hergebruik en herbestemming moeten altijd onderzocht worden. Daarom is het altijd van belang om precies te weten aan welk functioneel programma in Apeldoorn behoefte is. Zolang het programma onvoldoende duidelijk voor ogen staat, kan tijdelijk gebruik een geschikte methode zijn om de functionele mogelijkheden van een gebouw in de praktijk te onderzoeken. Het doel van de herbestemming zou niet uitsluitend of op voorhand behoudend en restauratief moeten zijn ('stolpgedachte') maar tegelijkertijd ook creatief en inventief vernieuwend ('behoud door ontwikkeling').

hoogbouw?

De hoogbouwnota benoemt 'de grote lijn' als gebied waarbinnen hoogbouw mogelijk is. Kanaalzone en Spoorzone vallen binnen 'de grote lijn'.

Daarnaast stelt de hoogbouwnota hoogteaccenten bij de binnenstadsentrees voor: in alle gevallen geldt een 'maximaal aanvaardbare hoogte' die bepaald wordt middels 3D-animaties en een Hoogbouw-effectrapportage. Maatwerk dus.

In de rest van de binnenstad is hoogbouw alleen mogelijk ('nee - tenzij') mits het zich voegt binnen het "Apeldoornse handschrift" van de binnenstad. Ook hier is maatwerk een vereiste.

De cultuurhistorische en ruimtelijke analyse heeft het 'losse' handschrift van de binnenstad in beeld gebracht. Daarbij is duidelijk gesignaleerd dat groot en klein altijd naast elkaar voorkomen, net zoals oud en nieuw. Oud en nieuw, groot en klein vormen met elkaar de ensembles van de binnenstad. Het gaat om het zoeken naar de goede balans waarbij het grote het kleine omlijst, en niet wegdrukt. Hoogteverschillen van 10-15 meter zijn al kritisch en vragen om de grootste precisie bij de uitwerking. Hoogtes van 75 m en hoger worden onhaalbaar geacht. De zoekruimte ligt tussen de 25 en 40 meter. Daarnaast gaat het bij hoogbouw niet alleen om de hoogte maar ook over het volume. Hoogbouw in de binnenstad is dus nooit een accent maar moet altijd een waardevolle toevoeging zijn aan de tribunes waar het deel van uitmaakt. Dit samenspel moet maatgevend zijn bij de beoordeling van bouwplannen.

DEELGEBIEDEN

algemeen

Het circuit van achteroms, binnenterreinen en stegen (informeel parcours) biedt een grote potentie als tegenhanger van de hoofdstraten.

binnenterreinen

Typerend is de programmatische menging van wonen, en kleinschalige bedrijvigheid, van achtertuinen, dakterrassen, parkeergebieden, laad- en loszones. Heroverweging programma is noodzakelijk om deze gebieden tot vitale gebruikersruimtes te ontwikkelen. Koest de mix.

Karakteristiek is de getrapte en gelaagde volumeopbouw van de bebouwing (tribune). Gelaagdheid koesteren en erop voortbouwen en verfijnen.

Het ruimtebeeld is dat van achterkanten. De verschijningsvorm is utilitair, informeel. Er lijkt weinig aan te zijn ontworpen. Het is eerder een lappendeken dan een samenhangend beeld. Verfijn de lappendeken, koester de onregelmatigheid en het informele karakter.

De binnenterreinen vragen om meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, om betere overgangen tussen openbaar en privé domein, om een sterkere rol voor de hagen en de bomen, en een betere ensemblewerking van de gevels:

- De doorgang naar een binnenterrein heeft langs de hoofdstraten een duidelijk herkenbare entree.
- De doorgang is geënceneerd als een 'filmische route': vanuit de beweging er doorheen, spannend.
- De doorgang is open dan wel opgenomen in de bebouwing als poort. Aandacht voor een nauwkeurige afstemming van de maatvoering, de vorm, de lichtval en de materiële uitstraling van vloer en wanden.
- De poort is meer dan een doorgang. Prettige en zorgvuldige afwerking van plafond (verlichting), wanden,

HISTORISCHE KERN

- vloeren en detaillering hekwerk.
- Aandacht voor het uitzicht vanuit de poort, naar alle twee kanten. Contrast opzoeken, bijvoorbeeld tussen besloten en open, woonsfeer en bedrijvigheid.
- Aandacht voor de aangename ruimtelijke begeleiding op voetgangersniveau/ooghoogte. Essentieel is hiervoor de uitstraling en inrichting van het maaiveld en die van de randen.
- De programmering van de bebouwing is kleinschalig en divers en onderscheidt zich van die van het kernwinkelgebied.
- De overgangen van de achterkanten naar de openbare ruimte zijn gelaagd en worden vormgegeven met verschillende elementen: schuurtjes, hagen, bomenrijen, tuinmuren.
- Koester de aanwezigheid van grote eigenzinnige gebouwen uit verschillende bouwperiodes. Ze kunnen een belangrijke ordenende functie hebben in een kleinschalige omgeving.
- Verfraaien van het dak-landschap: gebruik daken: privé en openbaar; detaillering dakcontour.
- Grote bomen koesteren, ze hebben een bindende werking tussen de verschillende schaalniveau's van de bebouwing.
- Hagen en bomen zijn belangrijke elementen om de verschillende functies op maaiveldniveau (voetgangersroutes, fietsroutes, parkeren, tuinen, laden en lossen etc.) te zoneren en ruimtelijk van elkaar te scheiden.
- De uitwerking van de vloer is utilitair, maar zorgvuldig gedetailleerd en afgestemd op de beoogde sfeer.

straatbeeld

Hoofdstraat: het historische karakter en continuïteit in het ruimtebeeld van deze oudste hartader koesteren en op onderdelen versterken, d.w.z. aandacht voor incidenteel terugwijkende rooilijnen, parcellering en bouwhoogte, individuele cq. korte bouwstromen, authentieke winkelpuien, stilistische diversiteit en waar mogelijk corrigeren van verstoringen. De driehoek Hoofdstraat, Nieuwstraat en Korenstraat is het meest karakteristiek: smalle historische winkelstraten met samenhangende bebouwing koesteren.

Essentieel: afwisseling en traditionele detaillering van de dakcontour, het ritme van de incidenteel voorkomende erkers en een heldere overgang van de winkelpui naar de vloer. De uitwerking van de winkelpui is ondergeschikt aan de verticaliteit van het totale gevelbeeld.

Onderscheid in hoofdstraten (representatie, winkel, verkoop zoals de Hoofdstraat) en achter- of bijstraten (functioneel, werken, loods, werkplaats zoals de Marktstraat): specifiek eigen sfeer van de onderscheidende straten benutten voor verkrijgen rijk en afwisselend ruimtebeeld. Sturen op verschillen in massa, hoogte, korrel, verschijningsvorm.

- handhaaf de huidige perceelbreedtes, dus pandsgewijs vervangen, en niet een aaneengesloten straatwand maken.
- handhaaf de tussenruimte en vind er een goed gebruik voor (tuin met terras, woonpad, doorsteek)
- het is belangrijk om de leeftijdsmenging van de gebouwen in balans te houden.
- maak voor de woningontsluiting gebruik van de bestaande stegen en paden zodat er ook een leuk woonmilieu kan ontstaan.

Gebogen en geknikte tracés, inkadering van het blikveld (de straat als huiskamer), aandacht voor de beëindiging van het blikveld.

Straatbeeld winkelstraten opschonen door een meer terughoudende toepassing van reclameborden, luifels, winkeluitstallingen, aanbouwsels, bloemig straatmeubilair, fietshekken.

hoek/kruispunt

De kruispunten zijn niet symmetrisch maar vaak iets verschoven. Daardoor schuift er altijd bebouwing in het beeld aan het einde van de straat. Het individuele pand is de blikvanger en het oriëntatiepunt in het stelsel van lange lijnen.

De uitgespaarde hoek, vervolmaakt door de plaatsing van een of meerdere grote bomen, is een veel voorkomend stedenbouwkundig thema in de binnenstad. Het versterkt het losse en groene straatbeeld dat Apeldoorn zo typisch maakt. De bomen accentueren de hoek en houden de daarachter liggende individueel uitgewerkte gebouwen bijeen.

Asymmetrie in de architectonische uitwerking koesteren. Maar de onderlinge verschillen zijn subtiel, de hoeken verwijzen naar elkaar. Het hoekaccent is niet gewoon een verdieping erop. Van belang is altijd een verweving van het verticale hoekaccent met de horizontale geleiding van het gevelbeeld. Ondanks verschillen in voetprint, bouwstijl balans opzoeken tussen overeenkomst en verscheidenheid.

KANAALZONE

straatbeeld

Het onderscheidende karakter van de kanaalzone ten opzichte van de rest van de binnenstad wordt gevormd door de industriële restanten, het werkkarakter van dit gebied zoals nog beleefbaar in enkele fabriekscomplexen, kantoren en woningen met aan huis gebonden nijverheid.

Koesteren van het contrast tussen deze grovere korrel en de kleinere schaal van de dicht opeen staande arbeidershuisjes bij het vervolg van de herontwikkeling in het gebied, deze verscheidenheid in schaal bepaalt mede het karakter van de kanaalzone.

De overgangen tussen privé en openbaar zijn veelvormig. Ze versterken het informele karakter van dit gebied.

VILLA'S EN LANEN

straatbeeld

Het statige laankarakter van de Stationsstraat versterken als visuele verbinding tussen villabuurt De Parken en de stationsomgeving die beide ooit in onderlinge samenhang tot stand kwamen (thans ruimtelijk en functioneel verstoord: bebouwingspatroon van (half)vrijstaande villa's grotendeels vervangen door aaneengesloten gevelwanden, en éénrichtingsverkeer.

Historische panden behouden en als uitgangspunt nemen voor toekomstige ontwikkelingen.

Individueel karakter bebouwing, eenheid in verscheidenheid, vrijstaand, rijk gedetailleerd. Bij vervangende nieuwbouw aansluiten bij de heldere, monochrome, alzijdig georiënteerde volumeopbouw, erkers en balkons zijn ondergeschikte toevoegingen. Wit is karakteristiek, maar hoeft alleen incidenteel voor te komen (ca.30%).

Onderscheid tussen hoofd- en bijgebouwen in kleur- en materiaalgebruik

Kernkwaliteiten: lommerrijk, ruime opzet, lanen, Oranjepark. Monumentale bomen structureren het straatbeeld nog slechts op enkele plaatsen. Laanprofielen herstellen.

De voor- en zijtuinen vormen de omlijsting van de blik op de statige villa's: zichtbaarheid over het voorerf. Tuinkarakter van dat voorerf van belang (geen verstening)

hoek/kruispunt

Het zijn de kloeke, rijzige volumes van de villa's die het kruispunt domineren, omzoomd door ondiepe voor- en zijtuinen die door transparante sierhekwerken of hagen van de openbare ruimte worden gescheiden.

APELDOORNSE HUISJES

straatbeeld

Informeel straatbeeld, bomen staan losjes in de straat, soms in de tuinen; variatie aan erfafscheidingen sierhekwerken en hoge hagen met daarachter licht verspringende bebouwing. Homogeen bebouwingsbeeld van zgn. Apeldoornse huisjes: (half-)vrijstaande woningen van één en twee lagen met kap op smalle, diepe kavels aan een orthogonaal stratenpatroon. Aan het eind van elke straat schuift altijd een gevel in beeld met een of meer ramen die op de straat gericht zijn.

De zgn. Apeldoornse huisjes uit de 19e eeuw hebben een rijke de-taillering en materiaalgebruik met historiserende stijlken-merken (kleine variant van de villa); de exemplaren uit het interbellum hebben een eenvoudiger baksteen architectuur en ambachtelijke detaillering.

Aansluiten bij het informele ruimtebeeld, de oriëntatie van de (half)vrijstaande woningen op smalle kavels aan een orthogonaal stratenpatroon, het kleinschalige en fijn gedetailleerde karakter van de bebouwing.

Voorkom samenklonteren van bebouwing

hoek/kruispunt

Vaak draaien de kaprichtingen en geven zodoende ruimte aan een tuin op de hoek. Koester het groene beeld van de hoeken.

CENTRUM/CITY

straatbeeld

Het straatbeeld wordt bepaald door de min of meer losse aaneenrijging van overwegend grote, langgerekte bouwblokken, die samen de wanden van de straatruimtes vormen.

Afwisseling van zakelijke moderne architectuur (Brinklaanflat), structuralistische architectuur (Centraal Beheer) en sobere jaren tachtig architectuur (woongebouwen).

Brinkpark, plek voormalige Apeldoornse brink (open ruimte is een historisch gegeven).

In veel woningbouwblokken langs de hoofdstructuur is de plint informeel uitgewerkt (woningen op straatniveau, terrasjes en tuintjes langs drukke wegen), waardoor een duidelijk verschil tussen voor-en achterkant is vervaagd. In de meer recente projecten wordt de grote schaal in de uitwerking niet meer geschuwd en komt er meer aandacht voor de aansluiting op de specifieke stedenbouwkundige situatie en het maaiveld (Kanaalstraat). De lange lijnen worden benadrukt door de formele uitwerking van de bebouwing. Daarnaast treedt er een verschuiving op in de vormgeving en geleding van de bouwmassa alsmede in de materialisatie. De kleurloze monotone wanden uit de stadsvernieuwingsperiode maken langzamerhand plaats voor een grotere variatie in materiaal en kleur, waardoor de individuele panden zich nu sterker in de wand tonen. Er komt meer aandacht voor de uitwerking van het verschil tussen plint en bovenbouw.

Karakteristiek is het netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen via poorten naar de 'Apeldoornse' binnenwereld. Dit sluit goed aan op het informele netwerk van de

binnenstad. Voor alle straten en binnenterreinen geldt dat de verkeersmachine in grote mate bepalend is voor het straatbeeld. Zo is bijvoorbeeld langs de Wilhelmina Druckerstraat en de Kalverstraat de positie van bomen ondergeschikt aan de verbredingen en versmallingen in de rijbaan wat leidt tot een verbrokkeld beeld in plaats van de beoogde laanbeplanting. Op binnenterreinen zijn meestal de parkeervakken richtinggevend voor de positie van bomen en hagen en valt zo de ruimte uiteen. Hier ligt een grote opgave voor de inrichting van de openbare ruimte om te zorgen voor zowel meer ruimtelijke samenhang als een meer helder onderscheid tussen binnenterrein en doorgaande routes. Dat betekent maatwerk per plek, maar wel in samenhang met een structurele aanpak voor de inrichting en profilering op de grote schaal.

hoek/kruispunt

Met uitzondering van enkele fraaie voorbeelden (zie p. 112) zijn de meeste hoeken niet meer dan toevallige beëindigingen van de bouwblokken en zijn de kruispunten niet meer dan een toevallige ontmoeting van diverse 'architecturen'. Het ruimtebeeld van de kruispunten is vormloos, richtingloos en hiërarchieloos.

Elke kans benutten die zich voordoet om vooral in de architectonische compositie meer vorm, richting en hiërarchie aan te brengen.

BEEKPARK

straatbeeld

De meest formele straatbeelden van Apeldoorn: overwegend grote eigenzinnige gebouwen uit verschillende bouwperiodes met gevarieerd programma (kultuur, kantoor, bedrijf, wonen). Veel openbare functies in de plint. Als gevolg van de zorgvuldige afstemming tussen de individueel vormgegeven gebouwen is er een mooie balans tussen overeenkomst en afwijking in de architectonische uitwerking: bouwhoogte, contour, gevelplastic, schaal, materiaal en kleur.

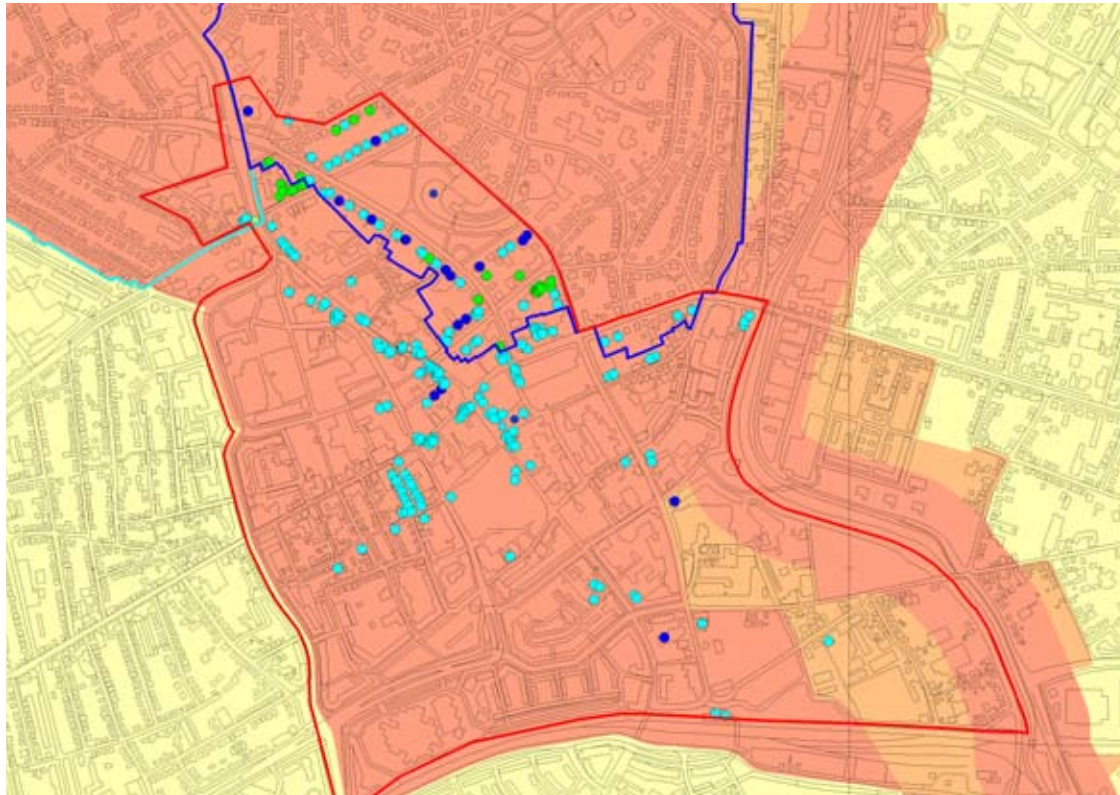
De inrichting van de openbare ruimte is monumentaal.

hoek/kruispunt

Heldere vormen, rechte hoeken. Bij gelijkwaardige kruisingen is de bebouwing niet symmetrisch. Zijstraten sluiten via een symmetrische doorgang aan.

BIJLAGEN

bijlage 1	cultuurhistorisch beleid	136
bijlage 2	bronnen	143
bijlage 3	lijst van waardevolle gebouwen	144



Links: de cultuurhistorische beleidskaart van de gemeente Apeldoorn, uitsnede binnenstad (2006)

bijlage I **cultuurhistorisch beleid**

De gemeente Apeldoorn heeft op haar cultuurhistorische beleids- en informatiekaart beschermde of als waardevol aangemerkte gebieden, structuren en objecten aangegeven.

cultuurhistorische beleidskaart

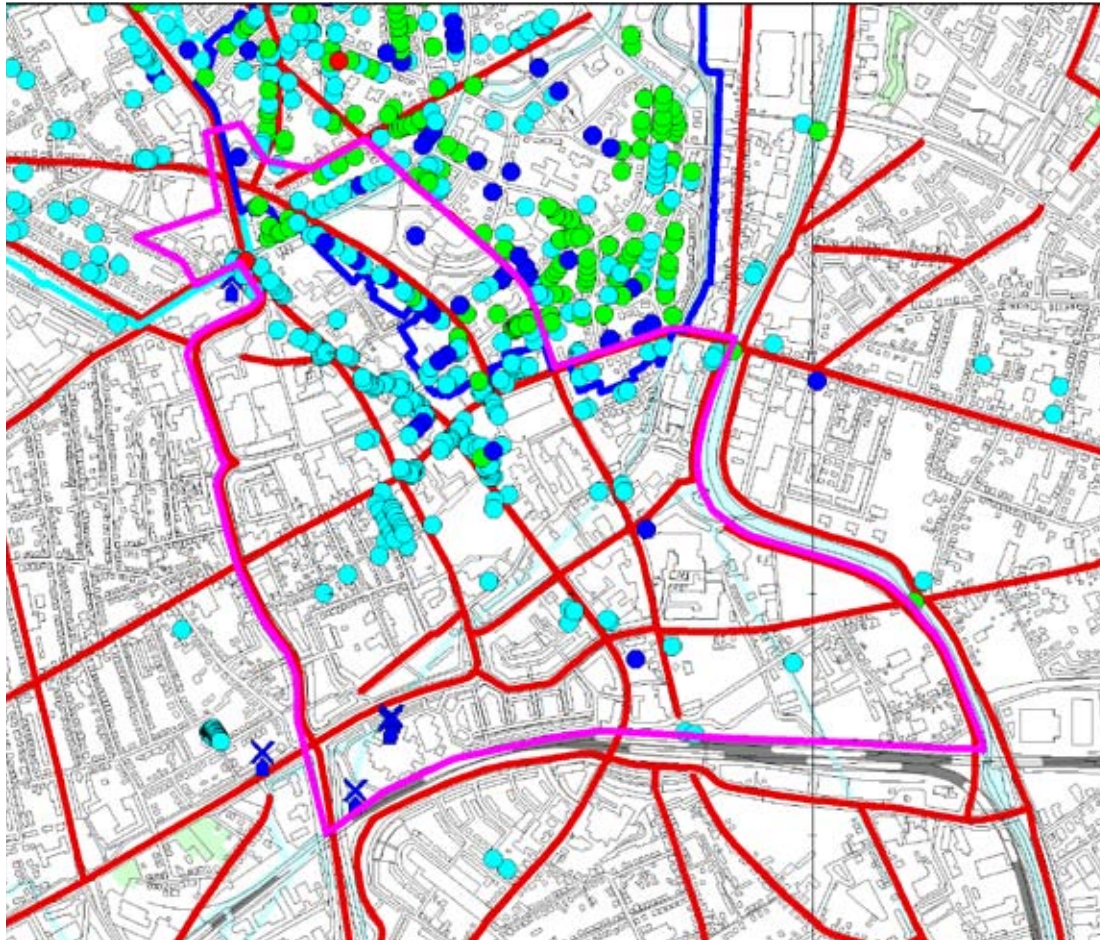
- Het hele plangebied heeft een hoge cultuurhistorische attentiewaarde, uitgezonderd een klein gedeelte van de kanaalzone.
- Verspreid over het plangebied bevindt zich een groot aantal gemeentelijke monumenten (lichtblauw) en een aantal rijksmonumenten (donkerblauw).
- Monumenten bevinden zich hoofdzakelijk in het deelgebied en van rijkswege beschermd stadsgezicht De Parken en het historische centrum (aan de Hoofdstraat en aan de Korenstraat/Deventerstraat).
- In deze gebieden zijn rond kruisingen van wegen enkele concentraties te duiden: het Caterplein, de kruisingen Hoofdstraat-Paslaan, Hoofdstraat-Korenstraat-Deventerstraat en de straatwanden rond de locatie van de gesloopte Mariakerk (Hoofdstraat).
- In het noordelijke deel van het plangebied bevindt zich bovendien een aantal door de gemeente als waardevol gewaardeerde objecten (groen, aan de Canadalaan, Prof. Röntgenstraat, Kerklaan, rond de Deventerstraat en aan de Hoofdstraat).

- Het Oranjepark is onderdeel van het rijksbeschermd stadsgezicht De Parken. Bovendien is vrijwel alle bebouwing in en rond het Oranjepark als individueel object beschermd of aangemerkt als waardevol.
- Buiten De Parken en het historische centrum zijn de monumenten geconcentreerd rond de Trompstraat en de Mariastraat (Apeldoornse huisjes), aan de Stationsstraat, verspreid in de kanaalzone en rond de kruising van de Hoofdstraat en de Kalverstraat.

Voor het historische centrum is een uitwerking gemaakt van de waardevolle en beschermde objecten. Op het kaartbeeld zijn niet alleen beschermde objecten maar ook beschermenswaardige objecten en gevelbeelden aangegeven. De gevelwanden aan de Hoofdstraat zijn vrijwel volledig als waardevol aangemerkt. Ook de noordelijke wand van het Caterplein, de wanden van de Kapelstraat, Van Kinsbergenstraat, Korenstraat, Raadhuisplein en delen van de Deventerstraat zijn aangemerkt als waardevol. Daarnaast worden de naoorlogse wanden aan de Hofstraat en de kruising met de Hoofdstraat aangeduid als stedenbouwkundig waardevol. De objecten aan deze straat en kruising zijn beschermenswaardig of gewaardeerd als cultuurhistorisch relict. De Marktstraat vertegenwoordigt een "karakteristieke waarde"; vrijwel alle bebouwing aan deze straat is als zodanig aangemerkt.



Boven: waardevolle en beschermde objecten, gevelbeelden en wanden (bron: gemeente Apeldoorn)



De cultuurhistorische informatiekaart van de gemeente Apeldoorn, uitsnede binnenstad (2006)

cultuurhistorische informatiekaart

Op de cultuurhistorische informatiekaart zijn daarnaast de meeste wegen in het plangebied aangemerkt als historisch waardevol. Het betreft van noord naar zuid de volgende straten of tracés:

- Loolaan, Vosselmanstraat, Wilhelmina Druckerstraat;
- Koninginnelaan;
- Canadalaan;
- Kerklaan, Stationsstraat;
- Beekpark, Hoofdstraat;
- Nieuwstraat;
- Asselsestraat, Korenstraat, Deventerstraat;
- Brinklaan, Hofstraat, Kanaalstraat;
- Prins Willem Alexanderstraat, Kalverstraat, Molenstraat;
- Stadskade, Kanaal Noord;
- het Kanaal en de grotendeels uit het straatbeeld verdwenen tracés van de Grift en de Kaijersbeek zijn aangemerkt waardevolle waterloop.

De verschillende waarderingen blijken veelal samen te vallen. Hierdoor ontstaat een stapeling van waarden op het niveau van het object, het ensemble en de structuur. Hiervan is vooral sprake in het gebied De Parken, op kruisingen van wegen, langs de noordelijke helft van de Hoofdstraat en aan de direct omliggende straten:

- De Parken: rijksbeschermd stadsgezicht, rijks- en gemeentelijke monumenten, waardevolle objecten en waardevolle wegen;
- Kruisingen Hoofdstraat-Korenstraat-Deventerstraat, Hoofdstraat-Kapelstraat, Hoofdstraat-Van Kinsbergenstraat, Hoofdstraat-Raadhuisplein, Hoofdstraat-Brinklaan, Hoofdstraat-Hofstraat: een combinatie van concentraties van beschermde en/of waardevolle objecten en waardevolle gevelbeelden of naoorlogse stedenbouwkundige waarden;
- Marktstraat: karakteristieke waarden, waardevolle gevelbeelden en naoorlogse stedenbouwkundige waarden;

Daarnaast ligt vrijwel geen enkel positief gewaardeerd object aan een niet als historisch waardevol aangemerkte weg. Uitzondering hierop vormen het cluster monumenten rond de Trompstraat en de Mariastraat en het gebouw van Talens aan de Sophialaan.

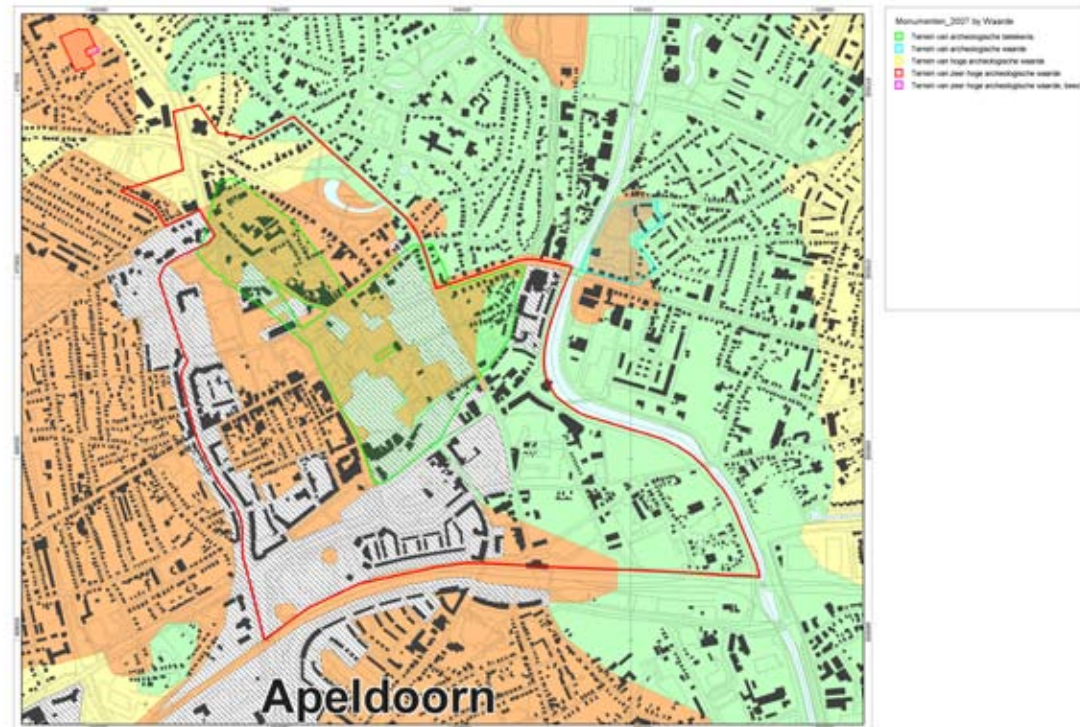
archeologie

Diverse onderzoeken en waarnemingen hebben geleid tot een breder inzicht in het verhaal van de wording van Apeldoorn en kunnen zich derhalve lenen als inspiratiebron of dienen als kader bij nieuwe ontwikkelingen.

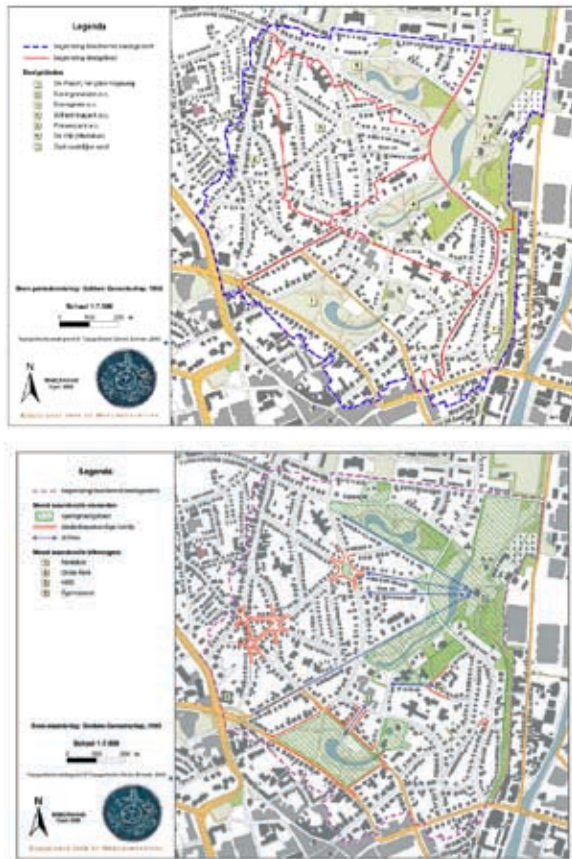
Eén van de belangrijkste archeologische onderzoeken van de laatste tijd is het onderzoek op het Raadhuisplein geweest. Hierbij zijn de fundamenten van de 11e eeuwse kerk blootgelegd. De relatief grote kerk was het centrum van Apeldoorn. In de bestrating van het plein zijn de contouren van de kerk met koperen strips aangegeven. Door de aanwezigheid van de terrassen ervaar je de kerk niet meer. Met een herinrichting van het plein, waarbij de kerkplattegrond prominenter in beeld komt, kan het plein een sterkere uitstraling krijgen. Hierbij dient ook een vorm van informatievoorziening bedacht te worden.

Een groot deel van de binnenstad is aangemerkt als monument van archeologische betekenis.

Zowel onderzoeken als het archeologische beleid zijn op te vragen bij de gemeentearcheoloog.



De archeologische waardenkaart van de gemeente Apeldoorn, uitsnede binnenstad (2006)



waardevolle structuren in het beschermd stadsgezicht De Parken (bron: RACM)

beschermde stadsgezicht De Parken

In de toelichting bij het beschermd stadsgezicht is aangegeven welke waarden voor bescherming in aanmerking komen. Voor het deel van De Parken dat deel uitmaakt van het plangebied zijn dat:

- de hoofdstructuur: het stratenpatroon, met nieuw ontworpen en gehandhaafde oudere structuren, de ligging en inrichting van de groengebieden, de verkaveling van de bouwblokken.
- de lineaire structuur: het verloop, het profiel en de beplanting van lanen, de zichtas naar Marialust over de Canadalaan;
- objecten en complexen: het bebouwingsbeeld, voornamelijk bestaande uit vrijstaande panden van twee bouwlagen met kap, een groot aantal rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden, het groene karakter van voor- en achtertuinen en het zicht door de (voor)tuinen op de bebouwing en rooilijn, de erfafscheiding met veelal smeed- en gietijzeren hekwerken.

Het Apeldoornse village gebied De Parken is van grote cultuurhistorische waarde als voorbeeld van de in de tweede helft van de 19de eeuw opkomende villaparken, als gevolg van het toenemend aantal welgestelden dat graag buiten de dichtbevolkte steden wilde wonen. De Parken is tevens een fraai voorbeeld van de vele 19de-eeuwse transformaties van landgoederen in villawijken. Waardevol is de afleesbaarheid van het historische ontwikkelingsproces aan structuren, verkaveling en bebouwing. Voor Apeldoorn is De Parken de eerste grote uitbreiding van het oude dorp. Nog altijd vormt de wijk een zeer belangrijk onderdeel van de nederzetting.

De Parken is ook van grote stedenbouwkundige waarde. De formele patronen en natuurgelijkende elementen zijn verweven tot een eenheid waarbij vooral de lanenstelsels

en het vele groen sterk verbindende factoren zijn. Binnen het gebied liggen meerdere markante stedenbouwkundige ruimten, zoals de parken en de pleinen met de omringende bebouwing. In het algemeen is sprake van een doordachte situering van de panden, hetgeen zowel heeft geresulteerd in meerdere bijzondere plekken als in een zeer waardevol totaalbeeld. De stedenbouwkundige opzet is gaaf bewaard gebleven.

De Parken is voorts van belang vanwege de hoogwaardige architectonische kwaliteit en gaafheid van de bebouwing. Dit blijkt ook uit het grote aantal rijks- en gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden. Uniek is zowel de omvang van het gebied als de grote rijkdom aan verschillende bouwtypen, hoofdvormen en stijlen.

cultuurhistorische analyse kanaalzone

In het rapport Cultuurhistorische analyse Kanaalzone uit 2004 zijn de volgende elementen van de kanaalzone (voor zover binnen het plangebied) aangemerkt als essentieel voor de identiteit van de Kanaalzone.

ruimtelijke structuur

Het kanaal, de Grift en de Kayersbeek vormen de belangrijkste structuurdragers van de Kanaalzone.

Het kanaal is in meerdere opzichten waardevol.

- als geomorfologische markering van de grens tussen het Veluwemassief en het IJsseldal
- als economische levensader en aanjager van de industriële ontwikkeling van Apeldoorn in de negentiende en twintigste eeuw
- als kenmerkend waterstaatkundig werk, waarin Koning Willem I een belangrijke rol als initiatiefnemer heeft vervuld
- als historische structuur, die sinds de sluiting in 1973 vooral van waarde is voor een goed begrip van de stadspatritegrond en identiteit van Apeldoorn, alsmede

- voor de waterhuishouding
- de historisch ruimtelijke samenhang met het begeleidende groen en de restanten van historische (industriële) bebouwing, die het sterkst waarneembaar is rond de Deventerbrug (aan de westzijde)
- de kanaalbocht als herinnering aan de gefaseerde aanleg van het kanaal, in relatie tot de historische situatie ter plaatse (het voormalige landgoed Welgelegen)

De Grift en de Kayersbeek zijn daarnaast als historische structuur van bijzondere betekenis voor de ontstaansgeschiedenis en identiteit van Apeldoorn, alsmede voor de regulering van het grondwater en de voeding van het kanaal (nauwe wederzijdse relatie).

Bij het kanaal zijn de drie elkaar historisch opvolgende wijzen van transport letterlijk in één beeld te vangen: van vervoer over water (het kanaal) naar vervoer per spoor tot vervoer over de weg (de parallel- en ontsluitingswegen). In dat verband zijn van belang:

- de Deventerstraat en Molenstraat als belangrijke historische land- en uitvalswegen
- de historische linten met een kenmerkende functie menging van wonen, winkels en kleinschalige bedrijvigheid: Molendwarsstraat, Veldhuisstraat en Spoorstraat
- het tracé van de spoorlijn in de richting Deventer, Zutphen en Dieren

Het kanaal wordt van oudsher gemarkeerd door fabrieksschoorstenen en molens. De rol van deze industriële landmarks is voortgezet en overgenomen door nieuwe woon- en kantoorstorens, die op stedenbouwkundig belangrijke locaties zijn gebouwd. In dat verband zijn van belang: de fabrieksschoorsteen van de Nettenfabriek de woontoren Koningshaven (het zogenaamde 'Potlood')

openbare ruimte

Van belang voor de landschappelijke en ecologische begeleiding van de waterlopen is de stedelijke wandelpromenade met stenen kades langs het kanaal als herinnering aan de voormalige havenfunctie.

De meeste wegen in de Kanaalzone hebben een uitstraling die past bij hun functie in het gebied: het sterk gelede profiel van de Deventerstraat ondersteunt de stedenbouwkundige betekenis van deze toegangsweg tot de industrieterreinen en het centrum de eenvoudige indeling en materialisatie van de woonstraten, waarbij op enkele plekken de voor Apeldoorn kenmerkende grindbermen zijn behouden

bebouwing

De weg- en waterbouwkundige werken zijn, voor zover in oorspronkelijke staat behouden, van uitzonderlijk belang voor de herkenbaarheid van het Apeldoorns Kanaal. Voor de herkenbaarheid van de industriële geschiedenis van de Kanaalzone zijn enkele fabrieken als geheel en verder enkele algemene karakteristieken van belang, zoals schoorsteenpijpen, sheddaken, doosvormige bouwmassa's en de representatieve oriëntatie van de vooroorlogse industriële bebouwing op het kanaal. Voor de herkenbaarheid van de bewoningsgeschiedenis in de Kanaalzone zijn de functiemenging van wonen en werken, alsmede de mix van rijke (fabrikanten)woningen en groepjes arbeiderswoningen van belang.

Voor een overzicht van monumenten en andere waardevolle objecten in de kanaalzone wordt verwezen naar de lijst van beschermde monumenten elders in de bijlage en naar het rapport Cultuurhistorische analyse Kanaalzone van Stoa uit 2004.



waardenkaart kanaalzone (bron: Stoa, 2004)



waardevolle objecten (onder) en clusters (boven) uit de cultuurhistorische analyse Binnenstad West

cultuurhistorische analyse binnenstad west

Op de cultuurhistorische waarderingskaart van het gebied binnenstad west zijn de waardevolle panden ingetekend. Door hun ligging en de onderlinge samenhang met de plek is een aantal waardenclusters te onderscheiden. Dit zijn:

- het cluster rond de Hoofdstraat-Deventerstraat-Markt, een groep straten die als een redelijk gaaf historisch geheel wordt beschouwd. De geselecteerde panden in dit gebied zijn cultuurhistorisch waardevol bijdragen aan het historische centrum en de daarvoor karakteristieke straatbeelden.
- het cluster van Paul Krugerstraat, Catharina van Reeslaan en Van Huutstraat kenmerkt zich door het groene verstilde karakter tussen de Hoofdstraat en De Parken. De op de waarderingskaart gearceerde panden dragen bij aan dit karakter en vertonen sterke overeenkomsten in schaal, uitstraling en architectuur.
- Het cluster bestaande uit de moderne woonuitbreiding rond de Kalverstraat is cultuurhistorisch waardevol door de hoge mate van samenhang in architectuur en stedenbouwkundige opzet. Het vormt één van de eerste grote stedenbouwkundige ingrepen tussen het station en het centrum en een afrekening met het gefragmenteerde beeld als gevolg van de intrekking van de doelstelling om rijksdiensten naar Apeldoorn te verplaatsen.
- Het cluster van de historische woonuitbreiding (Brinkhorst) is een buurt met typisch Apeldoornse huisjes. De geselecteerde panden zijn kenmerkend voor deze woonwijk en leveren een duidelijke bijdrage aan het historische karakter van de wijk.
- De geselecteerde panden langs de Asselsestraat vormen een op zichzelf staand geheel en leveren een positieve bijdrage aan het karakter van historisch lint naar de binnenstad.

Buiten deze clusters zijn er nog enkele 'losse' objecten.

bijlage 2: bronnen

- Ach Lieve Tijd, 12 eeuwen Apeldoorn en de Apeldoorners, Zwolle:Waan-
ders 1991-1993
 - Ark, D. van, *Apeldoorn veranderd gezicht 1900-1980*, Groningen 1981
 - Arnold, C.J.C.W.H., *Apeldoorn in opkomst. De ontwikkeling van dorp en ge-
meente in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Zutphen 1971
 - Beaufort, D., *Cultuurhistorische analyse Marktstraat – Beekstraat*, maart 2004
(gemeente Apeldoorn)
 - Beaufort, D., *Cultuurhistorische analyse Beurtvaartkanaal*, maart 2004 (gemeen-
te Apeldoorn)
 - Bekker, J., e.a. (BRO), *Cultuurhistorische analyse Binnenstad-West*, 12 maart
2004
 - Blok, E., e.a., *Gids voor de Nederlandse Tuin- en Landschapsarchitectuur. Deel
Oost en Midden: Gelderland*, Utrecht, Rotterdam 1996
 - Comité Open Monumentendag Apeldoorn, *Koopmansgeest, 2002* (jaarboekje
OMD)
 - Derks, G., *Toelichting te beschermen gezicht Apeldoorns Kanaal*, versie februari
2002
 - Derks, G.J.M., *Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stads-
gezicht De Parken*, Zeist 2003 (RACM)
 - Es, E. van., *Apeldoorn naoorlogse architectuur*, Apeldoorn 2004
 - Frank, C.J. e.a., *Apeldoorn, architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle 1997
 - Gemeente Apeldoorn, *Monumenten in het groen*, Apeldoorn 1987
 - Gemeente Apeldoorn, *Door varen bewaren. Een nieuw leven voor het Apel-
doorns Kanaal*, april 2001
 - Hardonk, R., 'Enkele grepen uit Apeldoorns rijke historie', in: *De Bouwrevue.
Tijdschrift voor bouwwereld en industrie*, 1957
 - Kemperink, R.M. (eindred.), *Geschiedenis van Apeldoorn*, Zutphen 1993
 - Kooman, L.H., *Apeldoorn van dorp tot stad*, Zwolle 1970
 - Meijel, L. van, P. Opmeer, *Cultuurhistorische analyse Brinkhorst en Orden*, Ede
februari 2003
 - Meijel, L. van, P. Opmeer, *Cultuurhistorische analyse Locatie PWA-jaan*, Ede
maart 2003
 - Meijel, L. van, P. Opmeer, *Cultuurhistorische analyse Kanaalzone Apeldoorn*, Ede
juni 2004
 - Meijel, L. van, P. Opmeer, *Apeldoorn, cultuurhistorische waardenkaart*, Ede 2004
 - Menke, H., e.a., *Veluwe beken en sprengen. Een uniek landschap*, Utrecht 2007
 - Monumenten Advies Bureau, *Inventarisatie waardevolle bebouwing en structu-
ren Kanaal Noord en Zuid*, 1992
 - Nijhof, W.H., *Apeldoorn, stad rond pleinen en parken*, Apeldoorn 2002
 - Stenvert R. e.a. (red.), *Monumenten in Nederland: Gelderland, Zeist/Zwolle*
2000
 - Stuurgroep Kanaalzone Apeldoorn, *Kanaalzone Apeldoorn. Plan in hoofdlijnen*,
november 2000
 - Ummels, H., *Apeldoorn toen. Wandelingen langs historische plekjes*, Apeldoorn
1977
 - Ummels, H., e.a., *Een moment voor monumenten*, Apeldoorn 2004
 - Vedder, J., *Het Apeldoorns Kanaal. Monument van de geschiedenis van de Oost-
Veluwe (1800-1850)*, Utrecht 2001
 - Vegte, J.O. van de, *Apeldoorn in oude ansichten deel1*, Zaltbommel 1967
 - Vegte, J.O. van de, *Apeldoorn in oude ansichten deel2*, Zaltbommel 1978
 - Wilde, C. de, *Binnenstadgevels Apeldoorn*, Apeldoorn 1981
- geraadpleegde internetsites**
- www.apeldoorn.nl
 - www.gelderlandinbeeld.nl
 - www.geldersarchief.nl
 - www.oudapeldoorn.nl
 - www.coda-apeldoorn.nl
- afbeeldingen**
- Ach Lieve Tijd, 1991
 - beeldbank CODA Archief en Kenniscentrum Apeldoorn
 - collectie Fr. Morlé
 - collectie Tijnk
 - gemeente Apeldoorn
 - Koninklijke Bibliotheek, Brussel
 - RACM, Zeist
 - Rijksarchief, Utrecht

bijlage 3 **lijst van waardevolle gebouwen**

STRAAT	HUISNR	TOEV	HUISLT	ARCHITECTNAAM	BOUWJAAR	BOUWTYPE	CODE
Beekpark	4			Niet bekend	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Beekpark	6			Niet bekend	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Beekpark	8			Niet bekend	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Beekstraat	30			Wegerif (1888-1963)	1914	Woonhuizen	
Beurtvaartstraat	2			Zeeuw	1909	Gebouwen van bedrijven en techniek	
Brinklaan	34			Niet bekend	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Canadalaan	4		A	Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Canadalaan	4		B	Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Canadalaan	22			Niet bekend	ca. 1880-1890	Villa's en herenhuizen	5
Canadalaan	22		A	Niet bekend	ca. 1900-1905	Villa's en herenhuizen	5
Canadalaan	24			Niet bekend	ca. 1900	Villa's en herenhuizen	5
Canadalaan	26			Driesum ??	1904	Horeca	5
Deventerstraat	8			Niet bekend	1898	Horeca	
Deventerstraat	13			Driesum ??	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Deventerstraat	13		B	Driesum ??	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Deventerstraat	15			Driesum ??	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Deventerstraat	15	2		Gendt	1917	Kantoor- en handelsgebouwen	
Deventerstraat	17		A	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	17		B	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	18			Peters	ca. 1908	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	19		A	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	19		B	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	20			Peters	ca. 1908	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	21		A	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	21		B	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	23		A	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	23		B	Niet bekend	1914	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Deventerstraat	25		A	Niet bekend	ca. 1865	Villa's en herenhuizen	
Deventerstraat	26			Niet bekend	ca. 1875-1880	Villa's en herenhuizen	5
Deventerstraat	28			Niet bekend	ca. 1975-1880	Villa's en herenhuizen	5
Deventerstraat	38			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Deventerstraat	40			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Deventerstraat	52			Niet bekend	ca. 1880	Weg- en waterbouwkundige werken	
Griftstraat	3			Metzelaar	ca. 1881	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Griftstraat	13			Niet bekend	ca. 1890-1895	Woonhuizen	
Griftstraat	15			Niet bekend	ca. 1890-1895	Woonhuizen	

STRAAT	HUISNR	TOEV	HUISLT	ARCHITECTNAAM	BOUWJAAR	BOUWTYPE	CODE
Hofdwarsstraat	9			Niet bekend	1885	Woonhuizen	
Hoofdstraat	18			Meerdere	ca. 1900	Religieuze gebouwen	
Hoofdstraat	32			Niet bekend	ca. 1890	Woonhuizen	
Hoofdstraat	34			Niet bekend	ca. 1890	Woonhuizen	
Hoofdstraat	51			Wegerif (1888-1963)	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	51		A	Wegerif (1888-1963)	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	84			Niet bekend	ca. 1915	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	87			Wijn ??	1916	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	96			Wijn	1906	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	98			Wijn	ca. 1910	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	98		B	Wijn	ca. 1910	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	100			Wijn	ca. 1910	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	102			Wijn	1908	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	104			Driesum	1911	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	106			Driesum	1911	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	108			Driesum	1911	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	108		B	Driesum	1911	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	116			Niet bekend	1887	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	118			Niet bekend	1887	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	120			Niet bekend	1887	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	121			Heuvelink ??	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	121	2		Heuvelink ??	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	131			Niet bekend	1900	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	133			Niet bekend	ca. 1895	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	135			Niet bekend	ca. 1895	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	135		B	Niet bekend	ca. 1895	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	135		C	Niet bekend	ca. 1895	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	135		D	Niet bekend	ca. 1895	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	137			Driesum	1902	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	139			Driesum	1902	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	141			Niet bekend	1900	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	141		B	Niet bekend	1900	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	143			Niet bekend	1900	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	146			Niet bekend	1904	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	146		B	Niet bekend	1904	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	148			Niet bekend	1904	Winkels en warenhuizen	

STRAAT	HUISNR	TOEV	HUISLT	ARCHITECTNAAM	BOUWJAAR	BOUWTYPE	CODE
Hoofdstraat	148		C	Niet bekend	1904	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	148		B	Niet bekend	1904	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	159		A	Meerdere	1955	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	159			Meerdere	1955	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	159	2		Heuvelink ??	ca. 1925-1930	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	159	3		Heuvelink ??	ca. 1925-1930	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	159	4		Heuvelink ??	ca. 1925-1930	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	159	4B		Heuvelink ??	ca. 1925-1930	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	159	5		Heuvelink ??	ca. 1925-1930	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	160			Wijn	ca. 1903	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	160		A	Wijn	ca. 1903	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	160		B	Wijn	ca. 1903	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	160		C	Wijn	ca. 1903	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	160		D	Wijn	ca. 1903	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	167			Niet bekend	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	167	2		Niet bekend	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	167		B	Niet bekend	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	167		C	Niet bekend	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	171		A	Niet bekend	ca. 1850	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	171		B	Niet bekend	ca. 1850	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	173			Niet bekend	ca. 1905	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	175			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	176			Wijn	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	178			Wijn	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	180			Wijn	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Hoofdstraat	222			Tuynte	1933	Woonhuizen	
Hoofdstraat	224			Tuynte	1933	Woonhuizen	
Hoofdstraat	226			Tuynte	1933	Woonhuizen	
Hoofdstraat	228			Tuynte	1933	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	230			Tuynte	1933	Villa's en herenhuizen	
Hoofdstraat	232			Tuynte	1933	Villa's en herenhuizen	
Kanaal Noord	97			Grutterink	1948	Woonhuizen	
Kanaal Noord	99			Niet bekend	ca. 1885	Horeca	
Kapelstraat	1			Niet bekend	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Kapelstraat	1		B	Niet bekend	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Kerklaan	1		A	Driesum ??	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	
Kerklaan	1		B	Driesum ??	ca. 1905	Winkels en warenhuizen	

STRAAT	HUISNR	TOEV	HUISLT	ARCHITECTNAAM	BOUWJAAR	BOUWTYPE	CODE
Kerklaan	2			Gendt	1917	Kantoor- en handelsgebouwen	
Kerklaan	3			Niet bekend	ca. 1905	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	8		A	Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	10			Niet bekend	ca. 1885	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	13			Niet bekend	ca. 1910	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	16			Niet bekend	1897	Kantoor- en handelsgebouwen	5
Kerklaan	17			Meerdere	1877	Sport en recreatie	5
Kerklaan	21			Wijn	1904	Maatschappelijke instellingen en cult. gebouwen	5
Kerklaan	23			Wijn	1904	Woonhuizen	5
Kerklaan	25			Niet bekend	ca. 1900	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	27			Niet bekend	ca. 1930	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	29			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	31			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	33			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	35			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	39			Niet bekend	ca. 1900	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	41			Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	43			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	47			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	49			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Kerklaan	51			Niet bekend	ca. 1880	Woonhuizen	5
Kerklaan	53			Driesum	ca. 1900	Villa's en herenhuizen	5
Koninginnelaan	2			Niet bekend	ca. 1870	Villa's en herenhuizen	5
Korenstraat	1			Heuvelink ??	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	1		A	Heuvelink ??	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	1		B	Heuvelink ??	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	1		C	Heuvelink ??	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	1		D	Heuvelink ??	ca. 1935	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	3			Niet bekend	ca. 1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	5			Niet bekend	ca. 1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	21			Wijn	1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	23			Wijn	1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	23		A	Wijn	1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	23		B	Wijn	1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	25			Wijn	1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	27			Wijn	1900	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	27		B	Wijn	1900	Winkels en warenhuizen	

STRAAT	HUISNR	TOEV	HUISLT	ARCHITECTNAAM	BOUWJAAR	BOUWTYPE	CODE
Korenstraat	138			Wegerif (1859-1920)	1896	Winkels en warenhuizen	
Korenstraat	142			Wegerif (1859-1920)	1896	Winkels en warenhuizen	
Korte Nieuwstraat	2			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	4			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	5			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	6			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	7			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	8			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	9			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	10			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	10	2		Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	11			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	12			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	13			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	14			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	15			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Korte Nieuwstraat	17			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Leienplein	11			Niet bekend	ca. 1900	Woonhuizen	
Loolaan	13		A	Niet bekend	ca. 1895-1900	Winkels en warenhuizen	1
Loolaan	9		A	Niet bekend	ca. 1895-1900	Winkels en warenhuizen	1
Loolaan	5		A	Niet bekend	ca. 1895-1900	Winkels en warenhuizen	1
Loolaan	1			Niet bekend	ca. 1895-1900	Winkels en warenhuizen	1
Loolaan	16			Verheul Dzn.	ca. 1892	Religieuze gebouwen	5
Mariastraat	13			Wijn ??	1916	Winkels en warenhuizen	
Mariastraat	16						
Mariastraat	23						
Mariastraat	42			Meerdere	ca. 1890	Woonhuizen	
Mariastraat	37			Prins ??	ca. 1890	Woonhuizen	
Mariastraat	43			Niet bekend	1914	Woonhuizen	
Mariastraat	44			Niet bekend	1836	Woonhuizen	
Mariastraat	46			Niet bekend	1836	Woonhuizen	
Mariastraat	49			Niet bekend	1915	Woonhuizen	
Mariastraat	59			Loenen	1909	Woonhuizen	
Marktpllein	25			Peters	ca. 1908	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Marktpllein	33			Peters	ca. 1908	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Marktpllein	37			Peters	ca. 1908	Bestuur, recht en overheidsgebouwen	
Mr. Van Rhemenslaan	1			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5

STRAAT	HUISNR	TOEV	HUISLT	ARCHITECTNAAM	BOUWJAAR	BOUWTYPE	CODE
Mr.Van Rhemenslaan	3			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Mr.Van Rhemenslaan	5			Niet bekend	ca. 1885	Villa's en herenhuizen	5
Mr.Van Rhemenslaan	7			Niet bekend	ca. 1870	Villa's en herenhuizen	5
Mr.Van Rhemenslaan	9			Evers (1855-1929)	1887	Villa's en herenhuizen	5
Mr.Van Rhemenslaan	11			Niet bekend	ca. 1900	Villa's en herenhuizen	5
Mr.Van Rhemenslaan	13			Niet bekend	ca. 1885	Woonhuizen	5
Nieuwstraat	50			Wegerif (1859-1920)	1896	Winkels en warenhuizen	
Nieuwstraat	295			Niet bekend	1863	Maatschappelijke instellingen en cult. gebouwen	
Paslaan	6			Beld	1930	Religieuze gebouwen	5
Paslaan	7			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	7		B	Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	8			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	10			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	9			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	11			Wegerif (1859-1920)	ca. 1920	Sport en recreatie	5
Paslaan	13			Wiepking	1914	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	15			Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	15	1		Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	15	2		Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	15	3		Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	15	4		Niet bekend	ca. 1880	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	18			Meerdere	1960	Religieuze gebouwen	5
Paslaan	22		A	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	22		B	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	22		C	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	22		D	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	22		E	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	23			Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	24		A	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	24		B	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	24		C	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	24		D	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	24		E	Niet bekend	ca. 1890	Villa's en herenhuizen	5
Paslaan	28			Niet bekend	ca. 1905	Villa's en herenhuizen	5
Paul Krugerstraat	14			Driesum ??	ca. 1895	Villa's en herenhuizen	
Prof. Rontgenstraat	7			Niet bekend	ca. 1915	Woonhuizen	
Prof. Rontgenstraat	9			Bögenholtz (Amsterdam)	1896	Religieuze gebouwen	

colofon

Binnenstad Apeldoorn

Cultuurhistorische en ruimtelijke analyse

in opdracht van de gemeente Apeldoorn
mei 2009

Els Bet	stedebouwkundige, Den Haag
Heide Hinterthür	architect, Topaz Architecten, Amsterdam
Carin Jannink	landschap en stedenbouw, Rotterdam
Leon van Meijel	architectuurhistoricus, Van Meijel, adviseurs in cultuurhistorie, Nijmegen
Freek Mulder	cultureel planoloog, Van Meijel, adviseurs in cultuurhistorie, Nijmegen
Maarten Wamsteeker	tekenaar, grafische vormgeving, Els Bet Stedebouwkundige, Den Haag

begeleiding gemeente Apeldoorn:

Dianna Beaufort

Suzanne Dirks

Albert Fien

Sietske Heddema

Evert Leusink

Gerrit van Oosterom

Els Bet Stedebouwkundige
Noordeinde 144
2514 GP DEN HAAG
070 - 350 35 35
bureau@elsbet.nl
www.elsbet.nl

Topaz Architecten
Borneolaan 513
1019 KP AMSTERDAM
020 - 419 39 28
info@heidehinterthur.nl
www.heidehinterthur.nl

Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie
Mr. Franckenstraat 70
6522 AG NIJMEGEN
024 - 324 326 1
vanmeijel@adviseursincultuurhistorie.nl
www.adviseursincultuurhistorie.nl

