

# MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJECT

## Ten geleide

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is een landelijk opgezet project met het doel om in betrekkelijk korte tijd - 5 jaar - een inventarisatie te verkrijgen van bouwkunst en stedebouw uit de periode 1850-1940. De uitvoering van het project wordt verzorgd door de provincies. In Gelderland heeft de provincie de Stichting MIP-Gelderland opgericht, die belast is met de uitvoering van het project.

In Gelderland wordt het MIP uitgevoerd conform de Gelderse streekplan-indeling: Midden-Gelderland, Oost-Gelderland, Veluwe en Rivierenland. Binnen deze inventarisatiegebieden wordt per gemeente geïnventariseerd.

Het eindprodukt, waarover de gemeenten de beschikking krijgen, bestaat uit 3 rapporten, te weten een regiobeschrijving, een gemeentebeschrijving en een inventarisatierapport.

In de regiobeschrijving wordt op hoofdlijnen een schets gegeven van ontwikkelingen die bepalend zijn geweest voor de ruimtelijke kwaliteit, i.c. bouwkundige en stedebouwkundige karakteristieken, uit de periode 1850-1940 in het inventarisatiegebied. Het betreft veelal ontwikkelingen en karakteristieken die behalve van lokaal belang ook een boven-lokaal belang vertegenwoordigen.

In de gemeentebeschrijving, die kan worden beschouwd als een verfijning die betrekking heeft op een deel van het grondgebied van de regiobeschrijving, worden op beknopte wijze de voornaamste historisch-geografische, sociaal-economische, bouwkundige en stedebouwkundige ontwikkelingen uit de periode 1850-1940 weergegeven.

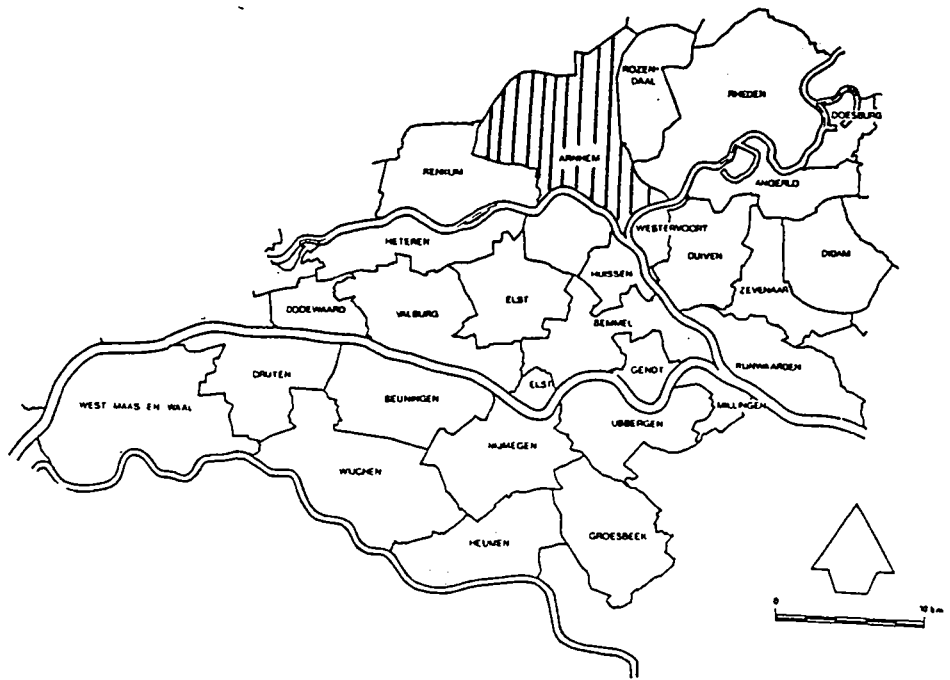
In dit verband dient hoofdstuk 4.5. *Karakterisering geïnventariseerde bebouwing* afzonderlijk te worden genoemd. Het betreft een hoofdstuk dat als "schakel" fungeert tussen het beschrijvende en het inventarisatiegedeelte, te weten het inventarisatierapport.

Het inventarisatierapport voorziet in een beknopte weergave per gemeente van de gebouwde omgeving uit de periode 1850-1940 in de vorm van objecten en complexen op basis van de uitgewerkte MIP-formulieren.

Hoewel de 3 rapporten afzonderlijk kunnen worden gelezen, verdient het aanbeveling het inventarisatiegedeelte niet los te zien van het beschrijvende gedeelte en omgekeerd.

**GEMEENTEBESCHRIJVING**

**GEMEENTE ARNHEM**



INHOUDSOPGAVE

	<b>Blz.</b>
1. <u>INLEIDING</u>	3
2. <u>BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK</u>	9
3. <u>INFRASTRUCTUUR</u>	14
4. <u>NEDERZETTINGSSTRUCTUUR</u>	17
4.1. Algemeen	
4.2. Functionele ontwikkelingen - periode 1800-1830 - periode 1830-1900 - periode 1900-1945	
4.3. Stedebouwkundige structuur: - Arnhem - Verspreide bebouwing	
4.4. Ontwikkelingen na 1945	
4.5. Karakterisering geïnventariseerde bebouwing	
4.6. Typologie uitbreidingen gemeente Arnhem 1830-1945	
4.7. Bijzondere gebieden	
<u>GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN, KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR</u>	52

1. INLEIDING

De gemeente Arnhem bevindt zich in het inventarisatiegebied Midden-Gelderland en heeft een oppervlakte van 9.715 hectare.

De gemeente Arnhem bestaat uit de gelijknamige kern en de gehuchten Schaarsbergen, Rijkerswoerd, De Laar, De Praets, Meinerswijk, Elden en Malburgen (zie afbeelding 1). Malburgen stadswaarden is na de inpoldering in 1933 onder Arnheems bestuur gekomen. Elden, De Laar en Rijkerswoerd zijn in 1966 bij de gemeente Arnhem gevoegd (zie afbeelding 2). De gemeente Arnhem heeft als buurgemeenten de gemeenten Renkum, Ede, Apeldoorn, Rozendaal, Rheden, Westervoort, Huissen en Elst. De gemeente Arnhem bevindt zich op het splitsingspunt van Rijn en IJssel.

In 1829 werd het de gemeente Arnhem reeds toegestaan de hoofdwal om de stad te slechten, nadat al eerder de buitenvestingwerken waren gesloopt. Aanvankelijk vond uitbreiding plaats in noordelijke richting door ontginning van de heidevelden. Het ontstaan van het gehucht Schaarsbergen houdt hiermee verband.

De gemeente Arnhem hield er in de 19e eeuw een voor welgestelden aantrekkelijk vestigingsbeleid op na, onder meer gestimuleerd door de stedelijke belastingpolitiek.

Vele welgestelden (onder meer uit de overzeese kolonies) vestigden zich in de woonstad. Grootgrondbezit, woonstedelijkheid, verfraaiing en een op het luxe-karakter van de stad gerichte bedrijvigheid bepaalden de stedelijke ontwikkeling vanaf 1830 tot het begin van de 20e eeuw. De agrarische crisis ca. 1880-1895 en de Suikercrisis (1885) brachten onder meer met zich mee dat aan de stad grote landgoederen zoals Klarenbeek, Sonsbeek, Angerenstein en Zypendaal verkocht werden.

Ondanks het verflauwen van de belangstelling van welgestelden om in Arnhem te (blijven) wonen, bleef het gemeentebestuur vasthouden aan het streven naar woonstedelijkheid. Pas met de aanleg van het spoorwegemplacement in Het Broek omstreeks 1920, komt de industrie in Arnhem op gang. Aan de Vosdijk had zich toen inmiddels de kunstzijdefabriek Enka gevestigd, de eerste moderne industriële onderneming in Arnhem en in de provincie Gelderland, met ongeveer 1.800 werknemers in 1940. Andere grote vestigingen zijn Holmetal en Rijnstaal. De A.S.M. (Arnhemse Stoomsleephelling) werd in 1979 opgeheven. Met uitzondering van de A.S.M. ontwikkelden zich genoemde bedrijven, ondanks de crisis van de jaren '30, voorspoedig.

De industriële vestigingen concentreerden zich in het oosten en zuiden van de stad ten noorden van de Rijn in Het Broek en aan de Westervoortsedijk, alsmede het gebied rond de Vosdijk. Na de Tweede Wereldoorlog breidde Arnhem zich uit in noordelijke, maar vooral in oostelijke en zuidelijke richting, en nu op planmatige wijze.

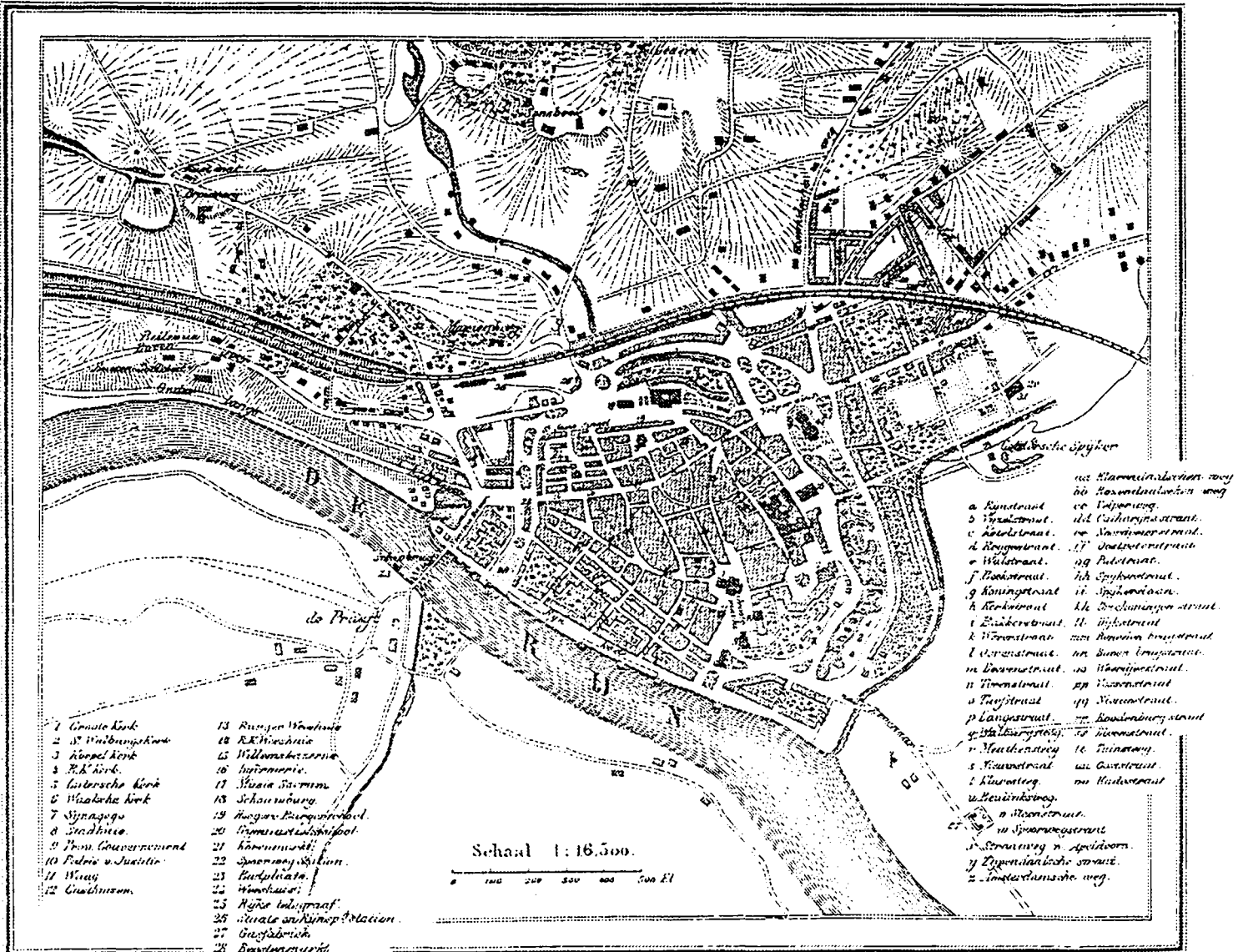
In het gebied ten zuiden van de Rijn domineerden steenfabrieken het landschapsbeeld.

Als provinciehoofdstad vervult Arnhem een aantal bestuurlijke functies. Als centrum voor de regio concentreert zich in Arnhem een aantal verzorgende functies.

Afbeelding 1  
Gemeente Arnhem omstreeks 1867

PROVINCIE GELDERLAND.

GEMEENTE ARNHEM (N<sup>o</sup> 2, Stad)



- 1 Grote Kerk
- 2 St. Walburgskerk
- 3 Koppelpark
- 4 R.K. kerk
- 5 Lutherse kerk
- 6 Waalke kerk
- 7 Synagoge
- 8 Stadhuys
- 9 Thom. Gouvernment
- 10 Paleis v. Justitie
- 11 Wuis
- 12 Oudehuysen
- 13 Ruyten Waaier
- 14 R.K. Meesters
- 15 Willemshuis
- 16 Buisson
- 17 Kruis Saem
- 18 Schouwburg
- 19 Ruyten Burgerschool
- 20 Oude wachhuys
- 21 Kruiswacht
- 22 Spoorweg Station
- 23 Postkantoor
- 24 Winkhuys
- 25 Nijffe telegraaf
- 26 Nijffe ankerstation
- 27 Oudekerk
- 28 Oudekerk
- 29 Stadsverreijingsplaats
- 30 Protestantische begruifpl
- 31 Bevelingshuis
- 32 Tinnenbeentje

- a Rijnstraat
- b Rijnstraat
- c Rijnstraat
- d Rijnstraat
- e Rijnstraat
- f Rijnstraat
- g Rijnstraat
- h Rijnstraat
- i Rijnstraat
- k Rijnstraat
- l Rijnstraat
- m Rijnstraat
- n Rijnstraat
- o Rijnstraat
- p Rijnstraat
- q Rijnstraat
- r Rijnstraat
- s Rijnstraat
- t Rijnstraat
- u Rijnstraat
- v Rijnstraat
- w Rijnstraat
- x Rijnstraat
- y Rijnstraat
- z Rijnstraat

Schaal 1:16.500.  
0 100 200 300 400 500 El

Gesteek door J. Kuiper.

Organs van Hugo Suringar te Leeuwarden.

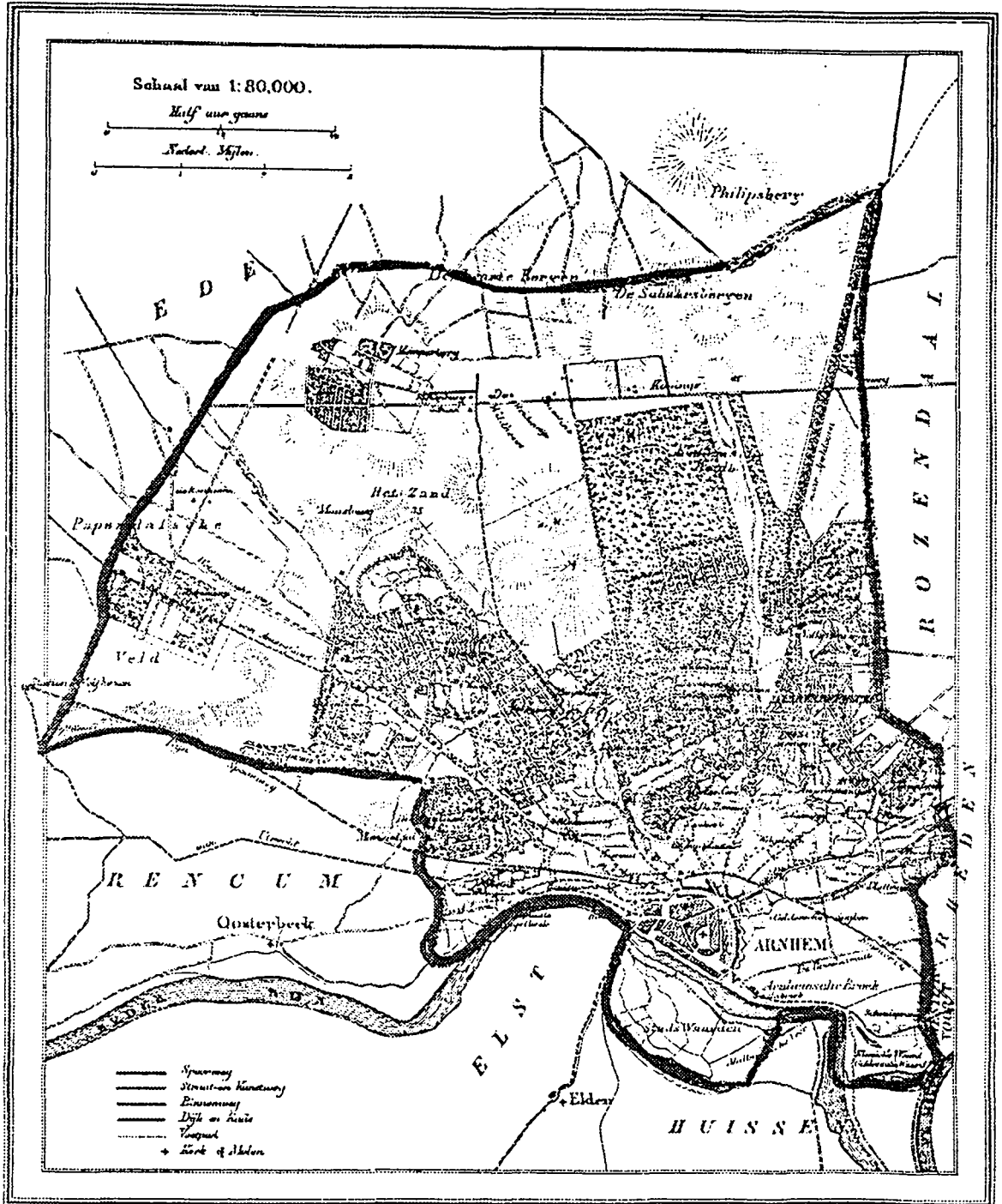
Tussen 1830 en 1940 verachtvoudigd het inwonertal zich. Ongeveer een kwart van de toename bestaat uit immigranten. De grootste groei vindt plaats tussen 1850 en 1880.

Op 1 januari 1989 telt de gemeente Arnhem 129.471 inwoners.

Afbeelding 1a  
Gemeente Arnhem omstreeks 1868

PROVINCIE GELDERLAND.

GEMEENTE ARNHEM.



1867

6730 Bauders. 28850 Inwoners.

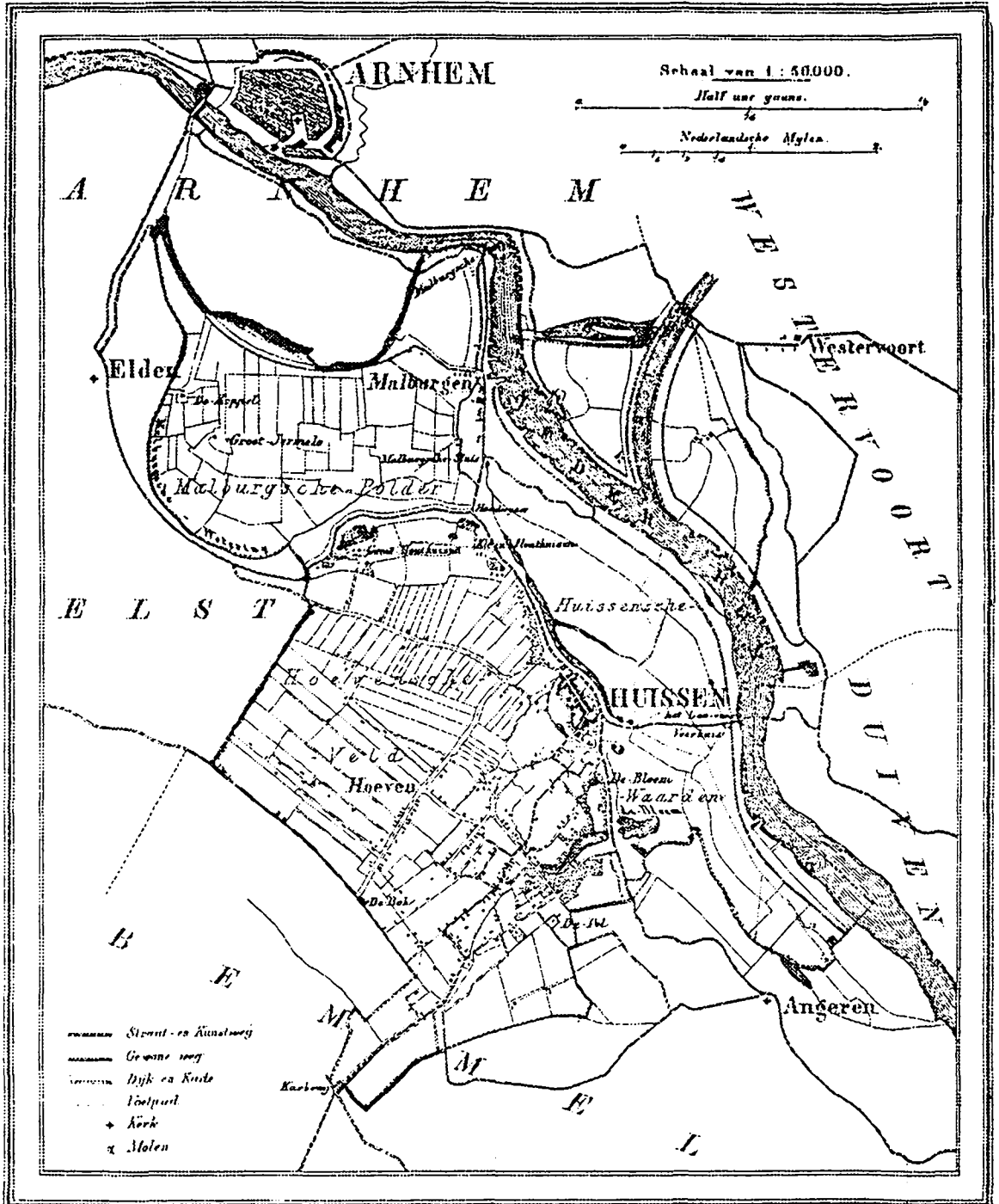
Uitgegeven van H. J. G. van der ...



Afbeelding 1c  
Gemeente Huissen omstreeks 1867

PROVINCIE GELDERLAND.

GEMEENTE HUISSEN.



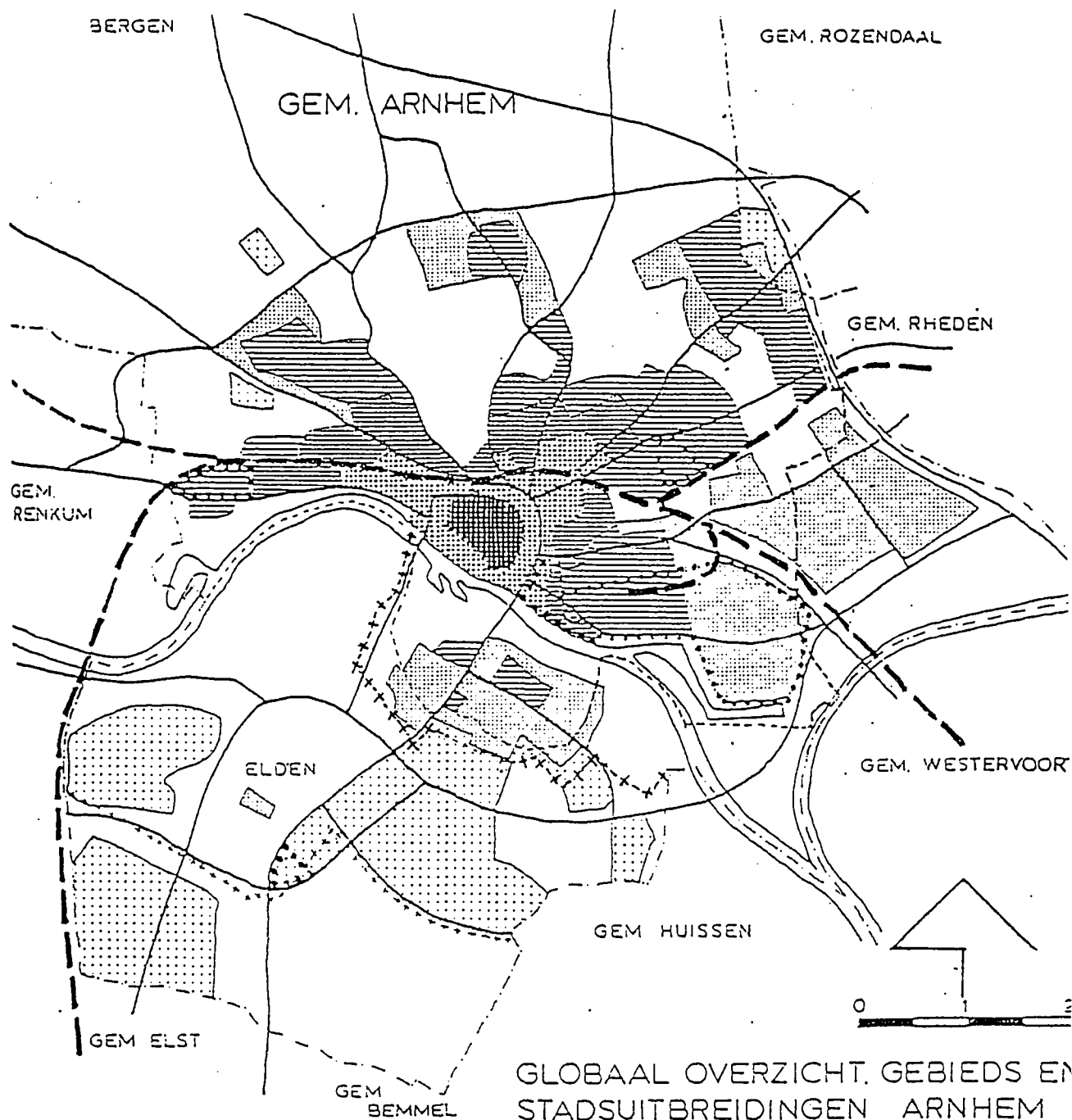
1867.

2101 Haunders. 3325 Inwoners.

bitgave van Hugo Springar te Leeuwarden





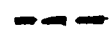
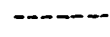
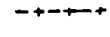
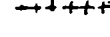

**Afbeelding 2**  
**Globaal overzicht gebieds- en stadsuitbreidingen Arnhem**





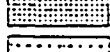
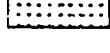



**GLBBAAL OVERZICHT, GEBIEDS EN STADSUITBREIDINGEN ARNHEM**

Bron: Voorontwerp Structuurplan Arnhem

**LEGENDA**

-  RIVIER
-  BELANGRIJKE WEGEN
-  SPOORWEGEN
-  GRENS TOT 1953
-  " " 1966
-  " " 1971
-  HUIDIGE GEMEENTE GRENS

-  OUDE STAD BINNEN WALLEN
-  STADSUITBREIDINGEN 1829 - ± 1875
-  " " ± 1875 - ± 1915
-  " " ± 1915 - ± 1945
-  " " ± 1945 - ± 1965
-  " " ± 1965 - HEDEN
-  GRENS INDUSTRIEGEBIED

2. BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK

Gedurende de Saale-ijstijd is een landijstong via het dal van de IJssel doorgedrongen in zuidelijke richting. Met name aan de westzijde daarvan zijn hoge stuwwallen gevormd onder druk van het opkruisende landijs. Het noordelijk gedeelte van de gemeente Arnhem behoort tot het stuwwallengebied. Het gaat hier om een heuvelachtig terrein met hoogteverschillen tot 50 meter (zie afbeelding 3). Vanuit de stuwwal stromen beken af in zuidelijke richting en monden uit in de Rijn. De Jansbeek heeft hier een breed dal uitgeschuurd (zie afbeeldingen 4 en 5).

Als gevolg van de stuwwalvorming zijn de grote rivieren gedwongen hun oorspronkelijke noordelijke verloop af te buigen in westelijke richting. De meanderingen - rivierverlegging met bochtafsnijding - hebben verschillende keren in het gebied ten zuiden van de Rijn de bodem- en hoogtegesteldheid veranderd. Het Arnheems Broek en de ten zuiden van de Rijn en ten westen van de IJssel gelegen stroomruggen zijn vlak en drassig.

Het grondgebruik in de periode 1830-1945 heeft betrekking op de stuwwalcomplexen, de stuwwalhellingen en smeltwaterafzettingen, de stroomruggronden en de uiterwaarden.

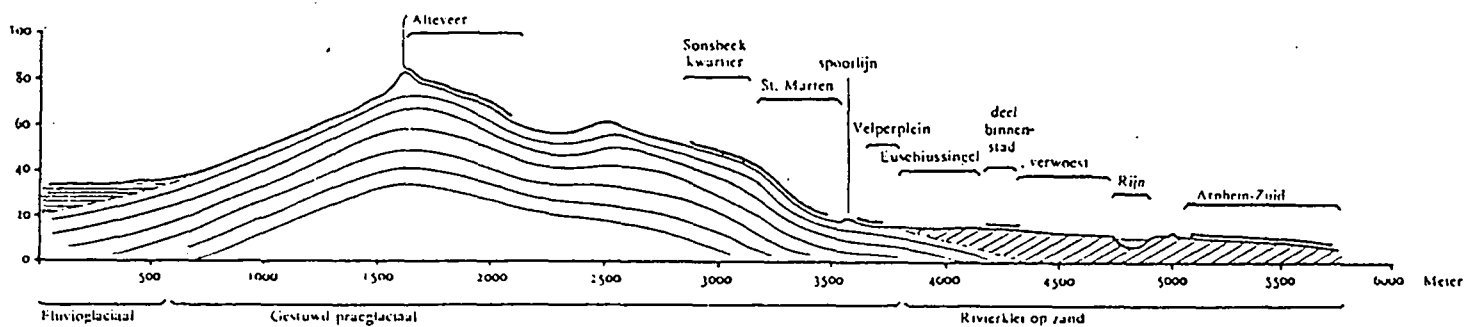
De gebieden bestaande uit stuwwalcomplexen, -hellingen en smeltwaterafzettingen vormden het eigendom van grootgrondbezitters en waren voor een belangrijk deel met heide bedekt. Ontginningen hielden in het omzetten van heidegebied in bossen of bouwland en de bouw van boerenwoningen. De begrenzingen van de ontginningen werden bepaald door de schaapsdriften die tevens van invloed zijn geweest op het wegenpatroon in het gebied.

De overgang van rivierdal naar stuwwal, bestaande uit de op een hoogte van 15-20 meter boven N.A.P. gelegen stroomruggen en hellingen waren voor akkerbouw beperkt geschikt. Er werd vooral aardappelen en rogge geteeld. Stroomruggen en uiterwaarden zijn geschikt voor weidebouw. Langs de beken waren enkele papiermolens gevestigd die weinig invloed hebben uitgeoefend op de industriële ontwikkeling van Arnhem. In de uiterwaarden en op de stroomruggen werd jonge rivierklei gewonnen ten behoeve van de baksteenindustrie. De steenfabrieken zijn thans alle gesloten.

Als gevolg van het noord-zuid aflopend hoogteverschil, dat geen onderbreking ondervindt, verloopt de afwatering betrekkelijk probleemloos. De beken vervullen hierbij een rol. In het oosten en zuiden van de gemeente, op de stroomrug- en komgronden, is het gebied vochtiger. Pas na de Tweede Wereldoorlog zijn deze gebieden na drainage voor bewoning op grote schaal geschikt gemaakt, nadat omstreeks 1920 Het Broek ten behoeve van vestiging van industrieën en het spoorweg-emplacement met zand uit de hoger gelegen delen van de stad was opgehoogd.

In de gemeente Arnhem bevindt zich de kern van de stad op een hoogte van 15-20 meter boven N.A.P., te weten langs de Jansbeek, ongeveer ter hoogte van de Koepelkerk aan de Jansplaats. Meinerswijk, Elden, De Praets en Malburgen bevinden zich op de stroomrug ten zuiden van de Rijn. Rijkerswoerd bevindt zich op een breed plateau, dat later kunstmatig is opgehoogd. De Laar is gelegen op een smalle zandrug, onderdeel van stroomruggrond. In de 2e helft van de 19e eeuw kwam Schaarsbergen tot ontwikkeling op het stuwwalcomplex als ontginningsdorp.

**Afbeelding 3**  
Profielen gemeente Arnhem

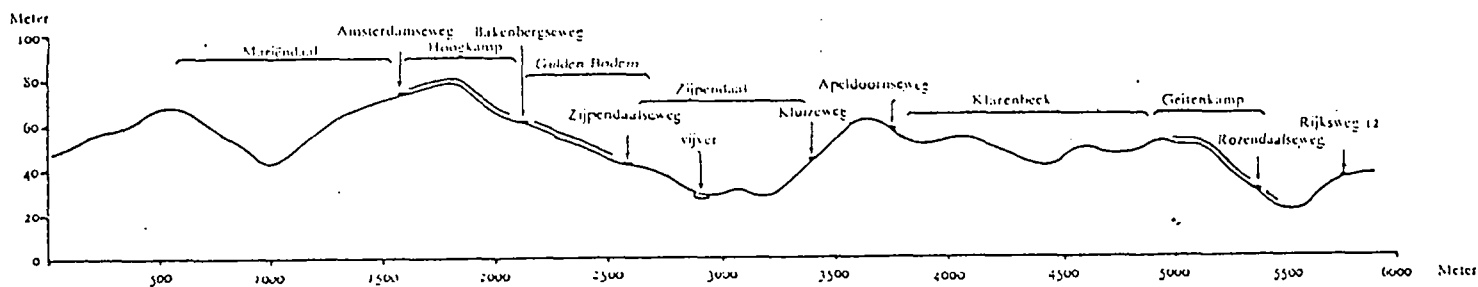


*Hoogte- en geologisch profiel Noord-Zuid.* Tienmaal overdreven hoogteverschillen laten duidelijk zien hoe de stad, op de grens van rivierklei en zand ontstaan, zich tegen de stuwwal op heeft uitgebreid.

Een van de bezwaren tegen voortzetting van de aaneengesloten bebouwing ten Noorden van de Schelmseweg, is het hoogteverschil in twee richtingen, dat de bevolking dan zou hebben te overwinnen.

De wordingsgeschiedenis van het reliëf en van de ondergrond komt in de tekst ter sprake.

Het profiel is genomen volgens de lijn A-B



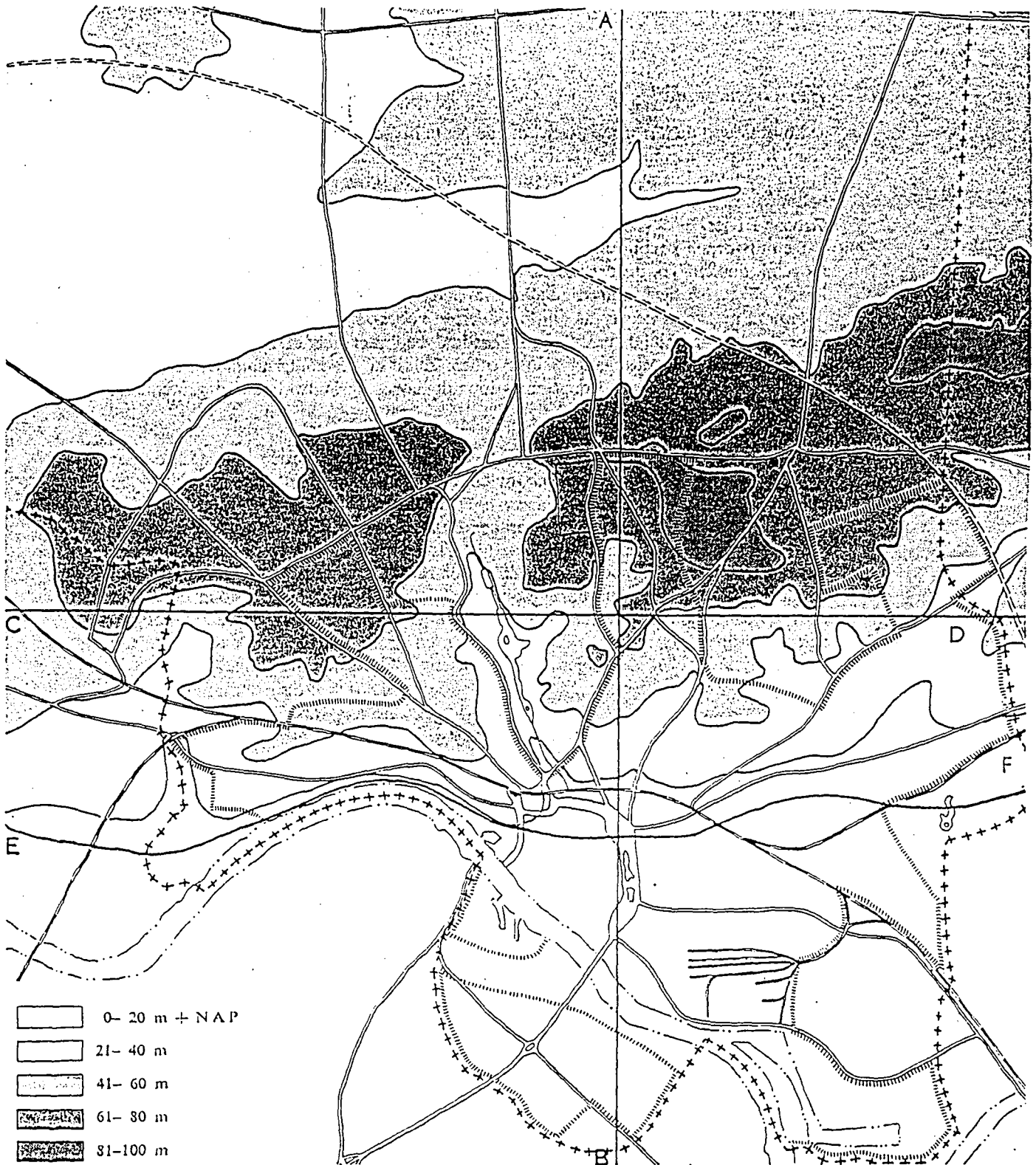
*Hoogteprofiel Oost-West.* Wie van Zuid naar Noord gaat, stijgt geleidelijk; wil iemand rechtuit-rechtaan van West naar Oost, dan moet hij telkens klimmen en dalen zonder uiteindelijk hoger te komen. Dit profiel verklaart veel over de vorm van de stad.

Toen het landijs dat de stuwwal vormde zich terugtrok, sleep het van de hellingen komende water beekdalen uit, die later grotendeels de ligging van de landgoederen in de omgeving van de stad en het beloop van de wegen bepaalden. Zo ontstond de lob-achtige gedaante van de tegenwoordige stad met zijn hoofdzakelijk spaakvormig wegenstelsel.

Het profiel is genomen volgens de lijn C-D

Bron: Arnhem's Stadsplan 1953

Afbeelding 3a  
Hoogtelijnenkaart gemeente Arnhem

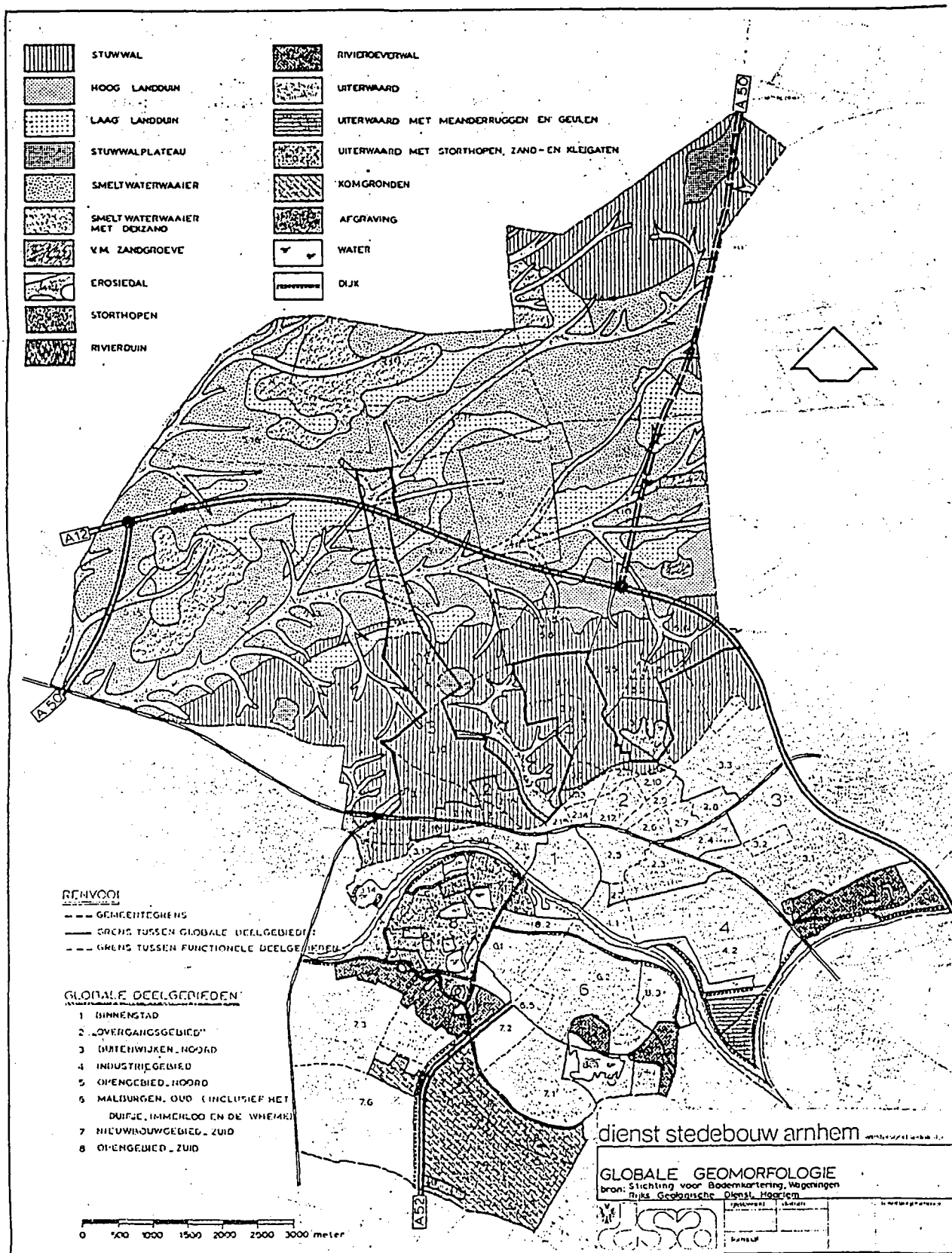


*Hoogtelijnenkaart.* Arnhem behoort tot de weinige steden in ons land die zich over golvend terrein uitstrekken.

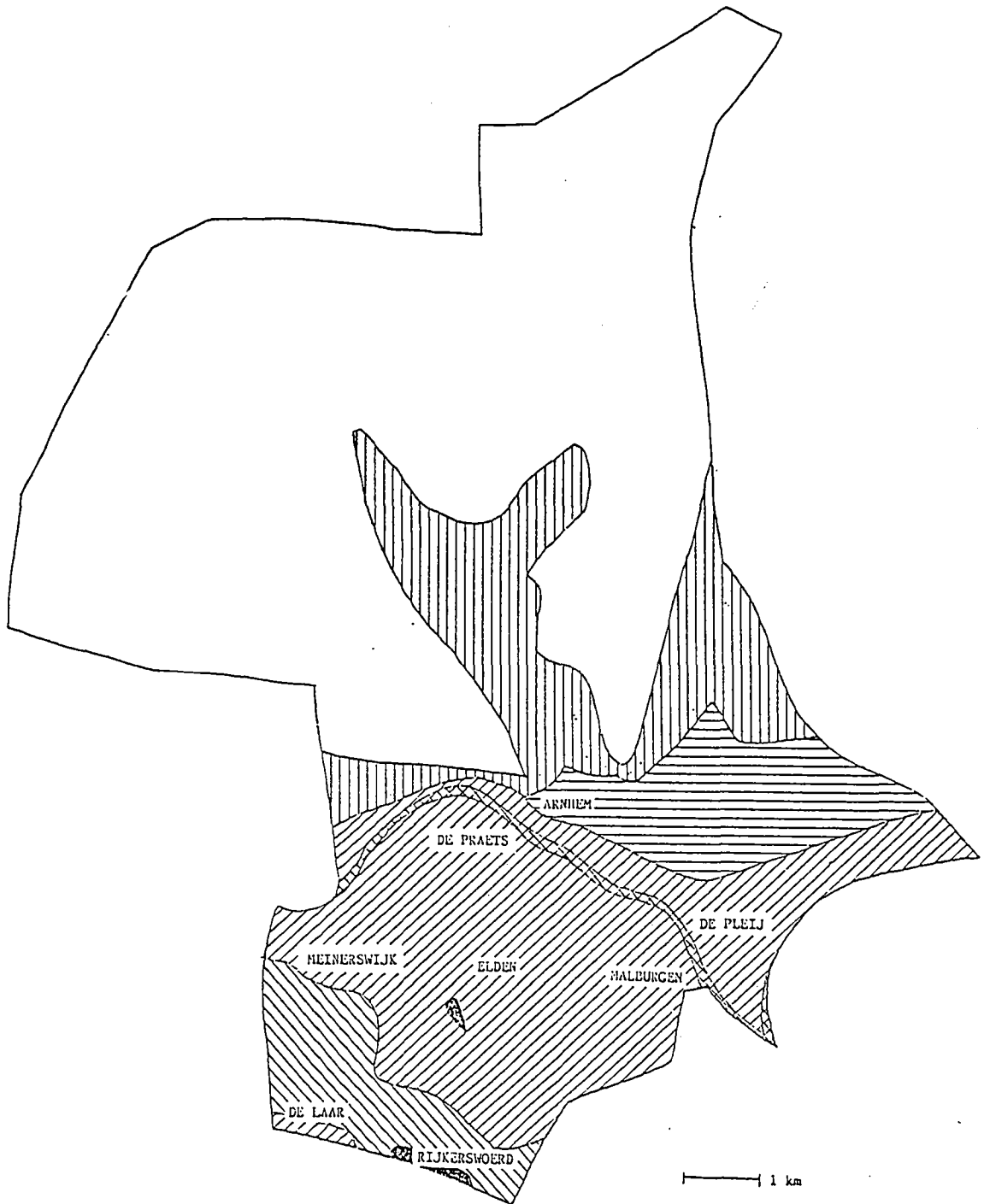
De kruin van de stuwwal loopt ongeveer ter hoogte van de Schelmseweg. Naar het Noorden toe daalt het terrein in de richting van het vlakke, met speelzand bedekte gebied bij Schaarsbergen, naar het Zuiden tot de strook waar de Rijn zijn rivierklei heeft neergelegd (bij benadering aangegeven door de lijn E-F). Enkele oude beekdalen dragen nog meer tot de geleding van het terrein bij.








De grens van de stedelijke bebouwing is aangegeven met een dwarse streepjeslijn.

**Afbeelding 4**  
Geomorfologische kaart gemeente Arnhem



**Afbeelding 5**  
Geomorfologische kaart gemeente Arnhem



- |   |                                  |   |          |
|---|----------------------------------|---|----------|
|  | stuwvalhelling met dekzand       |  | komgrond |
|  | smeltwaterafzettingen op helling |  | rivier   |
|  | stuwvalcomplex                   |  | woerd    |
|  | stroomruggrond                   |   |          |

3. INFRASTRUCTUUR

Het wegenpatroon rond Arnhem wordt gekenmerkt door een radiaal patroon. De belangrijkste verbinding vormt de weg tussen Utrecht en Duitsland. Rijksstraatwegen werden aangelegd naar Wageningen (Utrechtseweg 1820), Zutphen (Velperweg, 1820-1822) en Ede (Amsterdamseweg, 1825). De 'provinciale weg' naar Apeldoorn werd omstreeks 1825 aangelegd. De voornaamste verbinding over de weg met Nijmegen liep over de Griftdijk via Elst (de Grift dateert van 1608, drooggelegd in de 18e eeuw). Deze weg werd beklinderd in de eerste helft van de 19e eeuw en sloot vanaf 1934 aan op de vaste oeververbinding over de Rijn. Het radiale wegenpatroon wordt op 2 plaatsen doorbroken, namelijk door de Schelmseweg (Velp-Oosterbeek ten noorden van de stad) en de dijkwegen langs de Rijn. Het wegenpatroon ten noorden van de Schelmseweg werd bepaald door het grootgrondbezit, begrenzing van schaapsdriften, ontginningswegen (Kempenbergerweg, Deelenseweg, Koningsweg en Schelmseweg) en jachtbanen. Een van de dijkwegen bevindt zich op de Westervoortsedijk die tot 1901 aansloot op de Keulse Baan via de schipbrug over de IJssel. Vanaf 1901 sluit de Westervoortsedijk rechtstreeks aan op de verkeersweg over de vaste brug over de IJssel die toen gereed was gekomen. In 1930 werd de Oude Zevenaarseweg aangelegd die aansluit op de Johan de Wittlaan en het oostelijk stadsdeel.

In 1845 bereikte de Rijnspoorweg Arnhem. In 1856 werd deze doorgetrokken naar Emmerik. Bij Westervoort werd de aanvankelijk gebouwde draaibrug in 1901 vervangen door een vaste brug.

De spoorwegverbindingen met Zutphen en Nijmegen zijn in 1865, resp. 1879 tot stand gekomen.

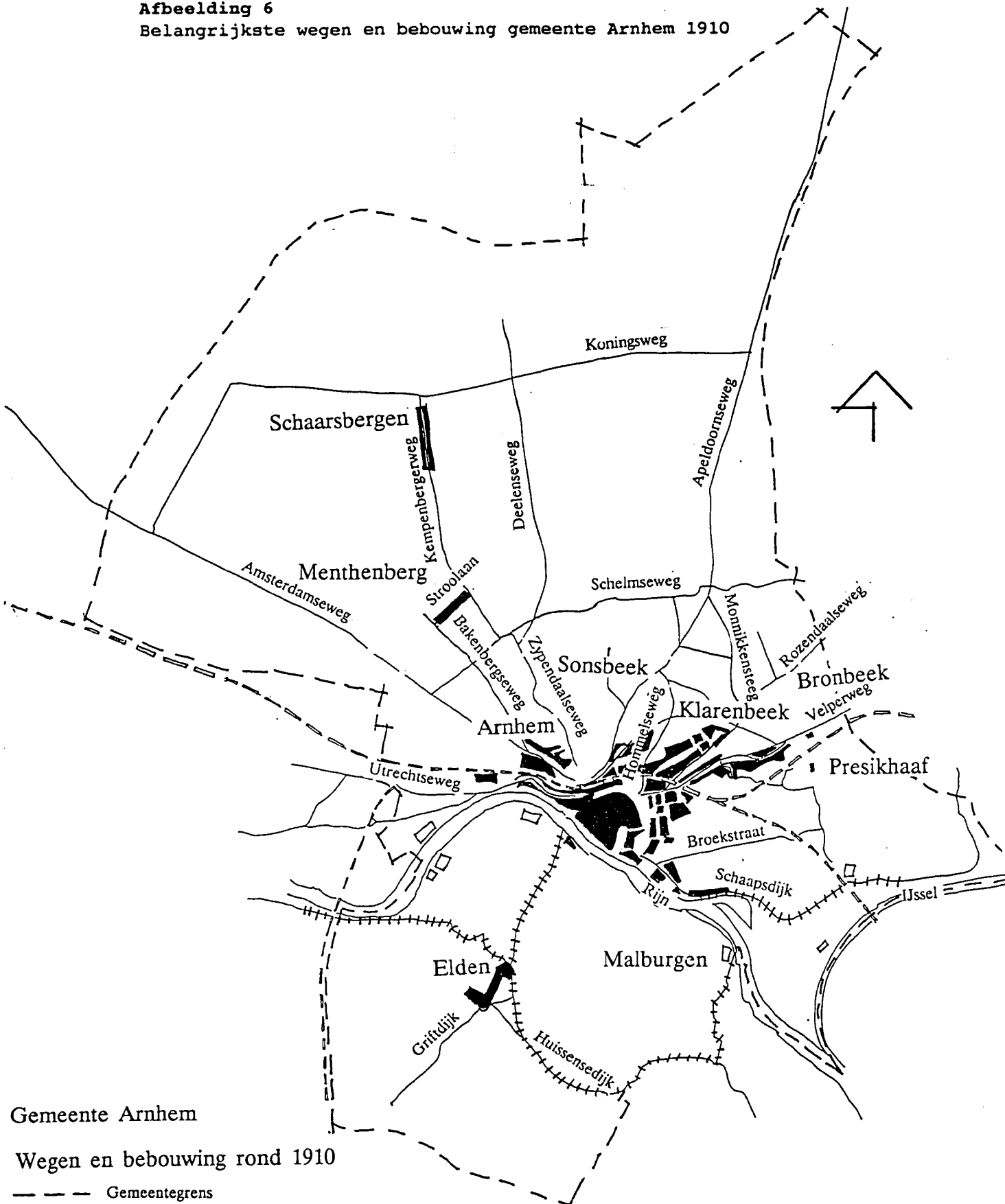
In de loop van de jaren '20 van deze eeuw werd het spoorwegemplacement in Het Broek aangelegd.

In 1911 beschikte Arnhem over een geëlectriceerd tramnet. Na de Tweede Wereldoorlog werd het tramnet vervangen door een trolley-net. Tramverbindingen bestonden sinds 1880 met Wageningen, Velp, Dieren/Doesburg, en Nijmegen via Huissen/Bemmel en Elst. In de loop van de jaren '20 en '30 van deze eeuw werd Arnhem opgenomen in het net van een aantal buslijnen, zoals de GTW, de NBM, de VAD en de Lobithse Autobusdienst.

De oudste kaden langs Rijn en IJssel dateren uit de 12e en 13e eeuw. De dijk ten noorden van Elden en ten zuiden van Malburgen geeft aan waar de Rijn in de 16e eeuw heeft gestroomd. Nadat in de loop van de jaren '30 van deze eeuw de Oude Bandijk in Huissen langs de Rijn wordt doorgetrokken kan het inpolderen van het broekgebied van stadswaarden en Malburgen zijn beslag krijgen.

Het belang van het Fort Westervoort markeert de strategische positie van Arnhem. Het Fort maakte deel uit van de IJssellinie en is na een oudere voorloper gebouwd in de jaren 1864-1866. De spoorweg naar Westervoort/Duitsland loopt dwars door het fort. Vanaf 1901 loopt de verkeersweg naar Zevenaar eveneens door het fort. In 1936 en 1938 werd het fort verbouwd.

Afbeelding 6  
Belangrijkste wegen en bebouwing gemeente Arnhem 1910



Gemeente Arnhem

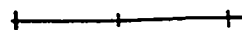
Wegen en bebouwing rond 1910

--- Gemeentegrens

— Belangrijkste wegen omstreeks 1910

■ Bebouwing omstreeks 1910

□ Steenfabriek





In 1940 en 1945 werd het fort zwaar beschadigd. Omstreeks 1980 is het gesloopt vanwege de aanleg van de Pleyroute.

Als rivieren zijn de Rijn en in mindere mate de IJssel voor Arnhem van belang geweest, in het bijzonder met betrekking tot haar industriële ontwikkeling. Aan het eind van de jaren '20 van deze eeuw wordt in het oosten ten koste van de Westervoortsedijk een binnenhaven aangelegd die van grote invloed zal zijn op de industriële ontwikkeling van de stad.

Omstreeks 1907 beschikte Arnhem reeds over een eigen electriciteitsvoorziening. Aan het eind van de jaren '20 werd aan de Van Oldenbarneveldtstraat in Het Broek een belangrijk onderstation ten behoeve van de electriciteitsdistributie gebouwd. De gasfabriek die dateert van omstreeks 1850 was gebouwd aan de Westervoortsedijk. In de loop van de jaren '60 van deze eeuw is de fabriek afgebroken. Een tweede gashouder verscheen aan de Oude Zevenaarseweg en is inmiddels ook afgebroken. In 1885 werd Arnhem aangesloten op het drinkwaternet. In de loop van de jaren '20 werd ten behoeve van de drinkwatervoorziening in het oostelijk stadsdeel een aparte drinkwaterleiding aangelegd, met nog bestaande watertoren.

#### 4. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

##### 4.1. Algemeen

In de 9e eeuw zijn enkele bewoningsconcentraties in de tegenwoordige gemeente Arnhem voor het eerst schriftelijk vermeld (Meinerswijk 815, Praets 834, Arnhem 893). In 1233 kreeg Arnhem stadsrechten. Spoedig daarna werd de eerste ommuring aangelegd. De ommuring is in de loop der eeuwen verschillende malen versterkt, waaronder gedurende de Tachtigjarige Oorlog. De strategische ligging van de stad aan de zuidkant van het Veluwemassief en aan de Rijn brengt voor Arnhem de vestingstatus met zich mee. Rond 1370 werd het de stad verboden om buiten de muren te bouwen. In deze periode rekent Arnhem zich tot lid van het Hanzeverbond (in 1437 bekrachtigd).

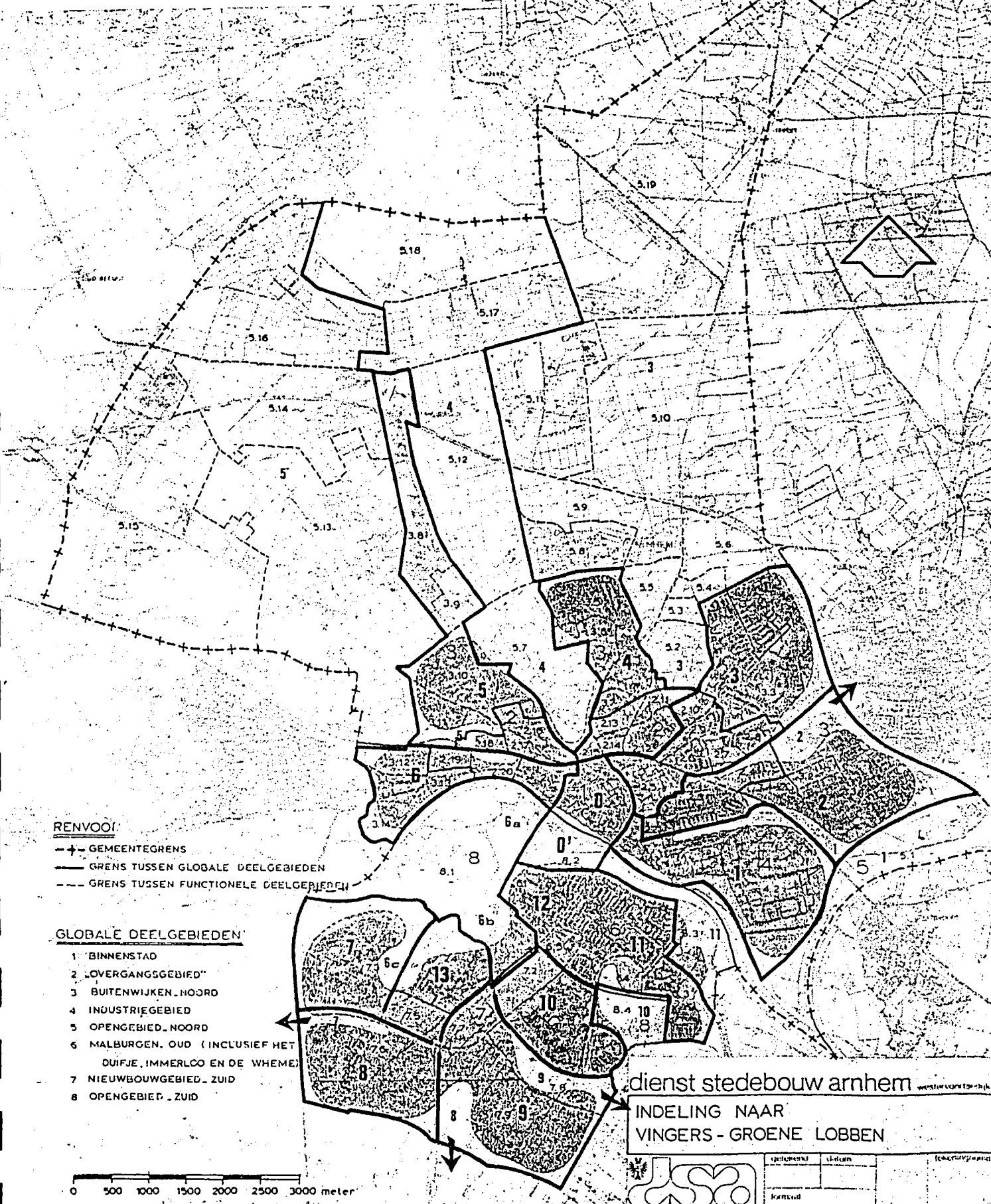
Het economisch leven van Arnhem heeft zich in de Late Middeleeuwen vooral binnen de stadsmuren afgespeeld. Het belang van de Ketelstraat blijkt uit diens verharding in 1301. Veranderingen buiten de muren beperkten zich tot de aanleg van de Nieuwe Haven (1430) en het op last van Karel van Gelder verleggen van de Rijn naar de stad (1531). In 1602 is een schipbrug gebouwd tussen De Praets en de Nieuwe Haven. Enkele jaren later komt de aanleg van de Grift en de Griftdijk met Nijmegen tot stand (1608). Intussen is Arnhem als gevolg van de vestiging van de Gelderse Rekenkamer, Hof en een rechtscollege hoofdstad van het Kwartier Veluwe geworden en daarmee de belangrijkste Bovenrijnse stad in de toenmalige provincie Gelderland.

De belangrijkste gebeurtenis voor Arnhem in de 18e eeuw was de aanleg van het Pannerdens Kanaal (omstreeks 1707). De meer definitieve splitsing van de IJssel bij De Koningspleij/IJsseloord dateert eveneens van omstreeks 1707.

Het aankopen van de heerlijkheden Meinerswijk/De Praets (1772) en Westervoort (1735), betekende voor de stad meer controle over de Rijn en de IJssel. Daarmee werd tevens de strategische positie van Arnhem tussen beide rivieren vergroot.

Aan het eind van de 18e eeuw was Arnhem een kleine stad aan de Rijn, waarvan het gebied buiten de stadsmuren vele malen groter was dan het gebied erbinnen. (Half)cirkelgewijs bevonden zich om de stad landbouwgronden, in bezit van geestelijke stichtingen in de stad en gegoede burgers. Daarop volgde een gebied van eerste ontginningen (Cranevelt, Alteveer, Geitenkamp) en daarachter landgoederen, waaronder Mariëndaal, Warnsborn, Bakenberg, de Kluis, Zypendaal, de Wiltbaan, Klarenbeek, Angerenstein en Valkenhuizen.

Afbeelding 7  
Buurtnamen en deelgebieden gemeente Arnhem



RENVOOI:

- +-- GEMEENTEGRENS
- GRENS TUSSEN GLOBALE DEELGEBIEDEN
- GRENS TUSSEN FUNCTIONELE DEELGEBIEDEN

GLOBALE DEELGEBIEDEN

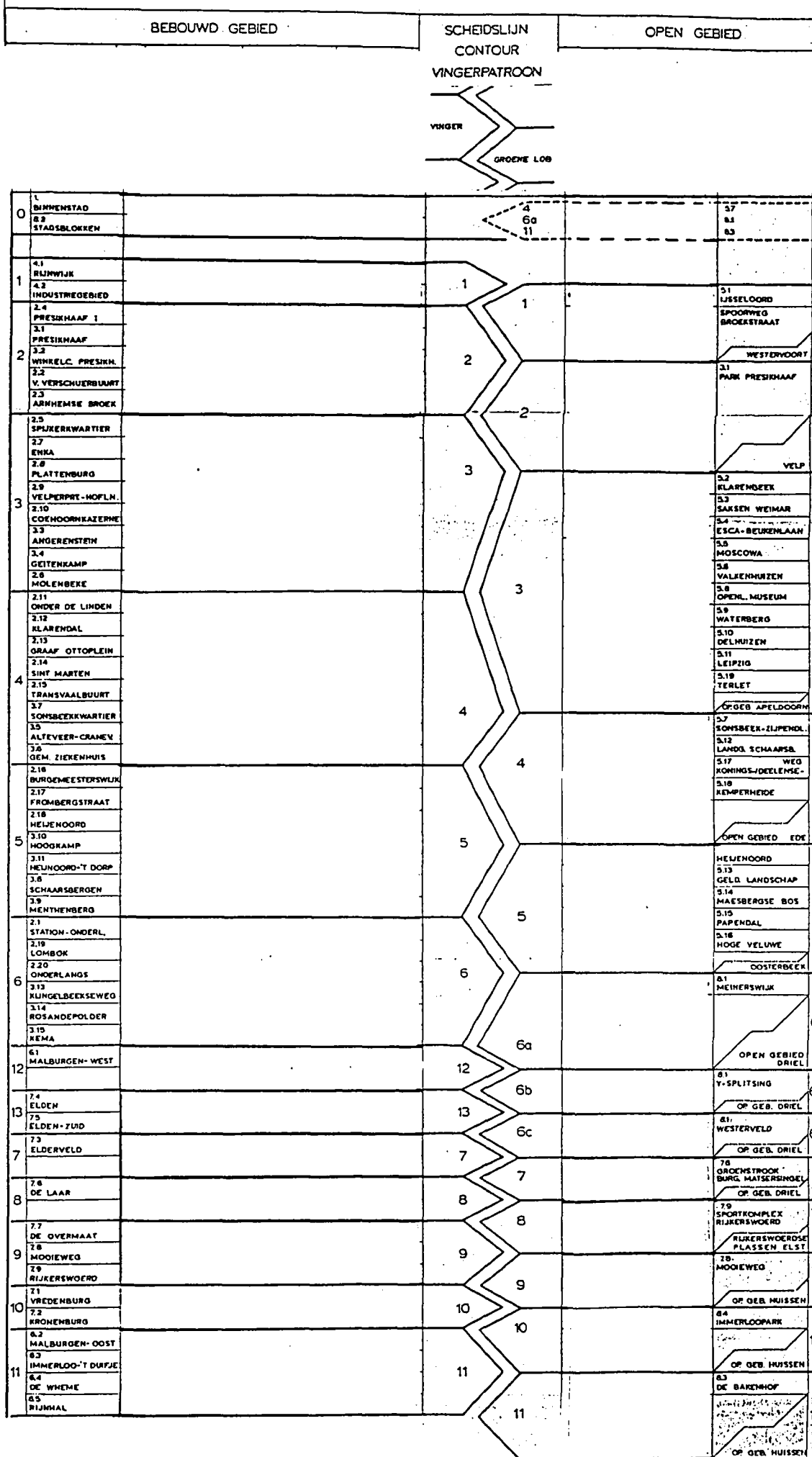
- 1 BINNENSTAD
- 2 „OVERGANGSGEBIED“
- 3 BUITENWIJKEN NOORD
- 4 INDUSTRIEGEBIED
- 5 OPENGEBIED NOORD
- 6 MALBURGEN, OUD (INCLUSIEF HET DUIFJE, IMMERLOO EN DE WHEME)
- 7 NIEUWBOUWGEBIED, ZUID
- 8 OPENGEBIED, ZUID

dienst stedenbouw arnhem

INDELING NAAR  
VINGERS - GROENE LOBBEN

0 500 1000 1500 2000 2500 3000 meter

	opgesteld	in dienst	in uitvoering



#### 4.2. Functionele ontwikkelingen

##### **Periode 1800-1830**

In 1800 telde Arnhem ca. 9.000 inwoners. De bevolking leefde vooral van de opbrengsten uit de landbouw, baksteenfabricage, de garnizoenen, handel en uiteenlopende ambachten. In 1808 wordt de vestingstatus opgeheven. De stad telde toen zo'n 10.000 inwoners. Met de afbraak van de wallen werd mondjesmaat begonnen. In 1817 was men bezig met het slechten van de buitenwallen. Pas aan het einde van de jaren '20 van de 19e eeuw werd de afbraak van de hoofdwal en het dempen van de grachten grootscheeps ter hand genomen. In 1828 telde Arnhem ruim 11.000 inwoners.

In 1820 is Arnhem nog een belangrijk knooppunt van beurtveren tussen Amsterdam en Duitsland.

In het noorden van de gemeente werd een begin gemaakt met de ontginning van heidevelden door bebossing.

##### **Periode 1830-1900**

Het verbod tot stadsuitbreiding buiten de vestingwerken heeft geleid tot een steeds intensiever ruimtegebruik binnen de muren. Bij een groeiend bevolkingsaantal leidde deze beperking tot hoge grondprijzen. Dit is een van de redenen waarom de bedrijvigheid nauwelijks het niveau van ambachtelijkheid heeft kunnen ontstijgen. De uitbreiding van de stad is vanaf 1828 sterk door het gemeentelijk beleid bepaald geweest. Het gemeentebestuur heeft zich toen uitgesproken voor de leefbaarheid en het aanzien van de stad. Welgestelde inwoners, gepensioneerden en repatrianten uit de Oost en de West genoten de voorkeur boven handel, industrie, nijverheid, kortom werkgelegenheid. De stedelijke belastingpolitiek heeft deze ontwikkeling gestimuleerd. Woeste gronden buiten de vestingwerken heeft de gemeente uit geldnood ter ontginning aangeboden aan grootgrondbezitters en goeude burgers.

Om de aantrekkelijkheid van de stad voor welgestelden te vergroten zijn in de loop van de 19e eeuw diverse faciliteiten van de grond gekomen, zoals de concertzaal Muis Sacrum (1847), zwembad (1847), Stedelijk Ziekenhuis (1848), schouwburg (1864) en de Stedelijke Bibliotheek (1852). Ofschoon de welgestelden een betrekkelijk klein deel van de bevolking hebben uitgemaakt, heeft hun aanwezigheid geresulteerd in de groei van de bouwnijverheid en de oprichting van vele, op de behoeften van welgestelden gerichtte bedrijven.

In 1850, toen de stad ongeveer 18.000 inwoners telde, bestond de bedrijvigheid vooral uit fabrieken die het luxe-karakter van de stad bevestigden, bijv. fabrieken voor spiegels en lijsten, rijtuigen, hoeden, pianomakerijen. In de uiterwaarden bij Meinerswijk, Malburgen en De Pleij werden grote steenfabrieken opgericht, die aan zo'n 200 personen werk boden.

In het 3e kwart van de 19e eeuw bleef de ontwikkeling van de industrialisatie beperkt als gevolg van het gemeentebestuur dat gericht blijft op het idee van woonstad.

De bedrijvigheid kwam nauwelijks boven het niveau van ambachtelijkheid en kleinschaligheid uit.

Werkgevers waren de tabaks- en sigarenfabrieken (87 arbeidsplaatsen), de rijtuigfabriek (83 arbeidsplaatsen), 7 steenfabrieken (ongeveer 700 arbeidsplaatsen), de bandenfabriek (120 arbeidsplaatsen), een aantal scheepswerven (119 arbeidsplaatsen), de suikerfabriek (190 arbeidsplaatsen) en de drukkerijen (ongeveer 100 arbeidsplaatsen).

Zoals op afbeelding 2 is waar te nemen breidde het stedelijk gebied zich naar alle kanten uit. In 1868 telde Arnhem ongeveer 31.000 inwoners.

In het laatste kwart van de 19e eeuw leek de agrarische crisis voor het stedelijk gebied op het eerste gezicht niet van het allergrootste belang. Volgens de gegevens van de Volkstelling 1889 was in Arnhem 39% van de beroepsbevolking werkzaam in de nijverheid en slechts 6% in de landbouw (in Elden was 60% van de beroepsbevolking werkzaam in de landbouw). Desondanks heeft de agrarische crisis voor Arnhem verstrekende gevolgen gehad. Immers, vele grootgrondbezitters zagen hun inkomsten dalen en waren genooddaakt om terreinen te verkopen. Een van de belangrijkste transacties uit deze tijd was de aankoop van het landgoed Klarenbeek door de stad Arnhem, in belang zo mogelijk nog overtroffen door de aankoop van Sonsbeek (1899). Een gedurende de agrarische crisis veroorzaakte suikercrisis in de Oost (omstreeks 1885) heeft een niet onbelangrijk deel van de Arnhemse welgestelden getroffen. In eerste instantie heeft dit tot gevolg gehad dat de vestiging van Indië-gangers in Arnhem in intensiteit afnam. De ontmanteling van de wallen in Nijmegen (1874-1884) en het Nijmeegs beleid, dat evenals in Arnhem gericht was op het aantrekken van welgestelden heeft aan deze ontwikkeling bijgedragen. Een tweede aspect van de afname van de welvaart onder de oud-Indië-gangers in Arnhem is de recessie in de bouwnijverheid en de op het luxe-karakter van de stad gerichte bedrijvigheid. Weliswaar stonden in 1900 bijna 600 bedrijven geregistreerd, het stadsbestuur verzuimde in ruime mate alternatieve werkgelegenheid aan te trekken. De in 1889 opgerichte scheepswerf gold rond de eeuwwisseling als het grootste bedrijf (ongeveer 300 arbeidsplaatsen). Steenfabrieken bleven de belangrijkste industrie ten zuiden van de Rijn.

In 1900 telde Arnhem ruim 57.000 inwoners. Dat is ten opzichte van 1850 een toename van ongeveer 39.000 inwoners. Ruim eenderde deel daarvan bestond uit immigranten. De meesten daarvan, namelijk zo'n 9.800 waren tussen 1855 en 1880 in Arnhem komen wonen. Dit aantal is iets meer dan de helft van het aantal immigranten dat Arnhem tussen 1850 en 1940 heeft geregistreerd.

#### Periode 1900-1940

De eerste 10 jaar van de 20e eeuw concentreerde de economische bedrijvigheid zich nog steeds rond de produktie van luxe-artikelen en het opkomende toeristenverkeer.

Voor de Over-Betuwse fruit- en groentetelers waren de veilingen in Elst en Arnhem van groot belang voor de afzet van hun produkten. De afzet van de betrekkelijk luxe-artikelen zoals bloemen had in Arnhem een aantrekkelijke markt gevonden. De stad heeft echter in het begin van de 20e eeuw te kampen gehad met een groot gebrek aan alternatieve werkgelegenheid.

Ondanks de teruggelopen belangstelling van welgestelden om in Arnhem te (komen) wonen, heeft het stadsbestuur diverse pogingen ondernomen om het woonstedelijke karakter van de stad te handhaven. Een belangrijk aspect hiervan betreft het beheer van de door de stad aangekochte landgoederen. Naast Klarenbeek en Sonsbeek zijn de landgoederen Zypendaal, Angerenstein en Presikhaaf door de stad aangekocht, met het doel deze voor woningbouw te bestemmen. Vermeldenswaardig is de aanleg van het Openlucht Museum vanaf 1912 ten noorden van Alteveer. De middenstand profiteerde van de opkomende toeristenindustrie.

De bedrijven nemen dan zo'n 40% van de werkgelegenheid voor hun rekening.

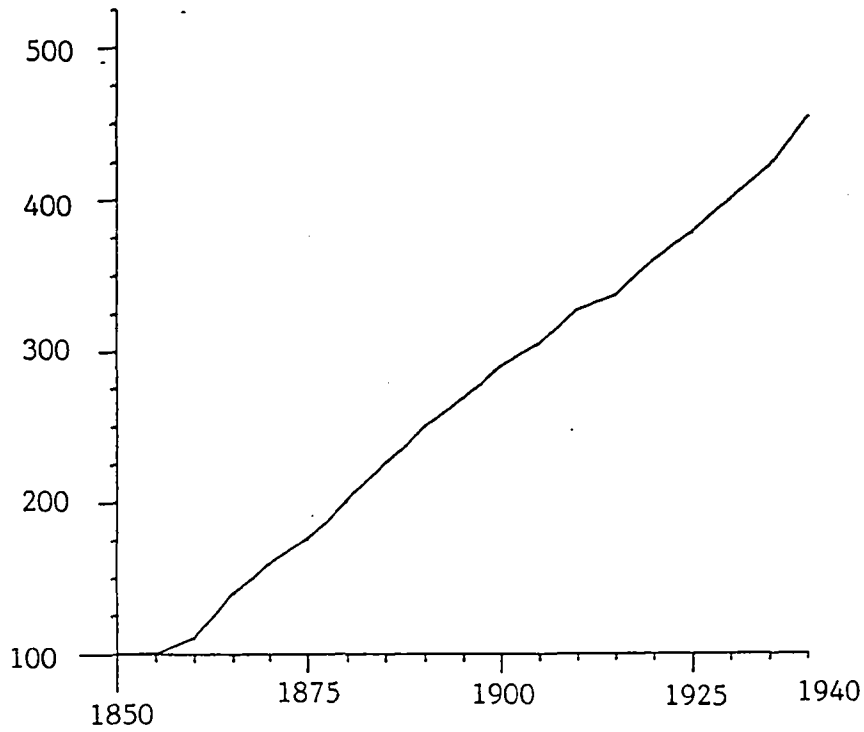
Rond 1910 begon de gemeente een minder onvriendelijk industriebeleid te voeren, waarbij grote bedrijven minder weerstand ondervonden om zich in Arnhem te vestigen. Eén van de eerste grote bedrijven is de kunstzijdefabriek AKU (Enka), die zich al in 1911 in Arnhem heeft gevestigd. Ter bevordering van de industrie stelde de gemeente een gedeelte van het Arnhemse Broek ter beschikking. Het plan voorzag in de aanleg van een spoorwegemplacement en industrieterrein. Omstreeks 1920 zijn de werkzaamheden begonnen met het klaarmaken van het terrein, dat wil zeggen dat grote hoeveelheden zand naar het Broek getransporteerd moesten worden. Dit zand was afkomstig van Alteveer en de plaats waarop thans het Gemeentelijk Ziekenhuis staat. Dit industrieterrein is echter pas na de Tweede Wereldoorlog tot ontwikkeling gekomen. Van een actief, overtuigend stedelijk industriebeleid van gemeentewege kan tot de Tweede Wereldoorlog evenwel niet gesproken worden.

De crisis van de jaren '30 van deze eeuw heeft de welvaartsontwikkeling in het gebied ten zuiden van de Rijn geen goed gedaan. Dit geldt zowel voor de baksteenindustrie als de groente-, fruit- en bloementeel in de Over-Betuwe.

In tegenstelling tot de landelijke laagconjunctuur ontwikkelde de laat tot bloei gekomen Arnhemse industrie, die hoofdzakelijk bestond uit textiel- en metaalindustrie, zich voorspoedig tussen 1930 en 1940. Tot de grootste bedrijven ten noorden van de Rijn worden in 1939 de AKU (tot 1929 ENKA), Holmetaal, Rijnstaal, ASM, Billiton (1928) en de KEMA (1925) gerekend. In 1940 kocht de AKU fabrieksterreinen in de Kleefse Waard.

Tussen 1930 en 1940 kende Arnhem een vestigingsoverschot van bijna 7.000 personen (dat is ca. 35% van het totale vestigingsoverschot in de periode 1850-1940). Het bevolkingsaantal nam tussen 1900 en 1940 toe van ongeveer 57.000 naar zo'n 93.000 inwoners (zie afbeelding 8).

**Afbeelding 8**  
Bevolkingsontwikkeling gemeente Arnhem 1850-1940  
index 1850 = 18.041 inwoners





#### 4.3. Stedebouwkundige structuur

##### **Arnhem**

In 1829 kreeg het gemeentebestuur van Arnhem toestemming om de hoofdwal te slechten. Al tijdens de Bataafs Franse tijd had het stadsbestuur door J.D. Zocher Sr. plannen laten maken voor het veranderen van de vestingwerken in bolwerkplantsoenen. In 1817 werd begonnen bij de buitenvestingwerken.

Toen in 1829 de hoofdwal gesloopt mocht worden ging het pas aangelegde bolwerkplantsoen geheel verloren.

Op de voormalige bolwerken verrezen herenhuizen waarvan veel gevels waarschijnlijk door de stadsarchitect Anthony Aytink van Falkenstein zijn ontworpen.

In korte tijd werden de noordelijke en oostelijke hoofdwal van Rijnpoort tot Sabespoort gesloopt. De wal langs de Rijn bleef voorlopig intact. Het omringende Veluweland met z'n landgoederen ging nu via de singels met open singelbebouwing over in de stad.

Het karakter van voornaamheid kreeg gestalte door de bouw van Musis Sacrum in de singelstructuur.

De aanleg van de spoorweg Amsterdam/Arnhem, in 1845 voltooid en enkele jaren later richting Duitsland doorgetrokken, veroorzaakte - mede door de verhoogde aanleg - een afsluiting van de stad met het noordelijke natuurgebied. Stadsarchitect H.J. Heuvelink Sr. had met zijn plan uit 1853 (zie afbeelding 9) als hoofddoel de stad nog aantrekkelijker te maken voor vestiging van rijke Nederlanders.

De Rijnkade werd bestemd voor de bouw van herenhuizen. Om de spoordijk en de sloppen uit het zicht te houden worden de singels eveneens volgebouwd.

Tussen 1860 en 1880 is orde en regelmaat in de stadsuitleg ver te zoeken. In die tijd ontstond door particulier initiatief op het voormalig landgoed Het Gelders Spijker de Spijkerstraat met omgeving. De buurt, voor welgestelden bestemd, voldeed qua stratenpatroon aan de minimale eisen. Ook tussen de Utrechtseweg en de spoorweg ontstond een nieuwe welgesteldenwijk. De straten in deze laatste wijk werden als gevolg van de ongunstige verkaveling dwars op de helling gelegd. In deze periode woekerde de sloppenbouw voort in Klarendal, de Weerdjes en Rietebeek.

Vanaf 1850 ontstonden de eerste woningbouwverenigingen ten behoeve van de arbeidende bevolking. Vanaf die tijd tot ongeveer 1910 werden in Klarendal en omgeving de eerste planmatig opgezette arbeiderswoningen gebouwd. De doelstelling om planmatig opgezette arbeiderswijken te bouwen, kreeg na 1910 gestalte in de vorm van tuindorpachtige uitbreidingen.

In 1878 is het door Heuvelink Jr. ontworpen Boulevardplan aangenomen. Hiermee komt een einde aan de planloosheid. De aanleg van de Boulevard had tot doel de gronden ten zuiden van het landgoed Het Gelders Spijker voor woningbouw te ontsluiten.

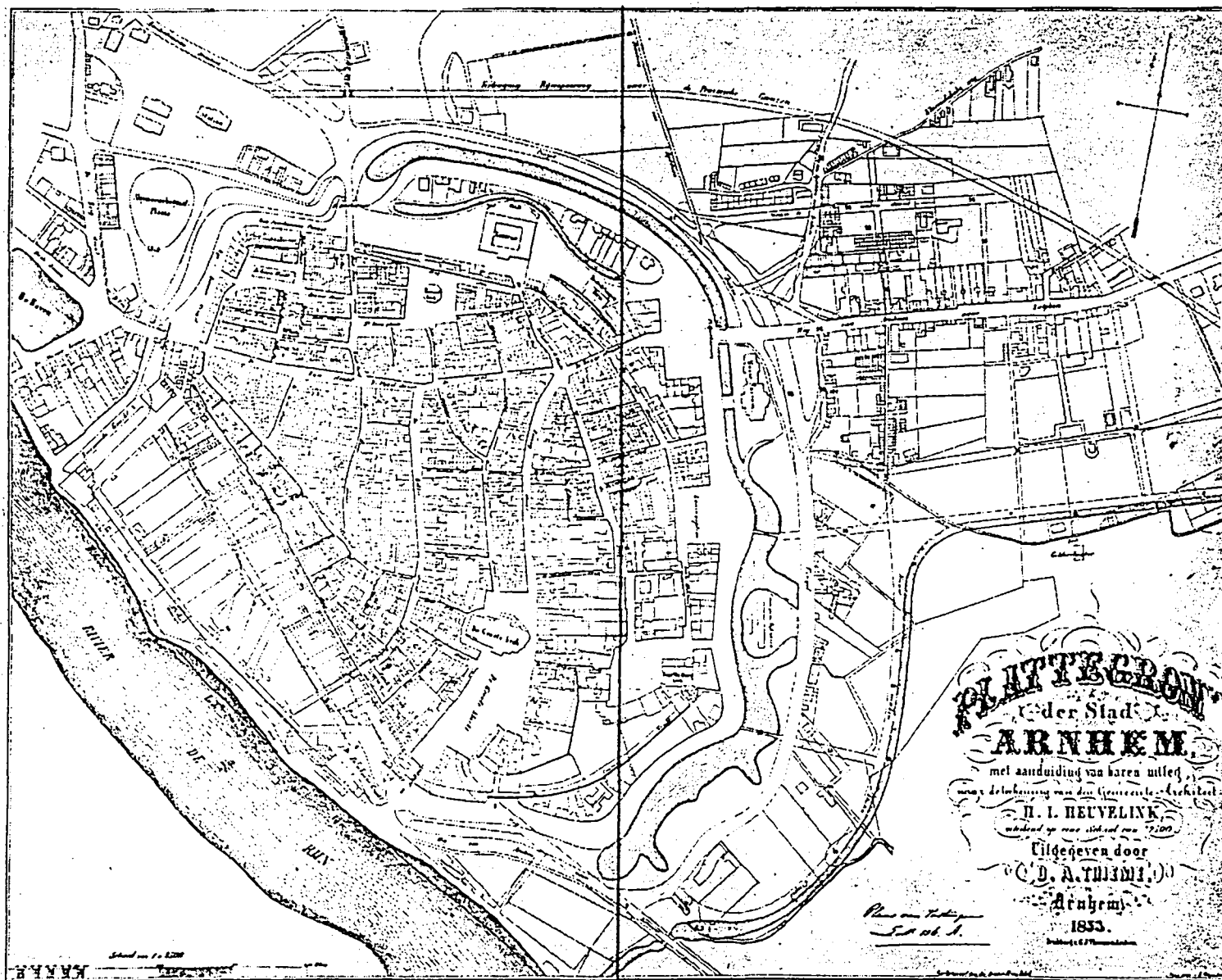
Zo ontstonden de straten (met een regelmatig patroon van minimaal 10 à 12 meter straatbreedte) tussen de Boulevard en de Parkstraat die geleidelijk met herenhuizen werden bebouwd.

De toekomstige stadsuitleg werd bemoeilijkt omdat het grondgebied verder versnipperde door de aanleg van de spoorweg naar Zutphen in 1865 en naar Nijmegen in 1875.

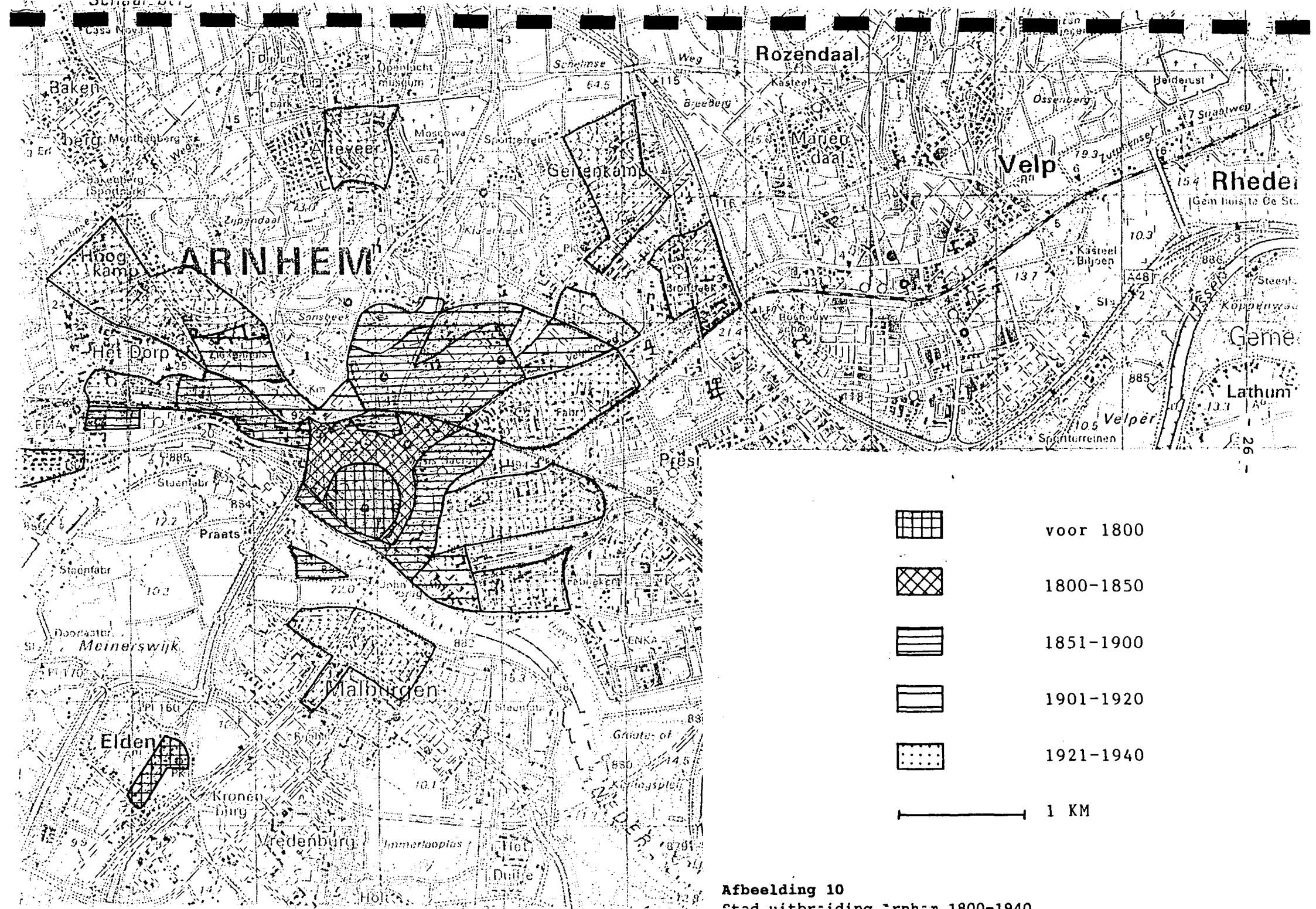
Tot 1880 vindt de stadsuitbreiding voornamelijk plaats ten oosten en ten westen van de oude stadskern. De reden hiervan is met name de barrièrewerking van de spoorlijn en het particuliere grootgrondbezit in het noorden van de stad.

**Afbeelding 9**

Plan van Arnhem 1853



Plan van Arnhem (1853) met de uitgevoerde en de ontworpen stadsuitleg. Plan van de gemeente-architect H. I. Heuvelink.



**Afbeelding 10**  
 Stad uitbreiding Arnhem 1800-1940

De agrarische crisis en de Suiker crisis in het laatste kwart van de vorige eeuw dwongen veel grootgrondbezitters hun bezittingen te verkopen. In een periode van 20 jaar werden de landgoederen Klarenbeek, Warnsborn, Sonsbeek en Zypendaal verkocht. De eigenaar van Sonsbeek, die in financiële problemen was geraakt, verkocht delen van het landgoed aan particuliere bouwmaatschappijen. De arbeiderswijk Sint Marten, de stedelijke villawijk Sonsbeekkwartier, de Burgemeesterswijk en Transvaalbuurt zijn op die manier ontstaan.

De straten van deze wijken werden veelal door de stadsarchitect of directeur gemeentewerken ontworpen en komen in eigendom van de gemeente. De invulling ervan verliep via particuliere ondernemers. Zo ontwierp Van Tellegen het Sonsbeekkwartier en de Transvaalbuurt en diens opvolger Schaap de Burgemeesterswijk.

In 1899 kocht de gemeente het overgebleven deel van het landgoed Sonsbeek en bestemde het tot stadspark.

Een zelfde proces is te zien bij het landgoed Klarenbeek waarbij het zuidoostelijk deel voor villabebouwing werd verkocht en het zuidelijk deel bebouwd werd met middenstandswoningen en een marechausseekazerne. In 1886 werd de woningbouwvereniging 'Openbaar Belang' opgericht, deze vereniging bouwde arbeiderswoningen in Lombok en later in Klarendal. Voor Lombok en Klarendal ontwierp Tellegen de stratenplannen. De opzet is symmetrisch en hiërarchisch. Belangrijke straten worden breder ontworpen dan woonstraten. Schaap, die in 1901 Tellegen opvolgt, ontwierp het eerste integrale uitbreidingsplan voor de gemeente volgens de Woningwet van 1901.

Dit plan is nooit aangenomen, maar delen ervan zijn uitgangspunt geweest voor de Mussenwijk, het Van Verschuierplein, de Burgemeesterswijk en de Vogelwijk, alle gebouwd rond 1910. In 1918 lag een 2e plan ter visie, waaruit blijkt dat duidelijk meer aandacht besteed is aan toekomstige industriële ontwikkelingen. Een nieuw industrieterrein is voorzien tussen het rangeerterrein en de Nieuwe Kade. Een ander industriegebied was gepland ten oosten van het bestaande bedrijfsgebied Het Broek waar de gasfabriek, de electriciteitscentrale en de tramremise lagen. Gelijktijdig met de industrie-ontwikkeling groeide het dienstverlenend apparaat. In 1914 vestigde zich de Nederlandse Heide Maatschappij in Arnhem.

De Enka vestigde zich 2 jaar daarvoor aan de Vosdijk.

In het plan van Schaap komt zijn voorliefde voor de tuinstadachtige ontwikkeling tot uiting, zoals reeds uitgevoerd in de Mussenwijk. Van deze gedachte is in de Geitenkamp door de hoge grondkosten en de beperkte rijkssteun weinig terug te vinden.

In de periode 1920-1930 werden de arbeiderswijk Geitenkamp, de middenstandswijken Paasberg, Sonsbeekkwartier en Hoogkamp en de villawijk de Gulden Bodem gebouwd. De middenstandswijken werden gebouwd door particuliere grondbezitters die grote invloed hadden op de stedenbouwkundige vormgeving. Langzamerhand rees bezorgdheid dat Arnhem door uitbreiding naar het noorden belangrijk natuurschoon zou verliezen. In 1927 kreeg het bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok de opdracht voor het maken van een Algemeen Uitbreidingsplan.

Het doel van het plan was zoveel mogelijk landschappelijke elementen te behouden, 'de groene lobben-gedachte'.

Dit kreeg zijn uitwerking in het aangeven van de Schelmseweg als noordgrens. Nieuwe wijken zouden in het Arnhemse Broek en in Arnhem-zuid gerealiseerd moeten worden.

Voordat het plan in 1934 uitkwam, en in uitvoering werd genomen, maakte het bureau plannen voor Alteveer, Het Broek, Heyenoord, Angerenstein, de Paasberg en Hoogstede. Na vaststelling van het plan kreeg het bureau opdracht voor de uitwerking van Arnhem-Zuid.

De ontwikkeling van woonwijken in Zuid werd mede mogelijk door de aanleg van de Rijnbrug in 1934. De gedachte voor een zuidelijke ontwikkeling was niet alleen ingegeven door het verlangen om in Noord natuurschoon te sparen, maar ook om de city meer naar het oosten te verplaatsen.

#### **Verspreide bebouwing**

In het noordelijk bosgebied van Arnhem heeft in de periode 1850-1940 een zekere concentratie plaats gevonden van woonbebouwing langs de Stroolaan en lintvormige woonbebouwing langs de Kempenbergerweg, Schaarsbergen genaamd.

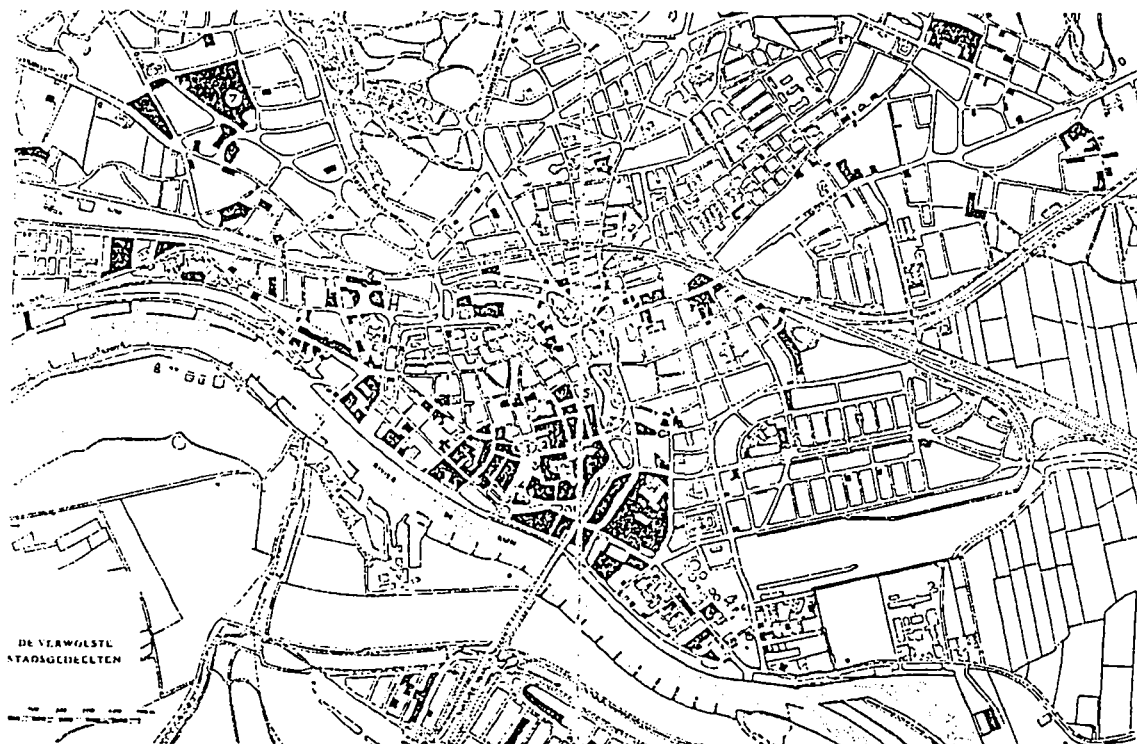
Zuidelijk van de Rijn lagen in de polder Meinerswijk 3 steenfabrieken en meer oostelijk in de polders enkele grotere boerenhoeven en een steenbakkerij. In Elden heeft in genoemde periode een lintvormige ontwikkeling plaatsgevonden.

#### **4.4. Ontwikkelingen na 1945**

Na de oorlog blijkt een zevende deel van de Arnhemse woningvoorraad te zijn verwoest (zie afbeelding 11).

#### **Afbeelding 11**

Verwoeste stadsdelen gemeente Arnhem 1945



Bron: Arnhem's Stadsplan 1953

Onder supervisie van de stedenbouwkundige adviseurs Leupen en Van der Laan wordt aan de wederopbouw van de verwoeste stadsdelen begonnen. Ook ontwerpen zij het nieuwe woongebied in oostelijke richting Presikhaaf.

Uitgangspunten en doelstellingen van het wederopbouwplan zijn:

- verkeersdoorbraken moeten het verstikte centrum weer voor verkeer bereikbaar maken
- Het centrum wordt in drieën gedeeld met als functies:
  - \* een handelscentrum bij de markt
  - \* een winkelcentrum rond de Rijnstraat/Ketelstraat en Roggestraat
  - \* een bestuurscentrum in het oostelijk deel bij de Rijnbrug

Vanaf de jaren '50 vindt uitbreiding in Presikhaaf en in Arnhem-zuid plaats. Daarvoor is een aantal gemeentegrenswijzigingen nodig. Als gevolg daarvan komt de kern Elden binnen Arnhem's grondgebied te liggen (zie afbeelding 2). Eind jaren '50, begin jaren '60 volgde uitbreiding van de Geitenkamp. In de jaren '60 verscheen in het noorden van de stad de nieuwe wijk 't Cranenveld en in het westen Het Dorp.

Belangrijke nieuwe werken op infrastructureel gebied zijn de 2e Rijnbrug (Roermondspleinbrug/Nelson Mandelabrug) en de aanleg van de Pleyroute in de jaren '80.

#### 4.5. Karakterisering van de geïnventariseerde bebouwing

##### ALGEMEEN

##### Wonen

De gemeente Arnhem heeft in de periode 1850-1940 een grote bouwproductie gekend. Ondanks het feit dat Arnhem gedurende de Tweede Wereldoorlog zwaar werd getroffen (een deel van de binnenstad werd verwoest) is er een rijke variëteit aan stedelijke en landelijke bebouwing bewaard gebleven. Twee elementen zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van groot belang: de ligging aan de rivier de Rijn en de uitlopers van de Veluwe die er beide voor hebben zorggedragen dat een sterk geaccidenteerd en bosrijk gebied is ontstaan. Gevolg hiervan is dat de 19e eeuwse en latere uitbreidingen van de stad zich niet volgens concentrische cirkels rond de historische binnenstad hebben gevoegd. In en om Arnhem liggen talrijke landgoederen, die van grote invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Het aaneengesloten groengebied van Sonsbeek, Zypendaal en Gulden Bodem heeft een grote groene wig uitgespaard in de stadsuitleg. Aan de Velperweg liggen naast elkaar de landgoederen Angerenstein en Rennenenk. Aan de gemeentegrens ligt Bronbeek.

De grote afwisseling die hierdoor ontstaan is, zowel in variëteit van bebouwing als de afwisseling met grootschalige groenelementen is landelijk gezien uniek.

Doordat Arnhem in vergelijking met andere steden al vroeg in de 19e eeuw zijn vestingwerken mocht slopen, kon men veel eerder dan bijvoorbeeld Nijmegen overgaan tot bebouwing op en het aanleggen van parken langs de op de plaats van de oude vestingwerken aangelegde singels.

De eerste nog bewaard gebleven villa's en herenhuizen werden gebouwd in de periode 1850-1860. Het betrof vrijstaande villa's en aaneengesloten herenhuizen in neoclassicistische stijl. In deze bouwstijl was de invloed van de stadsbouwmeester Anthony Aytink van Falkenstein (1797-1840) duidelijk merkbaar. Hij bouwde uitsluitend in neoclassicistische stijl. Van zijn werk is de Koepelkerk bewaard gebleven. Ook Fromberg sloot hierbij aan bij de bouw van zijn villa's bij de Amsterdamseweg en aan het Willemsplein met als belangrijk voorbeeld Beaulieu met zijn dubbele zuilengalerij. Voorbeelden van Neo-Classicisme worden ook aangetroffen in het Spijkerviertel.

De eerste voorbeelden van sobere in baksteen opgetrokken volkswoningbouw staan in de wijk Klarendal. In 1860 werden in het Luthershofje aan de Hommelseweg 22 bejaardenwoningen gebouwd. Aan de Catharijnestraat en Paulstraat staan commissiehuizen en complexen bejaardenwoningen, gebouwd in 1866 door het St. Peters Gasthuis. Op de periode van het Neo-Classicisme volgde het tijdperk van de overige Neo-stijlen en het Eclecticisme. De landgoederen Klarendal en Het Gelders Spijker werden verder bebouwd. Aan de Spijkerstraat staat een rij zogenaamde Brusselse Huizen in een Frans aandoende neorenaissancestijl uit 1877. Direct hieraan grenzend bevindt zich een gebied met bijzondere bebouwing. Het gebied ligt tussen de Parkstraat en de Boulevard Heuvelink en is aangelegd volgens plan uit 1878. Een belangrijk gevolg van de fraaie omgeving is dat veel mensen van buiten Arnhem, vooral uit het voormalige Nederlands Indië zich vestigden in deze en omliggende gemeenten. Langs de Velperweg staan hiervan nog enkele huizen.

In de periode 1895-1910 werden de Burgemeesterswijk en Transvaalbuurt volgebouwd met stadsvilla's, herenhuizen en grote dubbelwoningen, waarbij elementen uit de Jugendstil en de Chaletstijl gecombineerd werden. Zuivere voorbeelden van deze stijlen treft men zelden aan. W. Diehl bouwde veel in de Transvaalbuurt waaronder het opvallende witte pand Zypendaalseweg 2 en 4 met overvloedige Jugendstildecoratie. Tegen het einde van de 19e eeuw ging woningvereniging Openbaar Belang zich bezig houden met sociale woningbouw, met als doel snering van de sloppenwijken. De arbeiderswoningen van bijvoorbeeld Lombok werden gebouwd in een sobere neorenaissancestijl en zijn bijzonder, mede vanwege het concept en de vroege start. Al voor de woningwet van 1901 vond in Arnhem stadsvernieuwing plaats, zoals bijvoorbeeld in 1897 langs de spoorlijn in de wijk Klarendal door Woningbouwvereniging Openbaar Belang. Nadat in 1906 in Londen een congres over tuinstad-architectuur was gehouden, probeerde men ook in Arnhem op deze wijze te bouwen. Slechts enkele voorbeelden (bijv. in Lombok aan de Oranjeweg) werden gerealiseerd. Degelijke architectuur met een romantisch tintje met vakwerkgevels, kruiskozijsen met luiken e.d. Een andere zeer traditionele bouwstijl die rond 1910 opkwam en een korte bloei beleefde - met name in de villabouw - was de stijl die onder de naam Um 1800 bekend werd. Sterk beïnvloed door de Rococo-architectuur uit Duitsland werden rijk gedecoreerde villa's gebouwd. Een fraai voorbeeld is Velperweg 148. Daarna werd de architectuur strakker en zakelijker. K.P.C. de Bazel bouwde twee villa's in de Burgemeesterswijk.

Arnhem telt een aantal interessante volkswoningbouwijken. Tussen de Vijverlaan en de Klarendalseweg ligt de kleine Mussenbuurt, ontworpen rond een pleintje in 1910 door De Roos en Overeijnder.

Van dezelfde hand is de in 1911 gebouwde Verschuerbuurt tussen de Broekstraat en de Rietgrachtstraat, bestaande uit een geheel omsloten pleintje. Het betreft tuinstadachtige wijken in zakelijke stijl met Engelse invloeden. Een klein wijkje met laagbouwoningen uit 1916 ligt rond het Talmapplein. De Vogelwijk is in 1918 gebouwd door J. Limburg en valt behalve haar architectuur in Amsterdamse Schoolstijl op door haar ligging in geaccidenteerd terrein. Een karakteristiek villawijkje is het Hazegrietje, waarin zich o.a. een opvallende villa bevindt in Amsterdamse Schoolstijl uit 1919 (Karel van der Heideweg 10). Tussen 1919 en 1921 werd door De Roos en Overeijnder tussen Onder de Linden en Agnietenstraat een wijk ontworpen met hoge aaneengesloten poortwoningen en lagere blokken aan de zijstraten. Deze wijk vertoont verwantschap met de door dezelfde architecten ontworpen Verschuerbuurt uit 1911. In 1920 werd door de Arnhemse Woningbouwvereniging voor Ambtenaren rond het Goeman Borgesiusplein een karakteristieke middenstandswijk gebouwd naar ontwerp van Gratama en Versteeg. Een van de grootste woningbouw wijken is de wijk Geitenkamp, gebouwd tussen 1919 en 1930, relatief ver buiten de stad gelegen en op een geaccidenteerd terrein. Het hoogteverschil heeft mede geleid tot een zeer afwisselende wijk met karakteristieke bebouwing uit de jaren '20 en '30. In de periode 1925-1930 werden langs de Huygenslaan en in Gulden Bodem forse villa's gebouwd, waarin de zakelijke kenmerken overheersen. Ook treft men villa's aan in de stijl van de Delftse School.

Middenstandswijken verrezen op de Paasberg en Hoogkamp. Vlak voor de oorlog verrees de wijk Angerenstein nabij het gelijknamige landgoed. Woningbouwstichting St. Peters Gasthuis bouwde in 1932 een complex laagbouwoningen aan de Maria van Gelrestraat in de wijk Plattenburg en in 1939 het laatste complex hofjes in Arnhem, een gesloten bouwblok in het Broek (Stadhoudersstraat, Heemskerckstraat en Van Linschotenstraat).

Vanaf de jaren '30 bouwde het bureau van Granpré Molière, Kok en Verhagen sociale woningbouw in Arnhem-Zuid in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid en later, met name vanaf 1935 in de stijl van de Delftse School.

De laatste vooroorlogse grote uitbreidingswijken zijn de wijken Alteveer en Arnhem-Zuid, volgens stedenbouwkundig plan van o.a. Granpré Molière (1933). Met het Algemeen Uitbreidingsplan voor Arnhem-Zuid kon nog net voor de oorlog een begin worden gemaakt, direct na de in 1932 gebouwde vaste oeververbinding.

Ten zuiden van de Rijn ligt de landelijke nederzetting Elden die tot 1966 deel uitmaakte van de gemeente Elst. Ten noorden van de stad ligt de bescheiden nederzetting Schaarsbergen.

#### Werken

Dat Arnhem een handelsfunctie had bewijst nog steeds de Korenmarkt en omgeving waar een groot aantal pakhuizen met baksteengevels in de specifieke stijl van de Hanzegotiek staat. In de wijk Klarendal bevindt zich de enig overgebleven stellingmolen. Arnhem is vanouds een belangrijke winkelstad.



In de binnenstad zijn vele voorbeelden van fraaie 19e en begin 20e eeuwse winkelpuien bewaard gebleven. Een van de meest opvallende winkelpanden is het voormalige kledingmagazijn Voss (nu McDonalds) op de hoek van de Rijnstraat en Grote Oord in zogenaamde Um 1800 stijl uit 1922 van W.F.C. Schaap.

De belangrijkste vooroorlogse winkelstraten zijnde oost-west als Roggestraat/Ketelstraat/Vijzelstraat/Rijnstraat en de dwarsverbinding Jansstraat/Grote Oord/Weverstraat en daaraan evenwijdig de Bakkerstraat, Koningstraat en van minder belang, de Beekstraat. Het kruispunt van 5 winkelstraten, genaamd Het Land van de Markt heeft door aan de situatie aangepaste bebouwing een groot stedelijke allure. Een echte industriestad is Arnhem nooit geweest. Toch zijn 2 grote vooroorlogse bedrijven aanwezig. Architectonisch interessant zijn AKZO en KEMA. AKZO op 2 locaties, aan de Velperweg en in de Kleefse Waard met nog delen van de karakteristieke ENKA-bebouwing uit de jaren '30 van deze eeuw. Fels en Hamerpagt bouwden voor de KEMA in 1935/1936 op het voormalige landgoed De Brink kantoren, proefstations en laboratoria in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid Kantoren telde Arnhem daarentegen wel veel. Een karakteristiek voorbeeld is het in 1912 gebouwde hoofdkantoor voor de Nederlandse Heidemaatschappij, ontworpen door de architect K.P.C. de Bazel. Het bezit als eerste kantoorgebouw in Nederland een gewapend betonskelet.

In het buitengebied bevindt zich een aantal boerderijen, alsmede de restanten van enkele steenfabrieken.

#### Infrastructuur

Arnhem was al in 1845 aangesloten op het spoorwegnet. Vanuit Amsterdam werd de Rijnspoorweg via Utrecht en Arnhem naar Duitsland aangelegd. De verhoogde aanleg van deze spoorlijn direct ten noorden van de binnenstad bewerkstelligde een duidelijke scheiding van de stad en de landelijke omgeving en maakte een groot aantal spoorwegviaducten noodzakelijk. Vooral die aan de Apeldoornseweg en Hommelseweg zijn redelijk origineel bewaard gebleven. Het Jugendstil spoorwegviaduct aan de Apeldoornseweg dateert van 1910. Het station dat in zijn huidige vorm van na de Tweede Wereldoorlog dateert, ligt enigszins ten westen van het centrum. Nabij het station bevindt zich nog het oude stationspostkantoor van Ch. Peters in neogotische stijl. Restanten van de eerste grote spoorbrug, over de IJssel bij Westervoort zijn nog zichtbaar. Een tweede spoorbrug - over de Rijn - was nodig voor de verbinding Arnhem-Nijmegen die in 1879 tot stand kwam.

De eerste verkeersbrug over de Rijn was een schipbrug, ongeveer ter plaatse van de huidige Nelson Mandelabrug.

Aan de stadszijde is hiervan weinig meer terug te vinden, aan de overzijde van de rivier is de oude verplaats nog goed te herkennen (Praets). In 1932 werd een vaste metalen boogbrug gebouwd, op de plaats van de huidige John Frostbrug die zo'n belangrijke rol in de Tweede Wereldoorlog heeft gespeeld. Vermeldenswaard zijn ook de Jugendstilbruggen over de Jansbeek in de Transvaalbuurt uit 1901.

Een architectonisch bijzonder complex is het P.G.E.M. onderstation met dienstwoningen aan de Broekstraat uit 1927 naar ontwerp van H. Fels in de stijl van de Haagse School, met een rijke detaillering en in elkaar gevlochten rechthoekige vlakken (invloeden van Dudok en Frank Lloyd Wright).

Over heel Arnhem verspreid liggen verder onopvallende, doch bijzonder vormgegeven electriciteitshuisjes.

Het postkantoor aan het Jansplein 56 werd in 1889 gebouwd en later uitgebreid in neogotische stijl door rijksbouwmeester Ch. Peters. Hoewel Arnhem ligt nabij de splitsing van 2 rivieren, de Rijn en de IJssel is er geen belangrijke infrastructuur die daarmee verband houdt afgezien van enkele bruggen, een restant van Fort Westervoort en de eind jaren '20 aangelegde haven in de Kleefse Waard.

#### Maatschappelijke voorzieningen

Een opvallend architectonisch element wordt gevormd door de vele scholen in Arnhem met karakteristieke vormgeving. De scholenbouw doorloopt de stijlen Zakelijkheid, Amsterdam School en Nieuwe Zakelijkheid. Uit al deze stromingen zijn gave voorbeelden bewaard gebleven.

Verspreid door de stad staan tientallen lagere-, middelbare-, hogere- en bijzondere scholen met elk een zeer specifieke eigen architectuur. De meest bijzondere zijn de Lorentz H.B.S. aan de Schoolstraat uit 1904, School XIX aan de Spijkerstraat uit 1912, de Creutzbergschool aan de Thomas a Kempislaan uit 1924, de Witte School aan de Bronbeeklaan uit 1928, de Arnhemse Buitenschool aan de Bosweg in 1929 en de Van Loben Selsschool aan de Dalweg uit 1931.

Terzijde van de Apeldoornseweg ligt de grote gecombineerde algemene en katholieke begraafplaats Moskowa en een Joodse begraafplaats met karakteristiek dienstgebouw.

Arnhem telt een groot aantal kerken. Naast middeleeuwse kerken, zoals de van oorsprong middeleeuwse Eusebiuskerk met naoorlogse torenbekroning is in de binnenstad de centraalbouw uit 1841 van de St. Janskerk of de Koepelkerk belangrijk. Het betreft de voor Arnhem eerste, belangrijke kerk, gebouwd in de 19e eeuw in neoclassicistische stijl van Aytink van Falkenstein.

De inmiddels gesloopte Nieuwe Eusebiuskerk van H. v.d. Brink was een belangrijk voorbeeld van stucadoorsgotiek. Tepe bouwde 2 neogotische kerken met Nederrijnse invloeden, de St. Martinus en de St. Jan in Klarendal. Laatstgenoemde kerk is in het bezit van een waardevol interieur (F.W. Hengelberg, J. Brom) en vormt met de naastgelegen pastorie van J.W. Boerbooms die tevens betrokken was bij de bouw van het St. Elisabeth Gasthuis een bijzonder complex. Verder zijn van belang de in neogotische stijl opgetrokken Lutherse kerk van A.R. Freem en de H.Hartkerk van W. te Riele in traditionalistische stijl. Laatstgenoemde kerk vertoont invloeden van Valk en Kropholler. Neoromaans treffen we aan bij de O.L.V. Onbevleete Ontvangenis. De Synagoge uit 1852 van Heuvelink is gebouwd in eclecticismistische stijl met ijzeren ramen en bakstenen pilasters.

Aan de Steenstraat en de Spoorwegstraat bevinden zich nog 2 neogotische kerken. Aan de Parkstraat staat de onopvallende Vrijzinnig Hervormde Kerk, gebouwd in 1922 naar ontwerp van G. Feenstra.

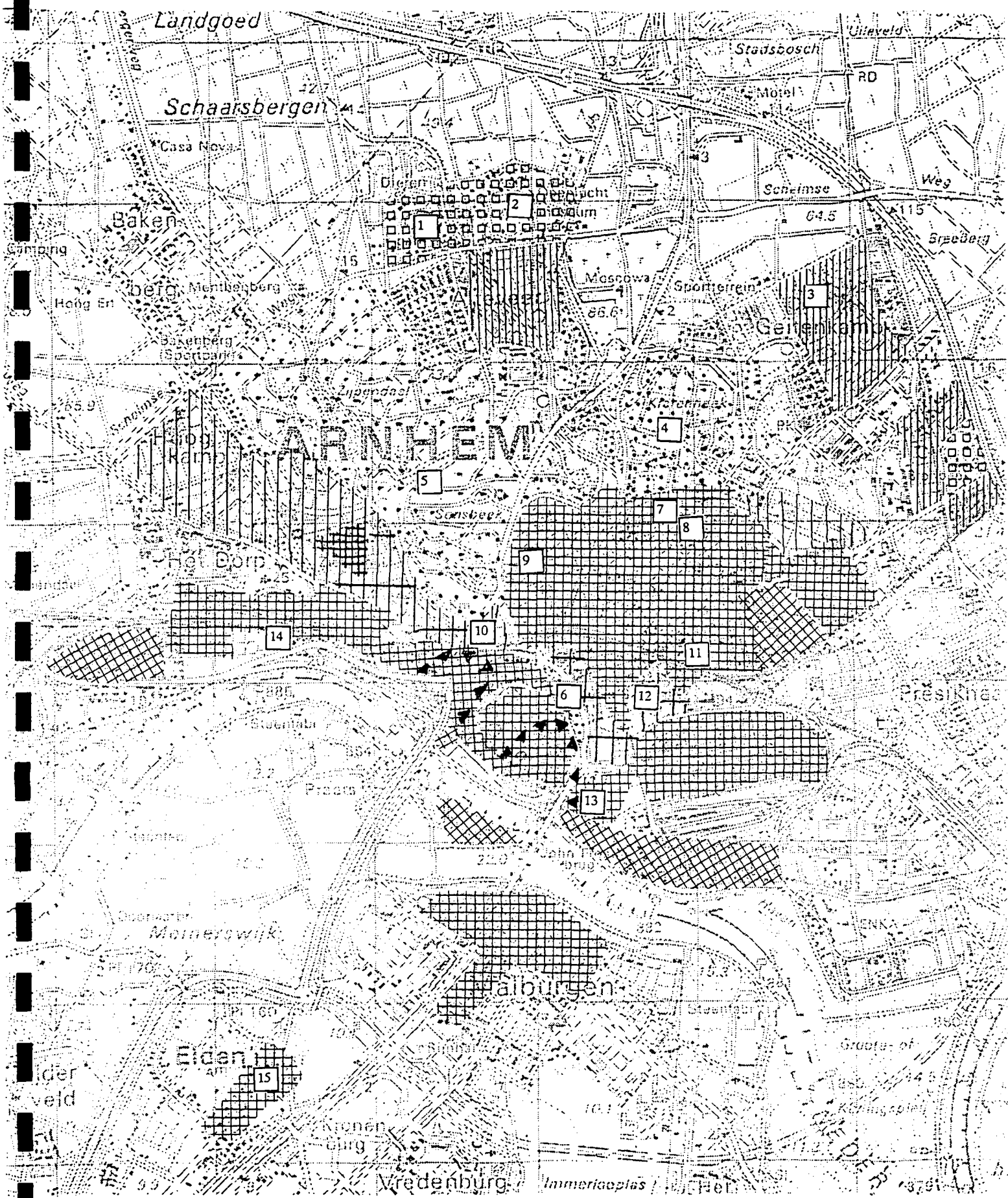
Van de openbare gebouwen moet vooral het sportfondsenbad aan de Boekhorstenstraat genoemd worden, dat werd gebouwd in 1931 door W. Bakker in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid genoemd worden. Bijzonderheid was vooral het dak dat geheel geopend kon worden.

Het St. Elisabeth Gasthuis is een neogotisch ziekenhuis van Boerbooms met renaissancistische elementen. Busken en Margry voegden er een Nieuw Zakelijk gedeelte aan toe.

Belangrijke openbare werken zijn verder ook Musis Sacrum uit 1888 in neorenaissance stijl, het Gemeentemuseum van Arnhem, oorspronkelijk Buitensociëteit, in eclecticistische stijl van C. Outshoorn uit 1873 en de Koepelgevangenis van J.F. Metzelaar in eclecticistische stijl uit 1882.

Arnhem is vanouds ook een militaire stad geweest. De sporen daarvan zijn in de vorm van talrijke kazernes nog steeds aanwezig. Aan de Klarendalseweg staat de voormalige militaire bakkerij. Aan de Onder de Linden staat een voormalig militair hospitaal en aan de Saksen Weimarlaan de gelijknamige zogenaamde Grensbataljonkazerne uit 1939. Grote militaire complexen liggen ten noorden van de stad. Vooral de luchtmachtbasis Deelen moet genoemd worden. In de Tweede Wereldoorlog werden hier door de Duitsers grote aantallen relatief kleine gebouwtjes neergezet rond een vliegveld. Een apart militair verhaal is het Koninklijk Militair Tehuis voor Oud Militairen Bronbeek dat op initiatief van Koning Willem III werd opgericht in 1853. Behalve de reeds genoemde landgoederen liggen in het buitengebied nog een aantal gebieden met een specifieke recreatieve functie, zoals het Burgers Dierenpark en het Nederlands Openluchtmuseum (1912), naast elkaar aan de Schelmseweg.

Kaart 1



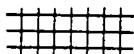
4.6. Typologie uitbreidinge gemeente Arnhem 1830-1945

Toelichting bij kaart 1

Type aanduiding	Type-omschrijving	Bijzondere gebieden
-----------------	-------------------	---------------------

Stedelijk ingerichte gebieden

Algemeen



- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen
- vaak eenvoudig of op prestedelijke structuur geent stratennet
- stenen straten, geen voortuinen.
- vnl. aaneengesloten bebouwing
- bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

6. Vogelwijk  
8. Graaf Ottoplein  
10. Plattenburg  
12. Verschuierwijk  
13. Lombok

Niet-stedelijk ingerichte gebieden

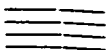
Algemeen



- functie gemengd of wonen
- niet-planmatig of planmatige ontwikkelingen
- vaak eenvoudig of op prestedelijke structuur geent stratennet
- regelmatige voortuinen
- weinig aaneengesloten bebouwing
- bebouwing vnl. niet-complexmatig

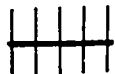



2. Geitenkamp  
14. Elden

Tuinwijkachtige ontwikkelingen



- functie: wonen
- planmatige ontwikkelingen
- stratennet soms met bijzondere patroon- of vormenkenmerken
- groene straten, voortuinen
- vnl. halfopen blokken of strokenbouw
- bebouwing complexmatig

7. Mussenwijk

Type aanduiding	Type-omschrijving	Bijzondere gebieden
Stedelijke Villagebieden 	<ul style="list-style-type: none"><li>- functie: wonen</li><li>- niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen</li><li>- stratennet vaak met bijzondere patroon- of vormen kenmerken</li><li>- groene straten, tuinen rondom</li><li>- vnl. aaneengesloten bebouwing</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>9. Transvaalwijk</li><li>11. Spijkerkwartier</li></ul>
<u>Gebieden zonder woonfunctie</u>		
Industriegebieden 	<ul style="list-style-type: none"><li>- functie: industrie/bedrijvigheid/handel/verkeer (b.v. spoorwegemplacement, vliegveld)</li><li>- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of specifieke functies (b.v. haventerreinen, kolenmijn/waterleidingbedrijf)</li></ul>	
Groene gebieden 	<ul style="list-style-type: none"><li>- functie: openluchtrecreatie (b.v. parken en sportterreinen), begraafplaatsen etc.</li><li>- vnl. onbebouwde terreinen</li><li>- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of specifieke functies</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>3. Park Klarenbeek</li><li>4. Park Sonsbeek/Zypendaal</li><li>5. Singelstructuur</li></ul>
Andere gebieden 	<ul style="list-style-type: none"><li>- na 1940 gereconstrueerde gebieden</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>1. Openluchtmuseum</li></ul>

#### 4.7 Bijzondere gebieden 1830-1945

De term bijzonder gebied wordt gehanteerd voor gebieden die zijn gebouwd of aangelegd in de periode 1850-1940. Bij de beoordeling is de criterialijst (zie blad 50) gehanteerd volgens de zgn. "MIP-handleiding". Hierbij zijn grotere samenhangende (stede-)bouwkundige structuren bekeken. Bij de bouwkundige inventarisatie zijn samenhangende bouwkundige complexen aangegeven.

Dat in de gemeente geen of weinig bijzondere gebieden voorkomen, zegt niets over de schoonheid of opbouw van de gemeente.

##### 1. Het Nederlands Openlucht Museum

Het Nederlands Openlucht Museum, door particulieren in 1912 gesticht, geeft een inzicht in de sociale en economische achtergronden van mensen die geleefd of gewerkt hebben in de gebouwen die op het museumterrein bijeen zijn gebracht.

De meeste gebouwen dateren uit het 2e en 3e kwart van de 19e eeuw. Het gebied heeft een parkachtige aanleg waarbij gebruik gemaakt is van bestaande wegenpatronen. De aanleg, althans tot ca. 1950, vormt de ruimtelijke vertaling van een visie uit de eerste helft van de 20e eeuw, met betrekking tot de wijze waarop men gemeend heeft het wonen en werken van de agrarische en ambachtelijke bevolking in de 19e eeuw en ervoor, in beeld te moeten brengen.

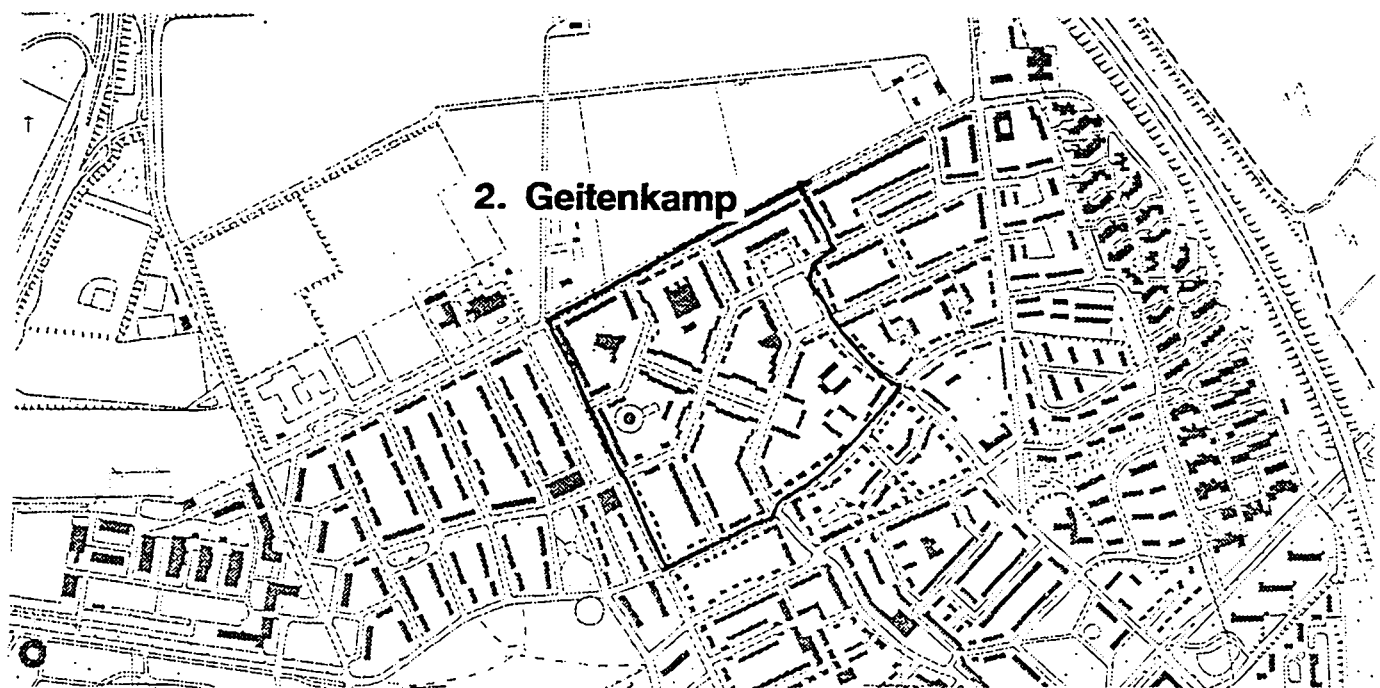
### 1. Nederlands Openlucht Museum



## 2. Geitenkamp

Een arbeiderswijk, tot stand gekomen in de jaren '20 van deze eeuw op heuvelachtig terrein, opgezet als een min of meer zelfstandig stadsdeel met eigen voorzieningen.

De wijk vertoont een aantal tuindorpachtige kenmerken. Als gevolg van de hoge grondkosten is de bebouwing vrij dicht. Hoge poortwoningen en pleinvormige straten geven deze wijk mede dankzij de verspringende daklijnen een voortdurend afwisselend beeld. Aan het eind van zichtassen bevinden zich bijzondere gebouwen. Het stedenbouwkundig plan van Schaap voorzag in een stratenpatroon waarbij de woonstraten zo goed mogelijk de hoogtelijnen en het terrein volgende. Diverse architectenbureaus en woningstichtingen zijn bij de uitvoering van de plannen betrokken geweest.





### 3. Park Klarenbeek

Het landgoed Klarenbeek was het eerste park dat door de gemeente in 1886 werd gekocht. Het bestond uit landbouwgronden, boomgroepen, bronnen en oude vijvers. Verscheidene delen van het landgoed zijn gebruikt voor de stadsuitleg, onder meer de wijk Klarenbeek. Een school, een marechausseekazerne en enkele wijken worden aan de rand van het gebied gebouwd.



#### 4. Park Sonsbeek/Zypendaal

Dit gebied bestaat uit een drietal voormalige landgoederen Sonsbeek, Zypendaal en Gulden Bodem. De Parkweg vormt de scheiding tussen Sonsbeek en Zypendaal/Gulden Bodem; de Zypendaalseweg scheidt de 2 laatste van elkaar.

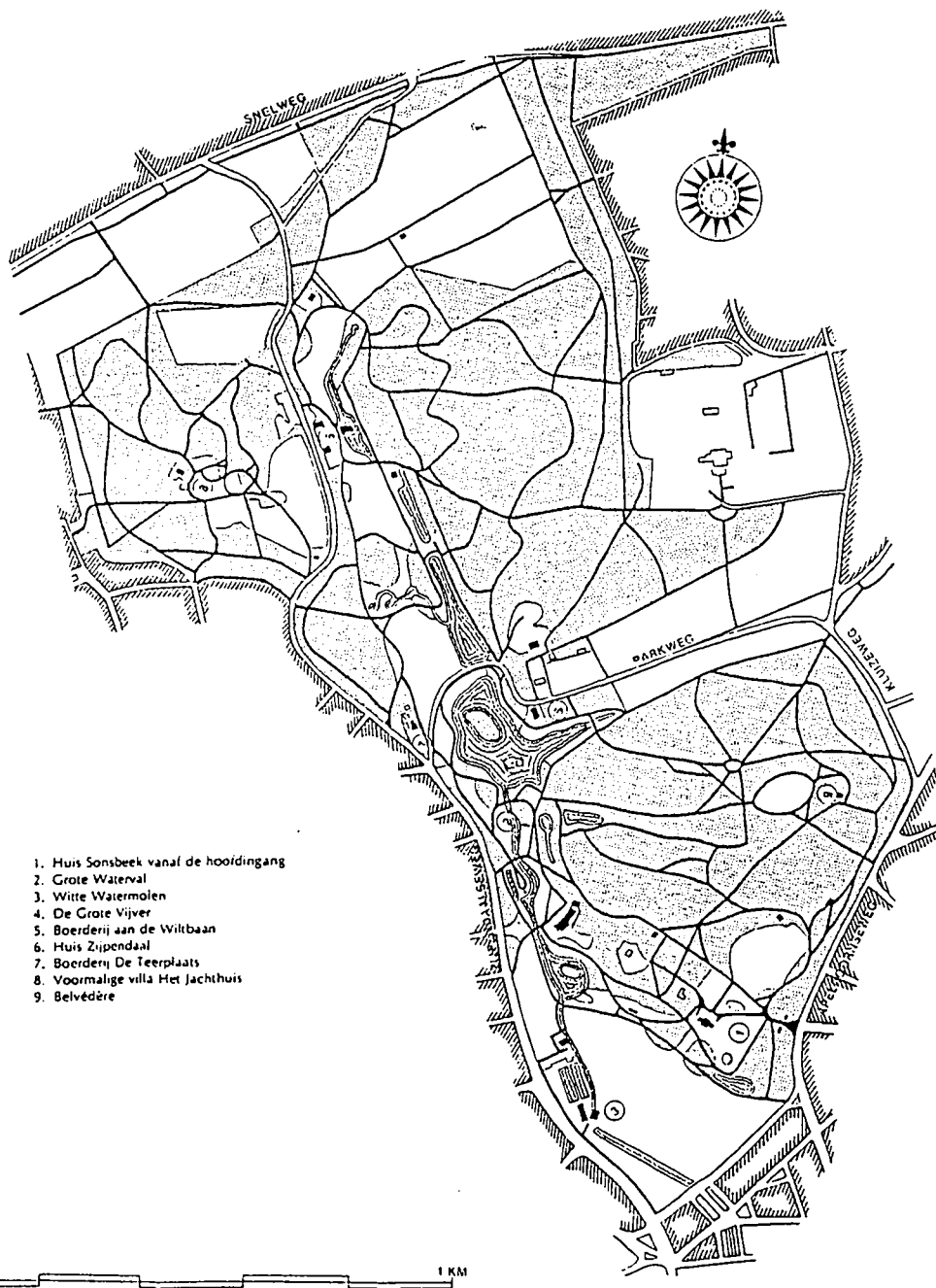
De Jansbeek met vijvers, bruggen en watervallen is het verbindend element. Landbouw-enclaves in het noordelijk deel en de grote weide in het zuidelijk deel zijn wezenlijke elementen van dit grote park. Het landgoed Sonsbeek bevat nog 2 van de oorspronkelijke 7 watermolens in de Jansbeek.

Zypendaal dankt zijn naam aan het water dat uit de springkop van de Beekberg komt. Hier ontspringt de Jansbeek.

De parkaanleg is van J.P. Posth en J.D. Zoicher.

In 1863 kreeg het park zijn huidige aanzien naar ontwerp van de Duitse tuinarchitect C.E.A. Petzold.

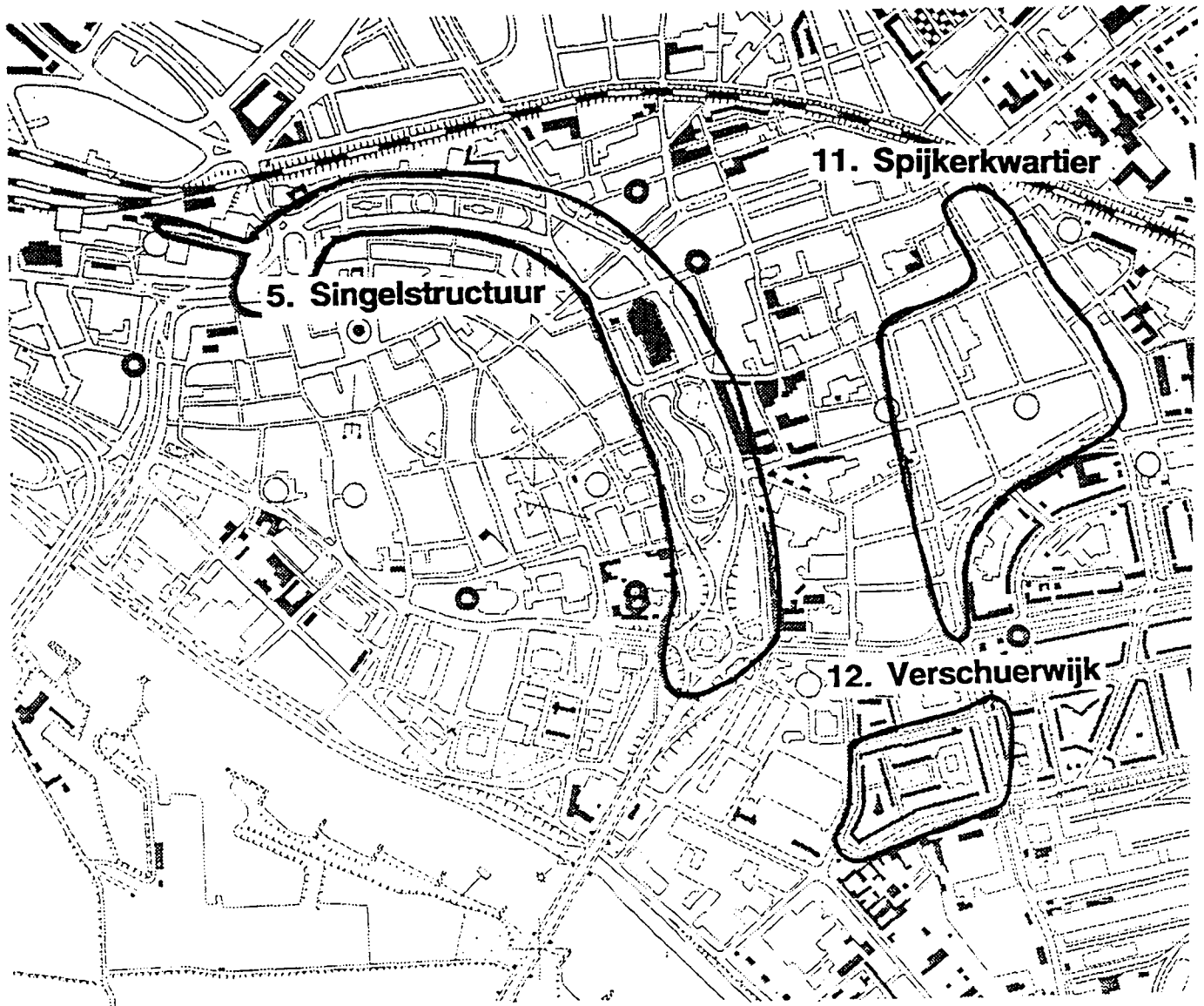
Gulden Bodem ook wel 'Gravinnebos' genoemd, is in feite de overtuin van park Zypendaal.



5. Singelstructuur

De brede singel ter plaatse van de voormalige wallen heeft een parkaanleg gekregen met daarin Musis Sacrum, waarvan het oudste concept dateert van 1847.

De stedelijke villabebouwing uit de periode rond 1850 vormt met de latere bebouwing gesloten wanden aan de parkachtige brede singels. Beide elementen bepalen in belangrijke mate het eigen stedelijk karakter van Arnhem.



6. + 7. Vogelwijk en Mussenwijk

De Vogelwijk is als arbeiderswijk ontworpen, geïnspireerd op de tuinstadgedachte.

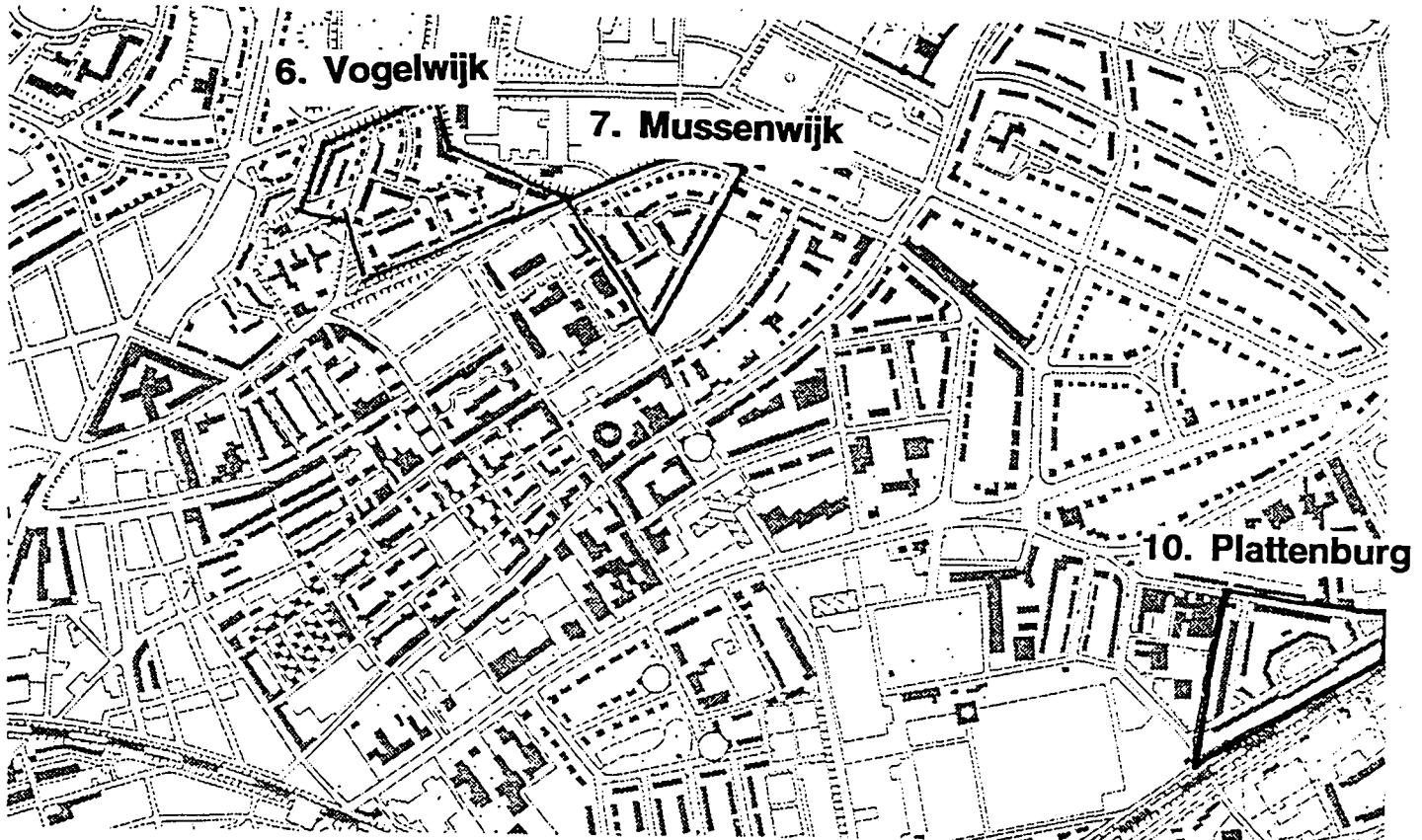
De belangrijkste functie is wonen (eengezinswoningen).

Stedebouwkundig en bouwkundig zijn, op een gevarieerd stratenpatroon waarin gebruik gemaakt is van hoogteverschillen met kleine pleintjes, zeer karakteristieke woningen gebouwd. De strateinden zijn nauw zodat poortwerking ontstaat. De woningen hebben geknikte daken die oversteken op een onderbouw van 1 verdieping.

De hoofdfunctie van de Mussenwijk is wonen.

Stedebouwkundig gezien betreft het een tuindorppachtige uitbreiding met gesloten straatwanden. De woonstraatjes komen in de vorm van een swastika uit op het Mussenplein. Binnen het gebied komt een drietal woningtypes voor.

Met name de detaillering van de woningen en de maatverhouding van de straat en Mussenplein zijn zeer karakteristiek.



### 8. Graaf Ottoplein

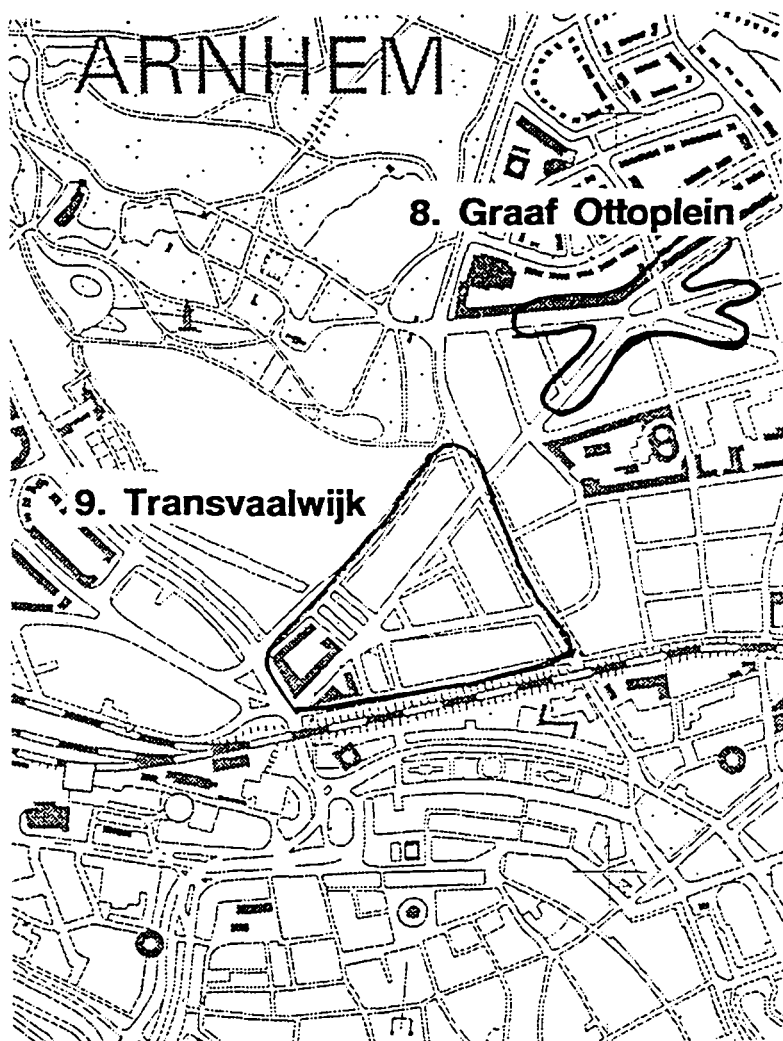
Dit gebied is bijna geheel woongebied, waarin boven- en benedenwoningen uit het begin van deze eeuw domineren.

Het karakter van het woongebied wordt bepaald door vrij hoge, gesloten, dicht bebouwde woonblokken, met zeer duidelijke straat- en pleinvorming. Het karakter wordt mede bepaald door het hoogteverschil en een radiaal die uitloopt op het Sonsbeekpark.

### 9. Transvaalbuurt

Het monumentale karakter van deze stedelijke villawijk in relatie met het park Sonsbeek en de Jansbeek, zijn aanleiding geweest de Transvaalbuurt als bijzonder gebied aan te merken. Het gebied wordt gekenmerkt door panden waarvan het accent ligt op individuele verschillen.

Dit van oorsprong als woonbuurt in het begin van deze eeuw gebouwde gebied is nu sterk verzakelijkt (onderwijs, kantoren, praktijken e.d.).



10. Plattenburg

Wijkje begrensd door Plattenburgerweg, Maria van Gelrestraat en de Johan van Arnhemstraat.

Het driehoekige gebied bestaat uit eenvoudige arbeiderswoningen gebouwd rond 1930 aan de rand van het Enka-terrein.

De verspringende bebouwingsstroken met pleinvorming geven tezamen met de eenvoudige architectuur een harmonieuze samenhang in dit gebied.

(zie kaart pag. 43)

11. Spijkerkwartier

Stedebouwkundig heeft de wijk een strakke verkaveling met brede straatprofielen en gesloten bouwblokken met voornamelijk stedelijke villabouw. Naar het noorden worden de profielen van de straten en ook de panden smaller. Naast woningbouw, grotendeels uit de 2e helft van de vorige eeuw, nemen bedrijfsgebouwen, scholen en overheidsgebouwen een belangrijke plaats in. Aangezien het een van de eerste uitbreidingen van Arnhem betreft die qua structuur en bebouwing nog intact is gebleven, is dit gebied bijzonder.

(zie kaart pag. 42)

12. Van Verschuerbuurt

Dit kleine gesloten woongebied met arbeiderswoningen ligt betrekkelijk geïsoleerd in de nabijheid van het industriegebied aan de Westervoortsedijk. Het gebied heeft hoofdzakelijk een woonfunctie (boven- en benedenwoningen en eengezinswoningen gebouwd rond 1918).

De buitenrand bestaat uit boven- en benedenwoningen in een gesloten bouwblok.

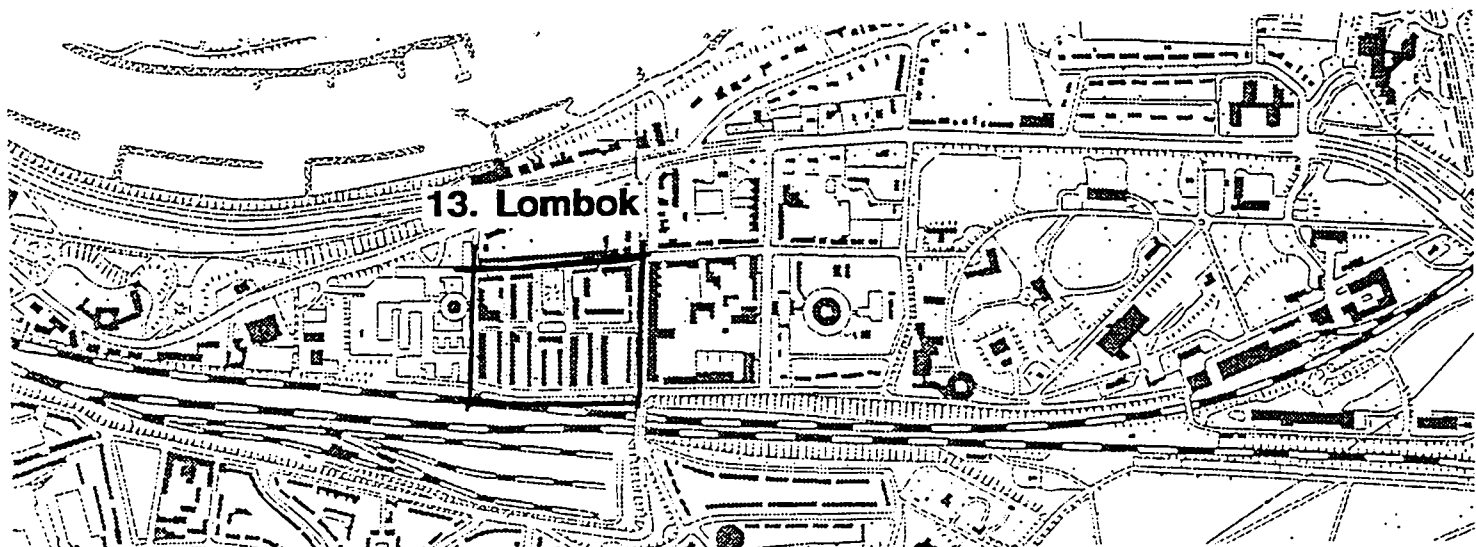
Via poortdoorgangen wordt het binnenplein bereikt, omzoomd door lage eengezinswoningen. Enkele buurtvoorzieningen en winkels zijn op de hoeken van de buitenrand gesitueerd (zie kaart pag. 42).



### 13. Lombok

Een ruim opgezet woongebied met sociale woningbouw uit het laatste deel van de 19e eeuw, begin 20e eeuw. Er is een duidelijke hiërarchie van straten en pleinen. Gesloten straatwanden met specifieke hoekoplossingen geven de openbare ruimte hun karakteristiek. Er is in drie fasen gebouwd, waarbij een aantal centrale voorzieningen is gerealiseerd.

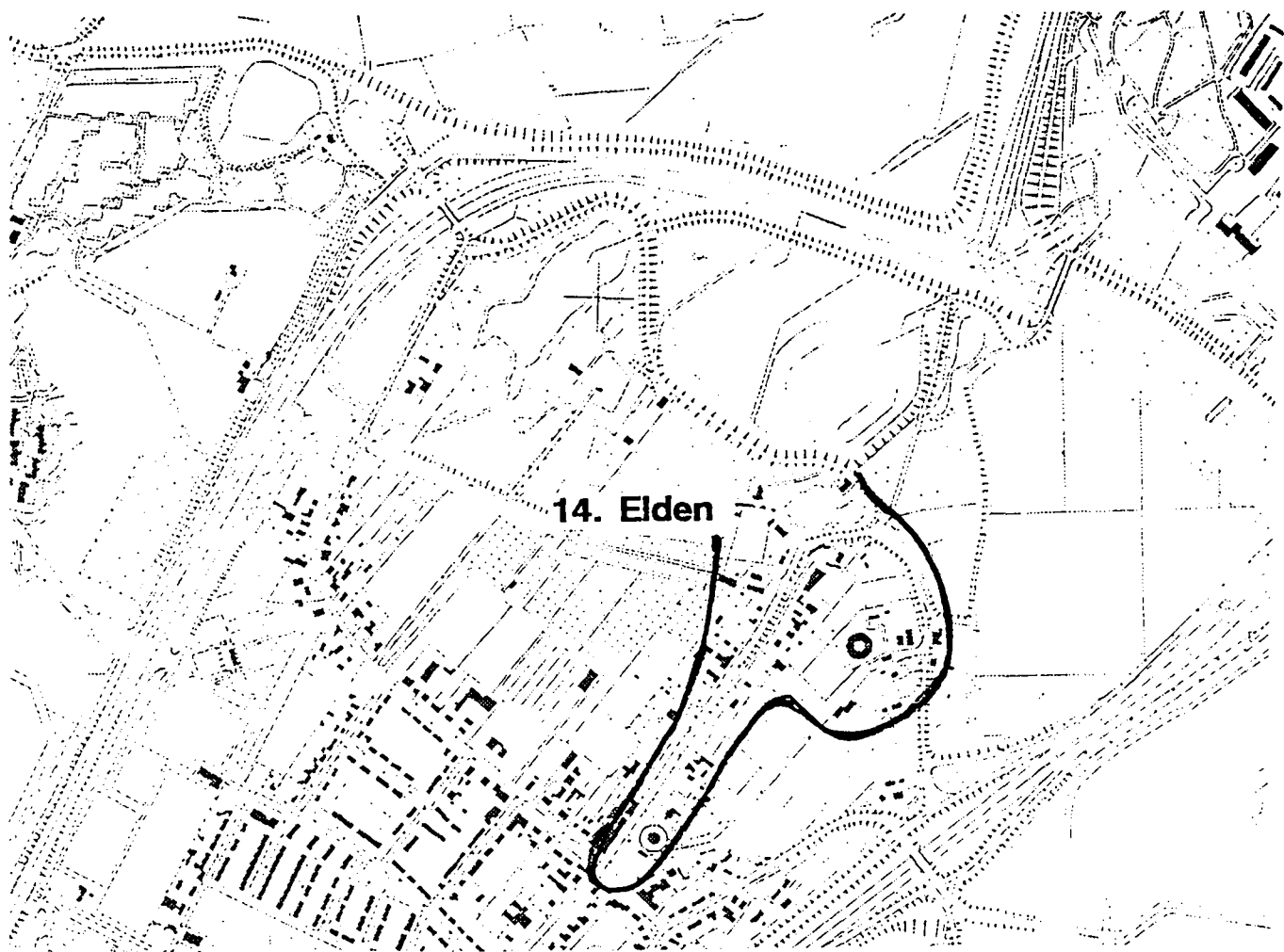
De doordachte eenvoudige stedenbouwkundige structuur met afwisselingen in de architectuur binnen eenzelfde basispatroon maken het gebied bijzonder.



14. Elden

De woonbebouwing, boerderijen aan de noordzijde van Elden, alsmede de omgeving Westerveld, hebben nog dorpse kenmerken. Het dorp ligt als enclave in de grote stedelijke uitbreidingen van Arnhem. De lineaire ontwikkeling van het dorp Elden in de periode 1850-1940 is nog goed herkenbaar, met name door de open ruimte aan de oost- en westzijde van het dorp. Aan de zuidzijde gaat het dorp over in de nieuwbouw van de zuidelijke stedelijke bebouwing. Noordelijk gaat het dorp over in het open landschap van de groene rivier en de polder Meinerswijk. Reden waarom hier geen grens te trekken is van dit bijzondere gebied in het omringende landschap.

Nog steeds is het dorp als dorp herkenbaar in de omringende stedelijke bebouwing.



CRITERIA VOOR AANDUIDING BIJZONDERE GEBIEDEN

- Gebied 1 : Nederlandse Openlucht Museum
- Gebied 2 : Geitenkamp
- Gebied 3 : Park Klarenbeek
- Gebied 4 : Park Sonsbeek/Zypendaal
- Gebied 5 : Singelstructuur
- Gebied 6 : Vogelwijk
- Gebied 7 : Mussenwijk
- Gebied 8 : Graaf Ottoplein
- Gebied 9 : Transvaalwijk
- Gebied 10 : Plattenburg
- Gebied 11 : Spijkerkwartier
- Gebied 12 : Verschuerwijk
- Gebied 13 : Lombok
- Gebied 14 : Elden

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
<b>I. Intrinsieke stedenbouwkundige kwaliteit, zoals:</b>														
1. kwaliteit van het ruimtelijk concept;		+			±	+	+	±		±	±	+	+	
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+		±	+	±	+	+	±				+	+	
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteit;		±				+	+		+		+	±	±	
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkelingen (b.v. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark)	±		+	+	+						±			
<b>II. Bijzondere historische betekenis, zoals:</b>														
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+		+	+	+			±	±	±	+	+	+	
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedenbouwkundig denken;					+	±	±			±		±	±	
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering)	±		+	+	±									
<b>III. Stedenbouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:</b>														
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel	±		+	+	+									+
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	±	±	+	+	+		±	±	±					+
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel	+		+	+	+		±		±		±	±		+
<b>IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)</b>	+	±	+	+	±	+	+	±	±	+	±	+	±	±
<b>V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)</b>	+		±	+	±	±	±					±	±	

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN/KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR

Archieven en bibliotheken

- \* Rijks Archief in Gelderland
- \* Gemeente Arnhem
- \* Katholieke Universiteit Nijmegen, faculteitsbibliotheek Beleidswetenschappen
- \* Stichting Arnhemse Openbare en Gelderse Wetenschappelijke Bibliotheek
- \* Bibliotheken Provincie Gelderland

Afbeeldingen

- \* Afbeelding 1 Gemeente Arnhem omstreeks 1865
- \* Afbeelding 1a Gemeente Arnhem omstreek 1868
- \* Afbeelding 1b Gemeente Elst omstreeks 1868
- \* Afbeelding 1c Gemeente Huissen omstreeks 1867
- \* Afbeelding 2 Globaal overzicht gebieds- en stadsuitbreidingen gemeente Arnhem
- \* Afbeelding 3 Profielen gemeente Arnhem
- \* Afbeelding 3a Hoogtelijnenkaart gemeente Arnhem
- \* Afbeelding 4 Geomorfologische kaart gemeente Arnhem
- \* Afbeelding 5 Bodemkaart gemeente Arnhem
- \* Afbeelding 6 Belangrijkste wegen en bebouwing gemeente Arnhem 1910
- \* Afbeelding 7 Buurtnamen en deelgebieden gemeente Arnhem
- \* Afbeelding 8 Bevolkingsontwikkeling gemeente Arnhem 1850-1945
- \* Afbeelding 9 Plan van Arnhem 1853
- \* Afbeelding 10 Stadsuitbreidingen Arnhem 1800-1940
- \* Afbeelding 11 Verwoeste stadsdelen gemeente Arnhem 1945
- \* Kaart 1 Typologie uitbreidingen gemeente Arnhem 1830-1945

**Kaartmateriaal**

- \* Topografische kaart 1/25000 en 1/50000, diverse jaargangen
- \* Bodemkaart 1/50000, 1970
- \* Rivierkaart 1/10000, diverse jaargangen
- \* Topografische en Militaire Kaart 1/25000 en 1/50000, 1850-1864
- \* Kaartenboek van Gelderland 1843
- \* J. Kuijper, Gemeente-atlas van Gelderland 1868, Leeuwarden

Literatuur

- \* Arnhems genootschap voor Oudheidkunde, *Arnhem; elf facetten uit de 19de en 20ste eeuw*, Zutphen, 1983
- \* Arnhemsch genootschap voor Oudheidkunde, *Arnhem; zeven eeuwen stad*, Arnhem, 1933
- \* Bommel, H.C. van (e.a.), *Arnhem; acht historische opstellen*, Arnhem, 1983
- \* Bitter, J.G.A. (e.a.), *Ach lieve tijd; de Arnhemmers en hun rijke verleden*, Zwolle, 1982
- \* Bitter, J.G.A., Roekel, C. van, *Uit Arnhems vergeetboek*, Arnhem, 1983
- \* Boer, J.L. de, *In 't Geldersche Rijnland; geschiedenissen en legenden van den Zuid-Veluwerand, volledige beschrijving van het Kasteel Doorwerth*, Arnhem
- \* Bureau voor stedebouw, ir. F.J. Zandvoort B.V., *Midden-Gelderland; kwaliteit van de bebouwde omgeving*, Amersfoort, 1976
- \* Centrale Cultuurtechnische Commissie, *Rapport voor de ruilverkaveling Over-Betuwe-Noord*, Utrecht, 1971
- \* Commissie voor de overbrugging der groote rivieren in Gelderland, *Overbrugging van den Waal bij Nijmegen, van den Rijn bij Arnhem en van den IJssel bij Doesburg*, Arnhem, 1927
- \* Economisch-Technologisch Instituut van Gelderland, *De industrie in Arnhem; onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van Arnhem, speciaal op industrieel gebied*, Arnhem, 1951
- \* Economisch-Technologisch Instituut van Gelderland, *Gemeente Elst; welvaartsbronnen en ontwikkelingsmogelijkheden*, Arnhem, 1958
- \* Egberts, H., *De bodemgesteldheid van de Betuwe*, Den Haag, 1950
- \* Fockema, D., Hogerlinden, J.G.A., Wal, G. van der, *Gedenkboek van 1813-Arnhem-1913*, Rotterdam, 1913
- \* Fockema Andreae, S.J. *De uitbreiding der stad Arnhem tusschen 1815 en 1878, in: Bijdragen en mededeelingen Vereeniging Gelre*, 1928
- \* Gemeente Arnhem, *Arnhem in onderdelen; historisch overzicht*, Arnhem, 1978
- \* Gemeente Arnhem, *Voorontwerp structuurplan Arnhem*, Arnhem, 1982
- \* Gemeentemuseum Arnhem, *Arnhem 750 jaar machten, ervaringen, toekomst*, Arnhem, 1983
- \* Gorissen, F., *Stede-atlas van Nijmegen*, Brugge, 1956

- \* Gouda Quint, S., Brouwer, D. en zoon, *Arnhems Stadsplan; rapport van de studiec commissie voor het stadsplan Arnhem*, Arnhem, 1953
- \* Kehl, P.A.M., *Historische schetsen van eenige dorpen en kasteelen in de Over-Betuwe*, Nijmegen/Bemmel, 1910
- \* Kemperman, H., *Over de IJssel bij Westervoort (veren, ponten, schipbruggen, noodbruggen, verkeersbruggen, spoorbruggen en een fietsbrug)*, Westervoort, 1984
- \* Kessels, J.A.W., *Een jaar uit honderd; Arnhem in de wereld van 1868*, Zutphen, 1968
- \* Knap, W., Vergouwe, G.F.C., *Arnhem 1233-1933; gedenkboek*, Arnhem, 1933
- \* Lavooij, W., *Gebouwd in Arnhem*, De Walburgpers, Zutphen, 1990
- \* Lavooij, W., *Twee eeuwen bouwen aan Arnhem*, De Walburg Pers, Zutphen, 1990
- \* Louwes, A.J., *Het tuinbouwcentrum Huissen en zijn toekomstige ontplooiing*, Assen, 1951
- \* Markus, A., *Arnhem omstreeks het midden der vorige eeuw*, Arnhem, 1906
- \* Mewalda, A., *Arnhem*, Heemstede, 1954
- \* Middelbeek, H.W., *Van woonstad tot werkstad; industrie in Arnhem 1800-1980*, in: *Bijdragen en mededelingen Vereniging Gelre*, 1983
- \* Rhoen, R.P.M., *Klarenbeek in de wandeling*, Arnhem
- \* Schierbeek, B., *Arnhem 'de genoeglijkste'*, Arnhem, 1972
- \* Vereniging Gelre, *Statistische beschrijvingen van de steden en het platteland van Gelderland uit 1808, deel 1 Het Kwartier van Arnhem*, Arnhem, 1986
- \* Voorden, F.W. van, *Schakels in stedenbouw; een model voor analyse van de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteiten van de 19de-eeuwse stadsuitbreidingen op grond van een onderzoek in Gelderse steden*, Zutphen, 1983

Oosterbeek, 1991

Stichting MIP-Gelderland  
Oranjeweg 60  
6861 BL OOSTERBEEK  
tel. 085 - 336 326