VELUWE

# HARDERWIJK

gemeentebeschrijving

Monumenten
Inventarisatie
Project

provincie
GELDERLAND

# 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 streekplanindeling: 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.

..2/

Blad : 2
Betreft : **Ten geleide** (vervolg)

Met betrekking tot het gebruik van de MIP-eindprodukten dient het volgende te worden opgemerkt.

Bij schrijven d.d. 21 september 1989 - nr. WZ89.59395 - WZ/CE404 is de provincie Gelderland accoord gegaan met de samenwerkingsovereenkomst, zoals opgesteld van rijkswege bij schrijven d.d. 11 augustus 1989, nr. U-172.612, inzake de uitvoering van het Monumenten Inventarisatie Project in Gelderland.

In artikel 8 van bedoelde overeenkomst is het gebruik van de eindprodukten geregeld. Dit artikel luidt als volgt:

"Artikel 8. Gebruik eindprodukten

1. De Provincie is evenals de Rijksdienst ook nadat de eindprodukten als bedoeld in artikel 1, leden a t/m e (*) zijn opgeleverd gerechtigd deze eindprodukten, geheel of gedeeltelijk voor eigen gebruik aan te wenden, te vermenigvuldigen of te publiceren, dan wel, al dan niet tegen financiële vergoeding, voor gebruik aan derden beschikbaar te stellen.
2. De Provincie maakt met derden die zij bij de uitvoering van het Project betrekt zodanige afspraken, dat hen niet de bevoegdheid toekomt, bv. door een beroep op hun toebehorende auteursrechten, in het in het eerste lid omschreven gebruik, geheel of gedeeltelijk te beletten of te belemmeren.
3. De Rijksdienst en de Provincie bevorderen de totstandkoming van openbare publicaties over jongere bouwkunst en stedebouw uit de periode midden 19e eeuw - Tweede Wereldoorlog."

Wij verzoeken u bij het gebruik van de eindprodukten de geraadpleegde bron(nen) te vermelden.

**GEMEENTEBESCHRIJVING**

**GEMEENTE HARDERWIJK**

**INHOUDSOPGAVE**


| | | blad: |
|---|---|---|
| 1. | INLEIDING | 3 |
| 2. | BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK | 6 |
| 3. | INFRASTRUCTUUR | 8 |
| 4. | NEDERZETTINGSSTRUCTUUR | 9 |
| 4.1. | Algemeen | 9 |
| 4.2. | Functionele ontwikkelingen - periode 1800-1850<br>- periode 1850-1900<br>- periode 1900-1940 | 9 |
| 4.3. | Stedebouwkundige structuur: - Harderwijk<br>- Hierden<br>- Verspreide bebouwing | 11 |
| 4.4. | Ontwikkelingen na 1940 | 15 |
| 4.5. | Karakterisering geïnventariseerde bebouwing | 16 |
| 4.6. | Typologie uitbreidingen gemeente Harderwijk 1850-1940 | 18 |
| 4.7. | Bijzondere gebieden | 18 |

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN, KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR 21

## 1. INLEIDING

De gemeente Harderwijk bevindt zich in het inventarisatiegebied Veluwe en heeft een oppervlakte van 4.827 hectare. De gemeente Harderwijk bestaat uit de hoofdkern Harderwijk, alsmede de kern Hierden (zie afbeelding 1).
In 1972 heeft een grenswijziging met de gemeente Ermelo plaatsgevonden, waarbij een gedeelte ten zuidwesten van de stadsweiden aan het grondgebied van de gemeente Harderwijk is toegevoegd alsmede in het noordoosten kasteel Essenburg. Na de Tweede Wereldoorlog hebben inpolderingen plaatsgevonden ten noorden en noordoosten van Harderwijk.
De gemeente Harderwijk is opgebouwd uit de stad Harderwijk, het dorp Hierden, een gedeelte van de buurtschap Tonsel (de andere helft van deze buurtschap ligt in Ermelo) en delen van de Rekenkamervelden Noordveluwe (zie afbeelding 2).
Het Wolderwijd en het Veluwemeer vormen de noordwestgrens van de gemeente Harderwijk. De noordoostgrens valt grotendeels samen met de Leuvenumsche Beek, c.q. Hierdensche Beek. De gemeente Harderwijk grenst aan de gemeenten Ermelo, Nunspeet en de in de provincie Flevoland gelegen gemeente Zeewolde.

De gemeente Harderwijk is in de periode 1850-1940 een overwegend agrarische gemeente gebleven, met in de stad Harderwijk een belangrijke visserij-industrie en aanverwante nijverheid.
Op 1 januari 1990 telde de gemeente Harderwijk 35.225 inwoners.

**Afbeelding 1**
Gemeente Harderwijk in 1865

**Afbeelding 2**
Indeling in dorpsgebieden

## 2. BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK

Gedurende de Saale-ijstijd zijn brede landijslobben in zuidelijke richting doorgedrongen, onder meer via de Gelderse Vallei. Daarbij zijn voor en langs de lobben stuwwallen opgeworpen. Gedurende de Weichsel-ijstijd zijn dikke dekzandpakketten op en langs de stuwwallen afgezet, onder meer ten zuiden van Harderwijk (zie afbeelding 3). Voor de stuwwallen ontwikkelde zich veen. Stuifzand verzamelde zich op dekzand op de gradiënt. Met het ontstaan van het Almere/Zuiderzee (12e eeuw) werd het in het Holoceen gevormde veen gaandeweg weggeslagen en door klei ofwel vervangen ofwel bedekt. Tussen 800 en 1300 is een ca. 10 kilometer lange veengordel ten noorden van Harderwijk op deze wijze verdwenen. In de bedijkingsfase langs de Zuiderzee (14e eeuw) werd de strook tussen kustlijn en dekzandgordel ingepolderd. Oude bouwlandgronden ontstonden op de overgang naar stuwwal en stuifzandgordel. Voor de kust werd in de 15e en 16e eeuw een strandwal ('t Harde) opgeworpen door de Zuiderzee, deels bestaande uit de pleistocene puinwaaier onder het veen. Na de Tweede Wereldoorlog heeft Harderwijk op het IJsselmeer (Afsluitdijk 1932) terrein teruggewonnen.

**Afbeelding 3**
Geomorfologische kaart gemeente Harderwijk

Het grondgebruik in de periode 1850-1940 heeft betrekking op de stuwwal, het stuifzandgebied op de gradiënt, de dekzandgordel en de voormalige zeekust. De stuwwal is deels bebost en deels met heide bedekt. Het stuifzandgebied is beperkt bebost. Hierop bevinden zich militaire oefenterreinen. Vrijwel de gehele dekzandgordel met oud cultuurland was in gebruik als bouwland. Men heeft er vooral rogge, aardappelen en na de eeuwwisseling ook voerderbieten geteeld. De voormalige zeekust is vrijwel geheel als weidegrond in gebruik. Een deel van het veen is afgegraven ten behoeve van potstalmest. Omstreeks 1900 werden de veengronden verder in ontginning gebracht tot grasland. De Zuiderzee was voor vele vissers een belangrijke bron van inkomsten, evenals voor de hieraan gerelateerde bedrijven. De Laat-Middeleeuwse strandwal is geëxploiteerd (grindwinning).
Vanuit het stuwwallencomplex in het zuiden stroomt het grondwater overwegend naar het laag gelegen noorden waar tot 1932 de Zuiderzee lag. De afwatering in de gemeente Harderwijk bestond in wezen slechts uit enkele kavelsloten in het voormalige zeekustgebied, die ofwel afwaterden op de Hierdensche Beek ofwel direct in de Zuiderzee uitmondden. De stad Harderwijk moest veelvuldig het zeewater buiten de stadsmuren zien te houden. Het gebied buiten de stad kende geen bescherming tegen de Zuiderzee. Het strookvormig verkavelde zeekustgebied is verschillende keren overstroomd. De akkers op de zo'n vijf meter hoger gelegen oude bouwlanden hadden van overstroming minder te duchten.

De nederzettingen in de gemeente Harderwijk zijn ontstaan in het dekzandgebied. Van de vroegmiddeleeuwse bewoningsconcentraties langs de kust heeft alleen Harderwijk - ontstaan in de 12e/13e eeuw - zich weten te handhaven tegenover de oprukkende Zuiderzee, die tussen 800 en 1300 de kustlijn met zo'n tien kilometer in zuidoostelijke richting verplaatste. De meer landinwaarts gelegen nederzettingen zagen zich bedreigd door vanuit het zuiden oprukkende stuifduinen. Als gevolg hiervan zijn op enkele plaatsen verschuivingen van de nederzettingen opgetreden, en wel in de richting van de kust, ongeveer ter hoogte van de Zuiderzeestraatweg. Op de dekzandrug ontwikkelde zich een aaneengesloten akkercomplex, waarbij strookvormig verkavelde essen afwisselden met kampen. Jongere bewoning vond plaats langs oude veedriften op de essen.

3. INFRASTRUCTUUR

Reeds in de Late Middeleeuwen vormde Harderwijk het knooppunt van belangrijke handelswegen (Hessenwegen) van en naar Amsterdam, Deventer, Zwolle/Kampen, Arnhem en de handelssteden in Duitsland. Vandaar de vele Harderwijkerwegen in Achterhoek en op de Veluwe. In de jaren 1826-1829 is de Zuiderzeestraatweg (Amersfoort-Zwolle) aangelegd en werd de bestaande weg naar Apeldoorn verhard (1845). De Zuiderzeestraatweg, gelegen op de dekzandrug, verbindt de meeste nederzettingen in de gemeente Harderwijk. Met name rond Harderwijk kan gesproken worden van een radiaal wegenpatroon met de stad als knooppunt. Dit in tegenstelling tot het onregelmatige wegenpatroon in het oosten, waarbij driften en kavelgrenzen in het wegenpatroon herkenbaar zijn gebleven.

Een belangrijk deel van de handelsactiviteiten van Harderwijk verliep via de veren naar Amsterdam, Enkhuizen en Deventer. Verschillende keren zijn verbeteringen aan de haven van Harderwijk aangebracht. In 1899 werden leidammen en een verbeterde havenkom tot stand gebracht.

In 1863 werd de spoorlijn Utrecht-Hattem (1865: Zwolle) geopend, met een station te Harderwijk (buiten de stad). Omstreeks 1875 kende de stad een locomotievendepot. In 1923 werd de buslijn van de stad naar het ruim een kilometer ten zuiden van de stad gelegen station geopend. In datzelfde jaar opende "De Veluwsche Autodienst" (thans V.A.D.) de busdienst Amersfoort-Nunspeet.

In 1859 werd te Harderwijk een gasfabriek in gebruik genomen. In 1894 werd een watertoren enkele kilometers ten oosten van Harderwijk in gebruik genomen. De aansluiting op het elektriciteitsnet van de P.G.E.M. volgde omstreeks 1924.

**Afbeelding 4**
Belangrijkste wegen gemeente Harderwijk omstreeks 1930

## 4. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

### 4.1. Algemeen

Vanaf de 8e eeuw zijn de dekzandruggen langs de Zuiderzee in ontginning genomen, veelal als kerkegoederen. Op een van de ruggen ontwikkelde zich een handelspost. In 1231 kreeg Harderwijk stadsrechten, spoedig gevolgd door de bouw van versterkingen (Harderewich geheten). Omstreeks 1285 sloot de stad zich aan bij het Hanzeverbond. De Veluwse produkten werden onder meer via Harderwijk naar Amsterdam verscheept. Ook werden internationale contacten onderhouden. De visserij op de zich uitbreidende Zuiderzee werd steeds belangrijker. Werven, weverijen en brouwerijen vestigden zich in Harderwijk. Gaandeweg wist Harderwijk het stapelrecht te verwerven van de vis die aan de zuidkant van de Zuiderzee werd gevangen. De oprukkende Zuiderzee ging echter gepaard met verzilting en verzanding (strandwal). Langs de kust werden huisterpen opgeworpen. Vanaf de 14e eeuw vonden ontginningen plaats vanuit de dekzandruggen langs de nieuwe kustlijn plaats. Bij ontginning en bedijking speelden adel en geestelijkheid een grote rol. Vanaf de 16e eeuw kende Harderwijk een garnizoen. Deze functie kreeg extra accent door de verscheping van militairen naar de overzeese rijksdelen (1816-1909) en de strategische ligging van de stad. In de 16e en 17e eeuw behoorde Harderwijk tot de belangrijkste steden van Gelderland. Deze positie had de stad niet alleen te danken aan de handelscontacten (wol, linnen), maar ook vanwege de Gelderse Hogeschool (1648-1811).
In de 18e eeuw trad een achteruitgang op in de internationale positie van de Zuiderzeesteden als gevolg van de opkomst van onder andere Londen en Hamburg als scheepvaartcentra. Harderwijk had toen al veel van zijn belang verloren ten gunste van de Hollandse Zuiderzeesteden (Amsterdam, Enkhuizen, Medemblik, Hoorn).

### 4.2. Functionele ontwikkelingen

**Periode 1800-1850**

Het verval van de scheepvaart in Harderwijk nam in de 19e eeuw grote vormen aan, mede als gevolg van het Franse beleid (Continentaal stelsel, 1806-1813). De visserij op de Zuiderzee werd daardoor steeds meer de belangrijkste bron van inkomsten. Tussen 1816 en 1909 had Harderwijk het koloniaal Werfdepot, naast het garnizoen. In 18'7 bestond dit uit 1.700 personen. De in de 16e-18e eeuw zo belangrijke textielbranche bleef in de eerste helft van de 19e eeuw een rol van betekenis spelen, onder meer in de vorm van een vlasspinnerij en een calicotweverij. Buiten de stadsmuren werd een steenfabriek opgericht en zijn tabaksschuren gebouwd. In 1843 kocht de gemeente Harderwijk ruim 2.400 hectare voormalige domeingrond, waarna ontginning van deze gronden en later vestiging volgden.

**Periode 1850-1900**

In de tweede helft van de 19e eeuw nam het belang van de scheepvaart nog verder af. De havenstad Harderwijk vond een alternatief in de visserij. Het aantal vissersboten nam weliswaar tussen 1840 en 1875 af, doch de stedelijke bedrijvigheid die in relatie stond tot de Zuiderzee (mandenmakerijen, zeilmakerijen, de scheepswerf) wist zich te handhaven. Tussen 1875 en 1890 maakte de visserijsector een groei door. De weverij, in 1850 nog werk biedend aan ruim 100 personen, nam sterk in betekenis

af. Dit hing gedeeltelijk samen met afzetproblemen door de opkomst van de productie in Nederlands-Indië.
Tevens gingen de spoorwegen een sterke concurrent voor de beurtveren vormen. Van nieuwe fabrieken is in de tweede helft van de 19e eeuw vrijwel geen sprake.

**Periode 1900-1940**
Tussen 1850 en 1940 kende de gemeente Harderwijk een beperkte en grillige groei van het inwonertal (zie afbeelding 5), vrijwel voortdurend gepaard gaande met een vertrekoverschot. Het is opmerkelijk dat de stagnaties in het verloop van het inwonertal (1865-1875 en 1890-1915) vrijwel samenvielen met perioden van recessie in de visserij. De sterke stijging van het inwonertal gedurende de Eerste Wereldoorlog, alsmede de scherpe daling daaropvolgend hing samen met de komst en tijdelijke huisvesting van enkele duizenden burgers en krijgsgevangenen uit België. Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte de visserij een kortstondige bloeiperiode door, die echter beëindigd werd door de aanleg van de Afsluitdijk in 1932, waardoor de Zuiderzee afgesloten werd. Nieuwe vangsttechnieken en hierop toegespitste bedrijvigheid vormden de reactie op deze veranderde bestaansbron. Een andere bestaansbron veranderde eveneens: de militaire functie. Het Koloniaal Werfdepot en het garnizoen vertrokken in 1909 resp. 1920. Wel bleef Harderwijk legerplaats met oefen- en schietterreinen. Na de Eerste Wereldoorlog begon Harderwijk in trek te raken bij toeristen. Enkele nieuwe fabrieken zijn in de periode 1900-1940 van de grond gekomen, zoals de tapijtfabriek (1903), een tabaksfabriek (1916), een vismeelfabriek (1912) en een kalkzandsteenfabriek (1918). Met de komst van de vismeelfabriek trad Harderwijk de industriële fase binnen.

**Afbeelding 5**
Bevolkingsontwikkeling gemeente Harderwijk 1850-1940
(indexcijfers, waarbij in 1850 5.370 inwoners = 100)

4.3. Stedebouwkundige structuur

Binnen de gemeente Harderwijk liggen de kernen Harderwijk en Hierden.

**Harderwijk**

Het plan van straten en wegen binnen de voormalige verdedigingswerken van Harderwijk toont duidelijk de geleidelijke ontwikkeling van de stad. He oudste gedeelte is te vinden bij de Hogestraat, Grotepoortstraat, de Bruggestraat-Wolweversstraat en Luttekepoortstraat. Van de Middeleeuwse ommuring resteren nog enkele belangrijke onderdelen zoals de Vispoort, een groot deel van de westelijke stadsmuur. Ook restanten van de omgrachting aan de zuidzijde: Diepegracht en Friesegracht zijn bewaard gebleven.

Het stratenpatroon uit de Late Middeleeuwen is nog goed herkenbaar in de huidige stadsplattegrond. Een vergelijking van de stadsplattegrond van Jacob van Deventer uit 1560 met de topografische kaart uit 1990 maakt dit duidelijk.

*Plattegrond, Jacob van Deventer, ca 1560.*

Harderwijk, belangrijkste wegen omstreeks 1930

Binnen dit stratenpatroon hebben zich wel voortdurend vervangingen en functiewijzigingen voorgedaan. Vanwege de historisch-stedebouwkundige totaliteit is de kern van Harderwijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. Vanuit de poorten van de oude stad liep een radiaal van verbindingswegen naar het achterland.
In 1850 vertoonden deze uitvalswegen slechts een beperkte bebouwing. Pas na 1900 vond langs de wegen lintbebouwing plaats. De Verkeersweg, aangelegd in 1934 als omleiding om het centrum van Harderwijk te mijden, doorsnijdt deze wegen. Als gevolg daarvan werd de oriëntatie op Harderwijk moeilijk. De linten die verbroken zijn, werden gevormd door de Hierdenseweg, Mecklenburglaan, Fazantlaan, Eekhoornlaan, Hogeweg, Kampweg, Stadsdennenweg, Broeklaan en het Hoge Pad.
Tussen de uitvalswegen met lintbebouwing lag vanouds het gebied de Tuinen. Dit gebied ten zuiden van de Friesegracht kende reeds in 1850 verspreide bebouwing met kleine boerderijen. Het gebied onderging een verdere kleinschalige versnippering en bebouwing als gevolg van eigendomsverhoudingen. De eigendomsverhoudingen maakten een grote planmatige opzet onmogelijk. Na 1910 werden aan de Wilhelminalaan onderofficierswoningen gebouwd, dit gebeurde toen duidelijk werd dat er kazernes gebouwd zouden worden aan de Oranjelaan.
Aan de Oranjelaan, Frederik Hendriklaan en Prins Mauritslaan werden villa's en kleinere woningen gebouwd.
Door woningbouwvereniging 'Volkswelvaart' is in 1912 ten westen van de spoorlijn een woningbouwcomplexje gebouwd voor kruiwagenboertjes uit de binnenstad. Stroken arbeiderswoningen ontstonden aan de Kuipwal en langs de Doelenstraat.

Harderwijk omstreeks 1990

**Hierden**
Aan de uit omstreeks 1830 daterende doorgaande Zuiderzeestraatweg-Molenweg, bevonden zich boerderijen. In de periode 1850-1940 vond voornamelijk lintbebouwing plaats langs de Zuiderzeestraatweg, Molenweg en Lageweg. Verder verdichtten de concentraties boerderijbebouwing op de enken die in het coulissenlandschap tussen de Zuiderzeestraatweg en de Veluwezoom lagen.

Hierden omstreeks 1990

**Verspreide bebouwing**
Van zuid naar noord is het buitengebied zonegewijs opgebouwd vanuit de beboste stuwwal. De dekzandrug met de nederzettingen Frankrijk, Hierden en Tonsel en de voormalige zeekuststraat bestaande uit een onbebouwd veen- en kleigebied.

4.4. <u>Ontwikkelingen na 1940</u>
Door de aanleg van de Centuurbaan, een rondweg om Harderwijk en de aanleg van de A28 ontstond een nieuwe versnippering van de toeleidende wegen. De parken tussen de wegen werden opgevuld met planmatige woningbouwcomplexen, o.a. Stadsdennen, Wittenhagen, Tinnegieter, Slingerbos, Stadsweiden en ten oosten van de provinciale weg werd het woningbouwgebied Frankrijk aangelegd.
Ten noorden van Frankrijk is het belangrijkste industriegebied van Harderwijk, Lorentz tot ontwikkeling gekomen.
Recreatieve voorzieningen kwamen langs het Veluwemeer en Wolderwijd, o.a. stranden, jachthavens en het Dolfinarium. Ten zuiden van de Centuurbaan werden grote campingterreinen aangelegd.

Hierden kent een sterke uitbreiding van woningbouwcomplexen aan de zuidzijde van de Zuiderzeestraatweg. In het buitengebied is een sterke groei van de eendenhouderijen opgetreden.

## 4.5. Karakterisering geïnventariseerde bebouwing

**Wonen**
In Harderwijk treft men verspreid enige villa's aan, waarvan één in Jugendstil en één in Neoclassicistische stijl, verder middenstands- en arbeiderswoningen. Karakteristiek zijn de blokken woonhuizen (XXa) die oorspronkelijk bedoeld waren voor de huisvesting van onderofficieren. Op het landgoed De Essenburgh te Hierden ligt een voormalige rentmeesterswoning (ca. 1850).

**Werken**
In Hierden valt de aanwezigheid van hallehuisboerderijen op rechthoekige grondslag op.

**Infrastructuur**
Aan de infrastructurele voorzieningen uit de periode 1850-1940 herinneren een watertoren uit 1895 op een heuvel in de bossen en drie trafohuisjes, waarvan één in Expressionistische stijl en één als onderdeel van het landgoed De Essenburgh.

**Maatschappelijke voorzieningen**
Als uiting van het geestelijke leven werden er in Harderwijk vier protestantse kerken met pastorieën opgericht (1851; XXb, 1928, 1934 en 1936).

Een van de twee begraafplaatsen is een joodse. Een derde begraafplaats, klein van opzet, is onderdeel van een sanatorium. De eerste gebouwen van het in de bossen gelegen markante complex dateren uit ca. 1910.
Verder zijn er een synagoge (XIXA), een catechisatielokaal, c.q. kosterij in Neogotische stijl (1851), een kerk van bescheiden afmetingen (XIX) en een burgerweeshuis in Eclecticistische stijl (1872).
Harderwijk telt verder nog twee kazernecomplexen (XIXa en ca. 1935) en vier schoolgebouwen (XXA) en een hotel (ca. 1935).
Vermeldenswaardig is tenslotte het Nassau-Veluws gymnasium, vlak bij het station (1920-1925).

**kaart 1**
**typologie uitbreidingen gemeente Harderwijk 1850-1940**

## 4.6. Typologie uitbreidingen gemeente Harderwijk 1850-1940

Toelichting bij kaart 1

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

Andere aanduidingen

- Lineaire ontwikkelingen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkelingen

## 4.7. Bijzondere gebieden

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 20) gehanteerd volgens de zgn. "MIP-handleiding". Hierbij zijn grotere samenhangende (stede-)bouwkundige structuren bekeken. Bij de bouwkundige inventarisaties 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.

Gebieden gebouwd of aangelegd in de periode 1850-1940 die bijzonder zijn, komen in de gemeente Harderwijk niet voor.

Karakteristieke gebieden
Structuren van bouwkunst en stedebouw van vóór 1850 en na 1940 die een bijzondere kwaliteit hebben worden aangeduid met de kwalificatie "karakteristieke gebieden". Het betreft gebieden waarvan de hoofdelementen dateren van voor 1850 of na 1940, die ook daarna herkenbaar zijn gebleven.

**Harderwijk**
Vanwege de historisch ruimtelijke structuur vormt de oude stadskern van Harderwijk een belangrijke historisch-stedebouwkundige totaliteit die is aangewezen als beschermd stadsgezicht.

De kern van Harderwijk bevat aaneengesloten gevelwanden langs straten, waarvan het patroon uit de periode vóór 1850 dateert. Opvallend zijn de reeks gevelwanden uit de periode 1850-1940 waarachter oudere kernen - die tot de Middeleeuwen kunnen teruggaan. In de categorie wonen zijn herenhuizen, middenstands- en arbeiderswoningen geïnventariseerd.
Behalve een aantal winkel-/woonhuizen komen er ook bedrijfspanden zoals cafés en een boekdrukkerij/uitgeverij (ca. 1905) voor. In heet kader van maatschappelijke voorzieningen zijn te vermelden: een synagoge (XIXA), een catechisatielokaal en een kosterij in neogotische stijl (1851), een kerk van bescheiden afmetingen (XIX) en een burgerweeshuis in eclecticistische stijl (1872).

Harderwijk, beschermd stadsgezicht

CRITERIA VOOR DE AANDUIDING BIJZONDERE GEBIEDEN

I. **Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:**
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)

II. **Bijzondere historische betekenis, zoals:**
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 stedebouwkundig denken;
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering)

III. **Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:**
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

IV. **Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)**

V. **Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)**

GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN/KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR

**Archieven en bibliotheken**

* Rijks Archief in Gelderland
* Katholieke Universiteit Nijmegen, Faculteit der Beleidswetenschappen
* Bibliotheken Provincie Gelderland
* Stichting Arnhemse Openbare en Gelderse Wetenschappelijke Bibliotheek
* Gemeente Harderwijk

**Afbeeldingen**

| | | |
|---|---|---|
| * | Afbeelding 1 | Gemeente Harderwijk in 1865 |
| * | Afbeelding 2 | Indeling in dorpsgebieden |
| * | Afbeelding 3 | Geomorfologische kaart gemeente Harderwijk |
| * | Afbeelding 4 | Belangrijkste wegen gemeente Harderwijk omstreeks 1930 |
| * | Afbeelding 5 | Bevolkingsontwikkeling gemeente Harderwijk 1850-1940 |
| * | Kaart 1 | Typologie uitbreidingen gemeente Harderwijk 1850-1940 |

**Kaartmateriaal**

* Bodemkaart 1/50.000, 1970
* Topografische kaart 1/25.000 en 1/50.000, diverse jaargangen
* Kaartenboek van Gelderland, 1843
* J. Kuijper, Gemeente-atlas van Gelderland 1868, Leeuwarden, 1970

**Literatuur**


* Barends, S., e.a. (red.), *Planning in het verleden*, Amsterdam, 1988

* Beusing, K., *Station Harderwijk, in: Herderewich Kroniek 1983*

* Boer, D., e.a., *Natuur- en landschapsvisie Harderwijk-Elburg; een studie ten behoeve van het behoud, ontwikkeling en beheer van natuur en landschap*, Arnhem, 1988

* Borman, R., *Van Flevomeer tot IJsselmeer*, Zutphen, 1982

* Bosscher, P.M., e.a., *Het hart van Nederland; steden en dorpen rond de Zuiderzee*, Bussum, 1973

* Bruning, H.A., *De ontwikkeling van Harderwijk, in: Luchtatlas van Nederland*, Bussum, 1978

* Doedens, A., e.a. (red.), *Zuiderzeesteden; Enkhuizen, Hoorn, Muiden en Harderwijk in de eerste helft van de negentiende eeuw*, Amsterdam, 1985

* Gemeente Harderwijk, *Geschiedenis van Harderwijk in vogelvlucht*, Harderwijk, 1981

* Hoefer, F.A., *De vesting Elburg, in: Bijdragen en Mededeelingen Vereeniging Gelre, 1922*

* Koenders, M.H.J., *Harderwijk-Elburg; een cultuurhistorisch landschapsonderzoek*, Amsterdam, 1987

* Kroes, J., *Bewoningsdynamiek op de noordwest-Veluwse zandgronden, geïllustreerd aan de hand van de opkomst en neergang van de hof Ter Brake in Hierden, in: Historisch Geografisch Tijdschrift, 1986*

* Kroes, J., *De historische nederzettingsstructuur van Laag-Hierden; een studie naar de occupatievorm hoevestrokenverkaveling, in: Bijdragen en Mededeelingen Vereniging Gelre, 1988*

* Oudheidkundige vereniging Harderwijk, *Kroniek van Harderwijk deel 2., 1931-1981*, Harderwijk, 1982

* Poorter, P., *Harderwijk; het dagelijks leven in het begin van deze eeuw*, Harderwijk, 1988

* Schilder, E., *Kroniek van Harderwijk 1231-1931*, Harderwijk, 1931

* Veenstra, E.J., *Het ontstaan van Harderwijk, in: Herderewich Kroniek, 1985*

* Voorden, F.W. van, e.a., *Stads- en* dorpsgezichten in Gelderland; de nederzetting in ontwikkeling, Zutphen, 1925

Oosterbeek, 1993

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