

RIVIERENLAND

ZALTBOMMEL

gemeentebeschrijving



Monumenten
Inventarisatie
Project

**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.

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:

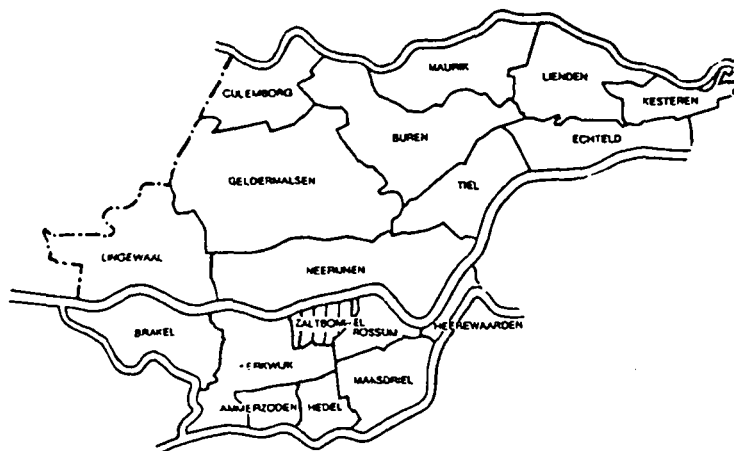
"Artikel 8. Gebruik eindprodukten

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 betreft 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 ZALTBOMMEL



INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. <u>INLEIDING</u>	3
2. <u>BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK</u>	5
3. <u>INFRASTRUCTUUR</u>	7
4. <u>NEDERZETTINGSSTRUCTUUR</u>	9
4.1. Algemeen	9
4.2. Functionele ontwikkelingen - periode 1800-1850 - periode 1850-1900 - periode 1900-1940	9
4.3. Stedebouwkundige structuur: - Zaltbommel - Verspreide bebouwing	11
4.4. Ontwikkelingen na 1940	12
4.5. Karakterisering geïnteriseerde bebouwing	14
4.6. Typologie uitbreidingen gemeente Zaltbommel 1850-1940	16
4.7. Bijzondere gebieden	16
<u>GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN/BIBLIOTHEKEN, KAARTMATERIAAL EN LITERATUUR</u>	19

1. INLEIDING

De gemeente Zaltbommel bevindt zich in het inventarisatiegebied Rivierenland en heeft een oppervlakte van 1.150 hectare. De gemeente Zaltbommel bestaat uit de gelijknamige hoofdkern (zie afbeelding 1). In 1992 heeft een grenswijziging met de gemeente Kerkwijk plaatsgevonden, waarbij het gedeelte tussen de Bommelse Noorderwetering en de Bommelse Zuiderwetering aan de gemeente Kerkwijk is afgestaan. Daarmee werd een karakteristiek stukje Bommelse afwateringsgeschiedenis, vergelijkbaar met de samenhang tussen Voor- en Achterstraten en hun vorkvormige aaneensluiting zoals gebruikelijk in nederzettingen in het Rivierenland, abrupt afgesneden. De noordgrens van de gemeente Zaltbommel wordt gevormd door de Waal. De Bommelse Zuiderwetering en de Tochtsloot vallen samen met gedeelten van de zuidgrens van de gemeente Zaltbommel. De gemeente Zaltbommel grenst aan de gemeenten Kerkwijk, Rossum en Neerijnen.

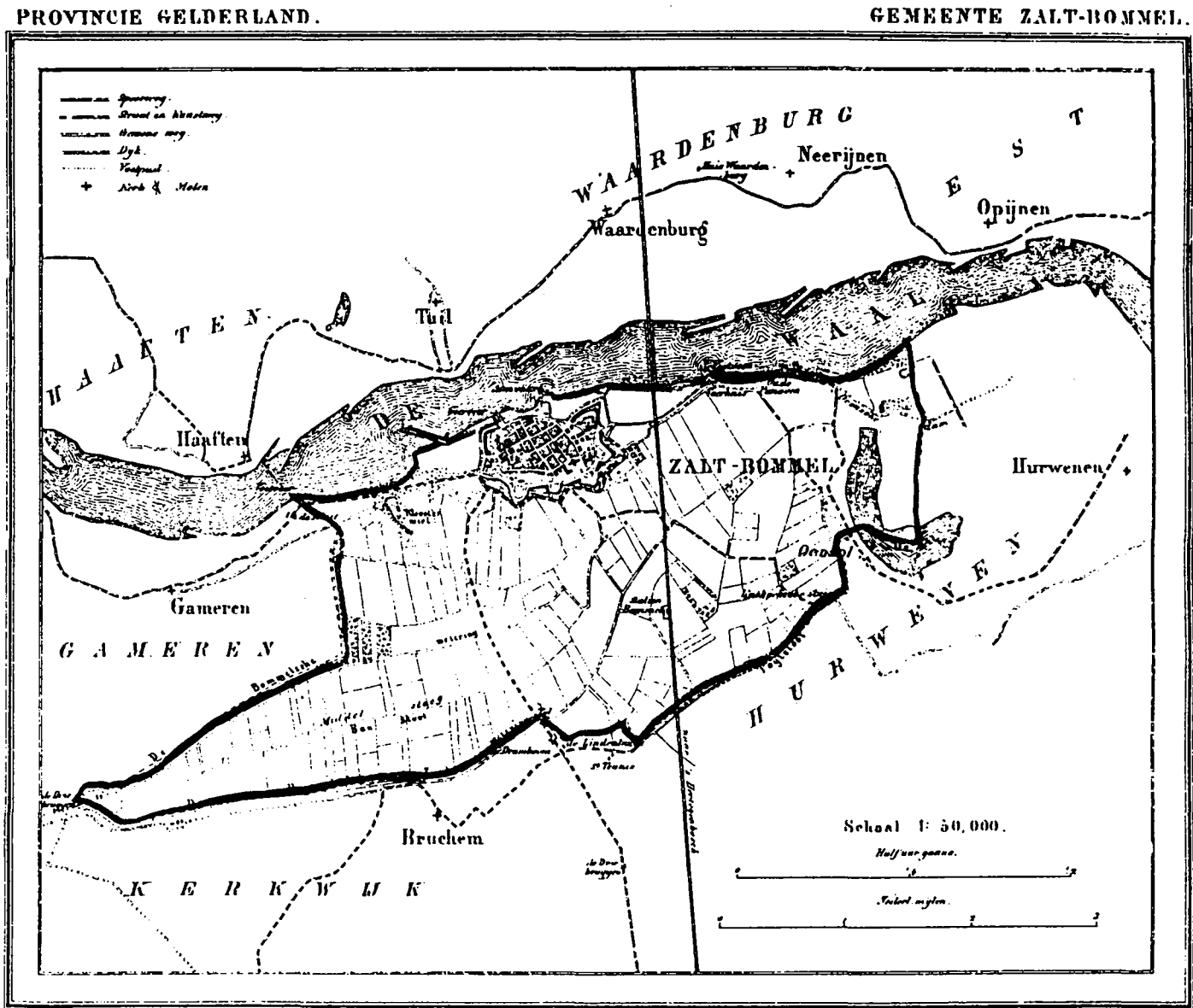
Zaltbommel steunde tot in het begin van de 20e eeuw op haar eeuwenoude handelsfunctie, vanwege de ligging op het kruispunt van Waal en handelsroute vanuit Utrecht naar Den Bosch. In 1870 werd de spoorlijn Utrecht-Den Bosch geopend met een station te Zaltbommel. In 1933 volgde de verkeersweg met brug over de Waal van Utrecht naar Den Bosch.

De gemeente Zaltbommel onderging in de eerste helft van de 19e eeuw een zekere industrialisatie. De industrie heeft zich nadien evenwel nauwelijks verder ontwikkeld.

De scheepswerf tegenover Bolwerk de Kat groeide uit tot het grootste bedrijf in de 20e eeuw.

Op 1 januari 1990 telde de gemeente Zaltbommel 9.598 inwoners.

Afbeelding 1
Gemeente Zaltbommel in 1866



1866

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

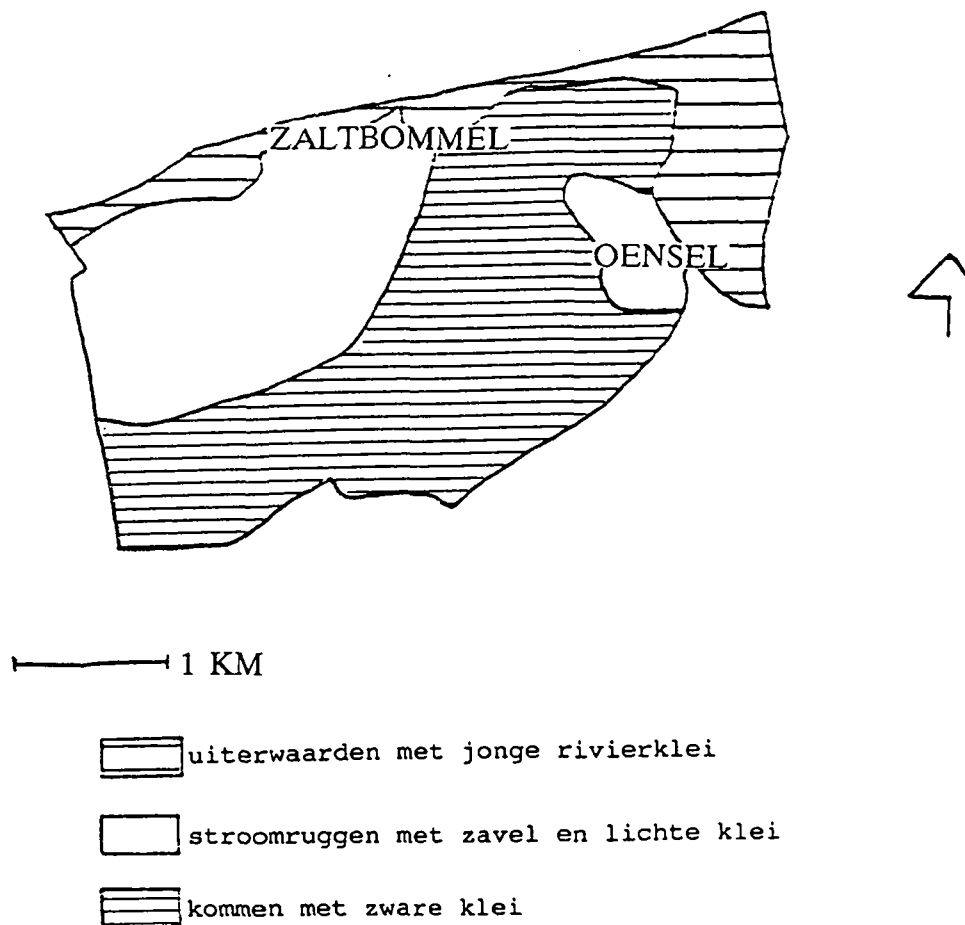
1979 Buisdors 3704 Inzwaane

2. BODEMGESTELDHEID EN GRONDGEBRUIK

Gedurende de Saale-ijstijd ($\pm 200.000-120.000$ v. Chr.) drong landijs vanuit het noorden de dalen van de grote rivieren binnen. Daardoor werd de loop van de rivieren naar het westen afgebogen. In de daarop volgende ijstijd, het Weichselien dat ca. 70.000 jaar v. Chr. begon, ontstond een vlechtend riviersysteem met een patroon van zich vertakkende en samenkomende geulen. Omstreeks 10.000 jaar v. Chr. begon het Holoceen en werd het geleidelijk warmer. Naarmate het klimaat verbeterde en het vegetatiedek meer gesloten werd, voerden de rivieren steeds minder sediment aan, waardoor zich enkele hoofdgeulen in de eigen afzettingen begonnen in te snijden. Gaandeweg ontstond een oeverwallen-stroomruggen en kommensysteem, met zavel en lichte klei op de ruggen, en veen en zware klei in de kommen (zie afbeelding 2). Het patroon van de stroomruggen en kommen werd gefixeerd door de aanleg van de eerste dijken, die in de 10e en 11e eeuw na Chr. heeft plaatsgevonden. Tussen rivier en dijk ontwikkelden zich nadien uiterwaarden.

Afbeelding 2

Geomorfologische kaart gemeente Zaltbommel



Het grondgebruik in de periode 1850-1940 heeft betrekking op de uiterwaarden, de stroomruggen en de kommen. In de uiterwaarden werd tot in de eerste decennia van de 20e eeuw griendhout geteeld. Er vond ook kleiwinning plaats. Tevens werden in de uiterwaarden de haven en de veerverbindingen aangelegd.

De bouwlanden zijn gelegen op de stroomruggen. Op de overwegend strookvormige kavels werden vooral aardappelen, suikerbieten en tarwe geteeld. Rondom de omgrachte stad hebben op de stroomruggen boomgaardpercelen gelegen. De kommen zijn eveneens overwegend strookvormig verkaveld en fungeren als grasland.

De kavelsloten in met name de kommen zijn aangesloten op het weteringenstelsel in de Bommelerwaard. In de gemeente Zaltbommel vormden de Bansloot, de Tochtsloot, de Bommelse Noorderwetering en de Bommelse Zuiderwetering de voornaamste weteringen. De Hurwenense Kil vormt het restant van een oude Waalarm. Het overtollige water wordt uiteindelijk op de Maas geloosd. In het noordoosten van de gemeente Zaltbommel is tussen de Hurwenense Kil en de Waal een sluis/gemaal gebouwd.

Zaltbommel en Oensel zijn gelegen op stroomruggen langs de Waal. Deze ruggen dateren uit de tijd voordat de eerste Waaldijken werden aangelegd (10e-11e eeuw). Voordien was de Waal gesplitst in een aantal aftakkingen. De tussen deze takken gelegen ruggen werden weerden genoemd. Dat Zaltbommel momenteel bijna in de uiterwaarden ligt hangt samen met de aanleg van grachten en verdedigingswerken in de 13e en 14e eeuw waarbij de haven werd aangelegd deels binnen de stadsmuur respectievelijk dijk, deels erbuiten.

3. INFRASTRUCTUUR

De Waal is voor het ontstaan van de stad Zaltbommel van zeer groot belang geweest. Als waterweg vormde het een belangrijke factor in de stedelijke en handelsfuncties van Zaltbommel. Zaltbommel ontleende echter tot in de 19e eeuw haar belang niet zozeer aan de Rijnhandel, als wel aan de Maashandel (over het water via de gaten in de gemeente Heerewaarden). De bedijking van de Waal dateert uit de Late Middeleeuwen. In de 19e eeuw heeft een beperkte dijkverlegging plaatsgevonden. De verbindingen met de Tielerwaard bestonden tot 1869 uit de inmiddels opgeheven voetveren met Haaften en Tuil/Waardenburg. De gierpontverbinding met Tuil heeft dienst gedaan tot 1932, toen de verkeersbrug werd aangelegd.

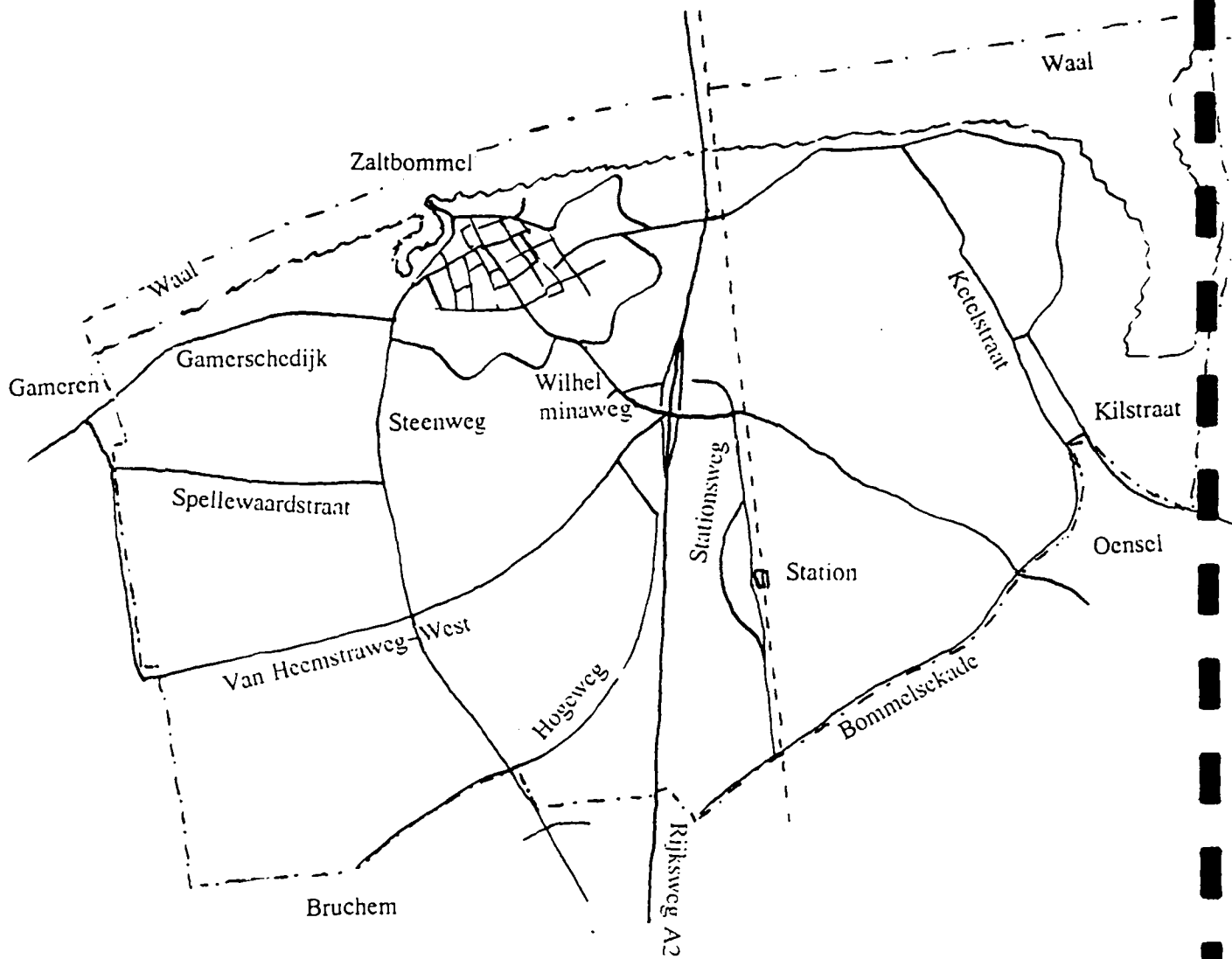
De wegenstructuur was vanouds oost-west gericht en werd bepaald door de evenwijdig aan de Waal aangelegde dijk en de ligging van de stroomrug. Na 1870 trad hierin geleidelijk verandering (aanleg spoorweg). Bedoelde oost-west oriëntatie werd doorsneden door een eeuwenoude handelsroute Utrecht-Den Bosch. Deze weg werd in 1847 verhard. Omstreeks 1932 werd het tracé verlegd als gevolg van de aanleg van de verkeersbrug over de Waal naast de reeds bestaande spoorbrug.

In 1869 werd de spoorbrug geopend die benodigd was voor de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Het station Zaltbommel werd buiten de stad gebouwd. In 1910 werd de paardentramdienst van de Gemeentetram Zaltbommel in gebruik genomen om het traject stad-station te overbruggen. In 1923 werd de tramdienst vervangen door een busdienst.

Op het gebied van strategische infrastructuur kan vermeld worden, dat de stad Zaltbommel verdedigingswerken had.

In 1857 werd een gasfabriek in gebruik genomen. In 1905 een watertoren.

Afbeelding 3
Belangrijkste wegen gemeente Zaltbommel omstreeks 1940



4. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

4.1. Algemeen

In de 9e eeuw bestond al een nederzetting op een van de weerden in de Waal. De stad groeide in betekenis doordat het nabijgelegen Tiel als "zeehaven" in belang achteruit ging. Bommel kreeg aan het eind van de 10e eeuw munt- en tolrecht en wist zich te ontwikkelen tot een van de belangrijkste handelsnederzettingen in de westelijke Betuwe. De nederzetting lag én op een strategisch gunstige plaats aan de rivier én aan de handelsroute Utrecht-Den Bosch. In de 13e eeuw verkreeg Sautbommel stadsrechten en werden verdedigingswerken aangelegd. Met het zich ontwikkelende Culemborg bestond een scheepvaartverbinding via de Bisschopsgraaf, de Boutensteinse wetering en de Vliet (tot aan Tuil). Deze verbinding nam echter in de 14e eeuw in belang af als gevolg van verzanding. In de 14e eeuw kreeg Saltbommel marktrechten en volgde uitleg van de stad zoals deze tot op vandaag toe herkenbaar is. In de 15e eeuw verwierf de stad zich het dijkrecht en kon het zich tevens aansluiten bij het Hanzeverbond. Gedurende de oorlogen in de 16e en 17e eeuw werden de verdedigingswerken versterkt en werd Saltbommel een echte vestingstad. De welvaart van de stad berustte grotendeels op de handel en op de opbrengsten van de waarden ten zuiden en oosten van de stad. Omstreeks 1700 was de handel op de Maas via de "Heerewaardense gaten" sterk verminderd. Tot 1795 maar ook erna was Zaltbommel het handels- en marktcentrum van de Bommelerwaard.

4.2. Functionele ontwikkelingen

Periode 1800-1850

In het begin van de 19e eeuw vormde Zaltbommel nog steeds het stedelijke centrum van de Bommelerwaard. De handel kwam pas omstreeks 1840 weer op gang. Zaltbommel was een voor die tijd ook geïndustrialiseerde stad. Er was onder meer een fabriek voor ijzeren gebruiksvoorwerpen, waarin enkele tientallen personen werkten.

Periode 1850-1900

De handelspositie van Zaltbommel werd omstreeks 1870 verder gestimuleerd door de opening van de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Voortaan hoefde men niet meer noodzakelijkerwijs gebruik te maken van de gierpont naar Tuil.

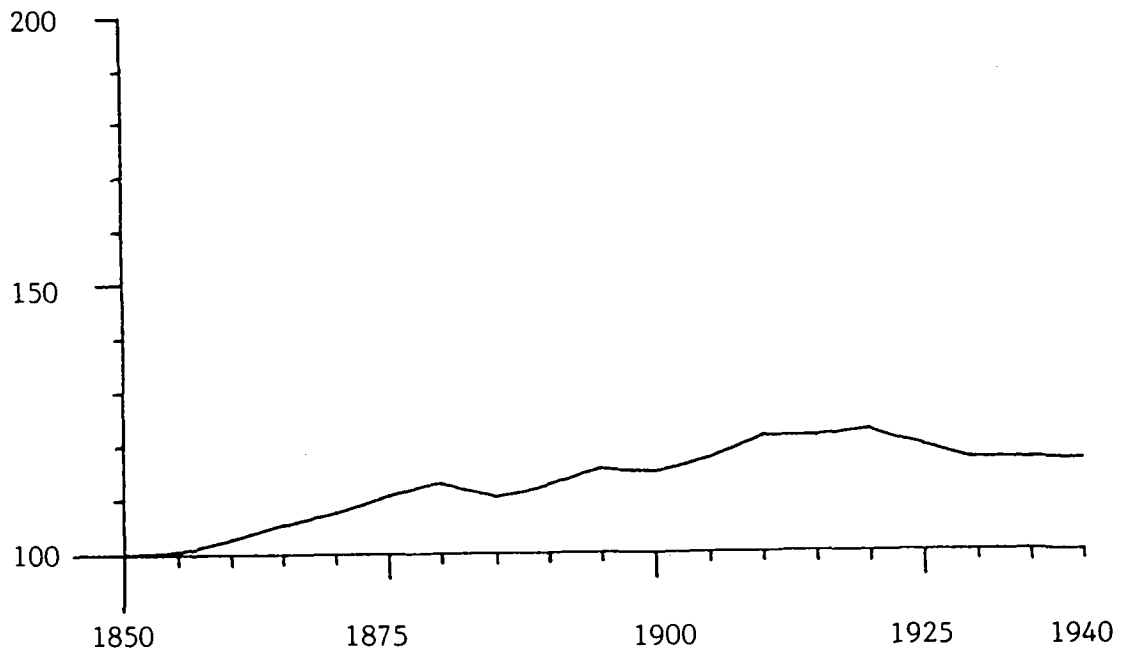
De industrialisatie die Zaltbommel in de eerste helft van de 19e eeuw had ondergaan, zette zich echter niet verder voort. Tussen station en stadskern kwam geen nieuwe industriële ontwikkeling. Wel waren er enkele nieuwe fabrieken, waaronder een meubelfabriek, die tezamen werk boden aan zo'n 40 personen. De verwerking van tabak, waarbij in 1850 nog zo'n 90 personen betrokken waren, was in 1875 nagenoeg verdwenen. De metaalwarenfabriek wist zich evenwel te handhaven. In 1888 werd een scheepswerf in de haven geopend. De werf groeide binnen enkele jaren uit tot het grootste industriële bedrijf in Zaltbommel: ca. 100 mensen vonden hierin werk.

Periode 1900-1940

Tussen 1850 en 1900 groeide het inwonertal van de gemeente Zaltbommel matig (zie afbeelding 4). Deze matige groei hing samen met een vertrekoverschot van ca. 180%. Dit duidt erop dat de uitbreiding van de bestaansbronnen beperkt bleef. Ook in de eerste vier decennia van de 20e eeuw was er vrijwel geen sprake van nieuwe fabrieken. De scheepswerf bleef met zo'n 140 werknemers het grootste bedrijf. Bijgevolg ontwikkelde de metaalsector zich tot de belangrijkste werkgever in de gemeente Zaltbommel. De nijverheid telde in 1930 een beroepsbevolking van zo'n 700 personen (de landbouw zo'n 200).

Afbeelding 4

Bevolkingsontwikkeling gemeente Zaltbommel 1850-1940
(indexcijfers, waarbij in 1850 3.508 inwoners = 100)



4.3. Stedebouwkundige structuur

De gemeente Zaltbommel bestaat uit de stad aan de Waal met haar onmiddellijke "ommeland". Het grootste deel van dit buitengebied is in deze eeuw opgenomen in het stedelijk gebied.

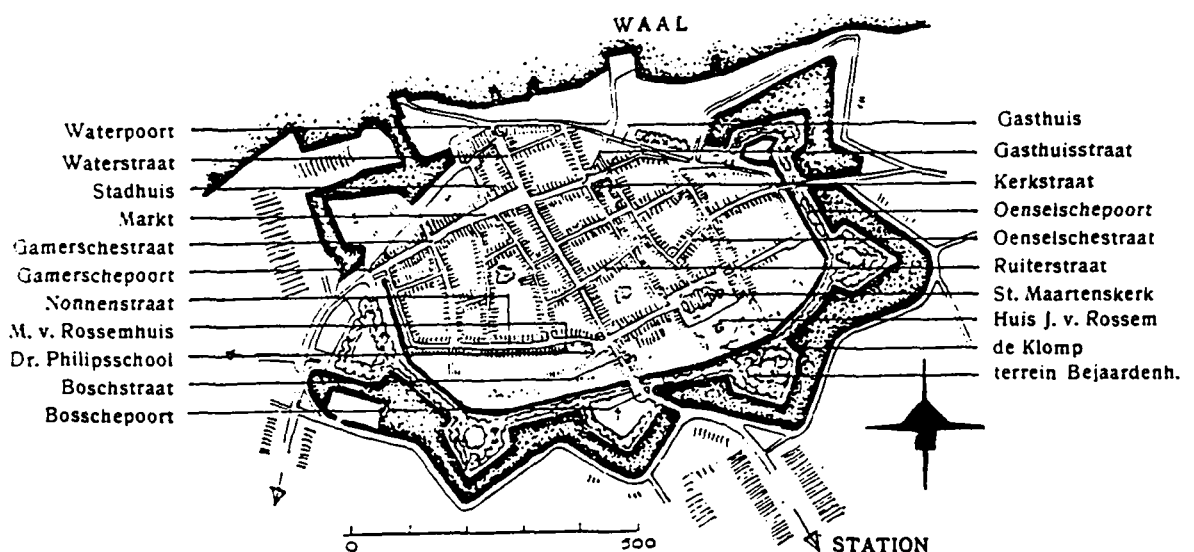
De stad Zaltbommel

Zaltbommel is ontstaan op enkele eiland(en); "opwassen" in de Waal. Het oudste deel van de stad ligt oostelijk van de Boschstraat. De Kerkstraat vormde aanvankelijk de hoofdstraat. Maar reeds op de kaart van Jacob van Deventer uit 1560, heeft de binnenstad haar huidige structuur. Twee kruisende lijnen bepalen de hoofdstructuur: Boschstraat-Waterstraat en Gamerschestraat-Markt-Gasthuisstraat. Op het kruispunt ligt een plein, een verwijding van de ruimte Gamerschestraat-Markt. Vergelijkbare verwijdingen, zij het kleiner, kennen de Waterstraat en de Gasthuisstraat. De vorm en van deze straten rond de Markt verraadt een planmatige aanleg. Drie van de vijf stadspoorten liggen op het eind van deze straten: De Waterpoort (Noord), de Gamerscheepoort (West) en de Boschpoort (Zuid). De Oenselsepoort (Oost) en de Steigerpoort (Noordoost) liggen in het verlengde van straten in het oudere, oostelijke stadsdeel.

De binnenstad wordt omgeven door een gracht met vestingwerken en de rivier de Waal. Tussen 1834 en 1843 zijn naar ontwerp van de Virieu stadswandelingen aangelegd op de bastions. Bij de Boschpoort werd op een van de bastions een begraafplaats aangelegd. De structuur van de vestingwerken is grotendeels bewaard, met uitzondering van veranderingen aan de Waalzijde. Oorspronkelijk bevond zich een haven oostelijk van de Steigerpoort in een oude Waalbocht.

Afbeelding 5

Structuur en straatnamen binnenstad (ir. C.L. Temminck Groll)



Tussen 1860 en 1865 werd een aantal stadspoorten gesloopt. Een deel van de stadsgracht bij de Gamerschepoort werd gedempt voor de bouw van de HBS (1867).

De Waal vormde tot in deze eeuw de belangrijkste verbinding van Zaltbommel. Verbindingen over land vormden de dijken langs de Waal (naar Gameren en Oensel).

Verder waren er twee weggetjes naar de stadspolders, richting Bruchem, waarvan de westelijke in de vorige eeuw werd rechtgetrokken en verbreed tot de Steenweg naar Hedel (1847). De weg naar het veer over de Waal liep nog door de binnenstad. De Steenweg vormde een schakel in de wegverbinding Utrecht-Den Bosch.

De oostelijke weg landinwaarts kreeg pas door de aanleg van de Wilhelminaweg ('30-er jaren) vorm als een nieuwe toegang tot de stad. De spoorweg (1868) op een dijklichaam trok een sterke scheidslijn in het landschap oostelijk van de binnenstad. Zo ontstond een nieuw perspectief op het silhouet van de oude stad. Het station werd gebouwd op grote afstand van de stad. De aanleg van de Rijksweg A2 ('30-er jaren) vormt een vergelijkbare ingreep.

De Steenweg en de Wilhelminaweg vormden de belangrijkste groeilijnen van Zaltbommel tussen 1900 en 1950. Langs deze wegen, evenals langs de buitenzijde van de grachten/singels verschijnt een lint van bebouwing. Rond de de Vireusingel is daarbij vooral sprake van enige villa-bebouwing en middenstandswoningen. Aan de Maarten van Rossum-singel en aan het begin van de Steenweg verschijnen enkele complexen van arbeiderswoningen. Met name langs de Wilhelminaweg begint zich het begin van een stadsdeel buiten de grachten af te tekenen. De bocht in deze weg vormt een karakteristiek ensemble uit de jaren '30, dat de toegang tot de stad en de relatie tussen stad en station aangeeft.

De viaducten over de Wilhelminaweg vormen een richtpunt voor een aantal nieuwe wegen in zuidelijke en oostelijke richting. Ook de Van Heemstraweg sluit hier op aan en vormt een zuidelijke grens voor het stadsgebied.

Verspreide bebouwing

Het buitengebied van Zaltbommel bestaat vooral uit komgronden met weinig oude bebouwing. De wegenstructuur van Oensel in het oosten wijst op een agrarische nederzetting, gelegen op een oeverwal. De geringe bebouwing van Oensel ligt vrijwel geheel in de gemeente Zaltbommel.

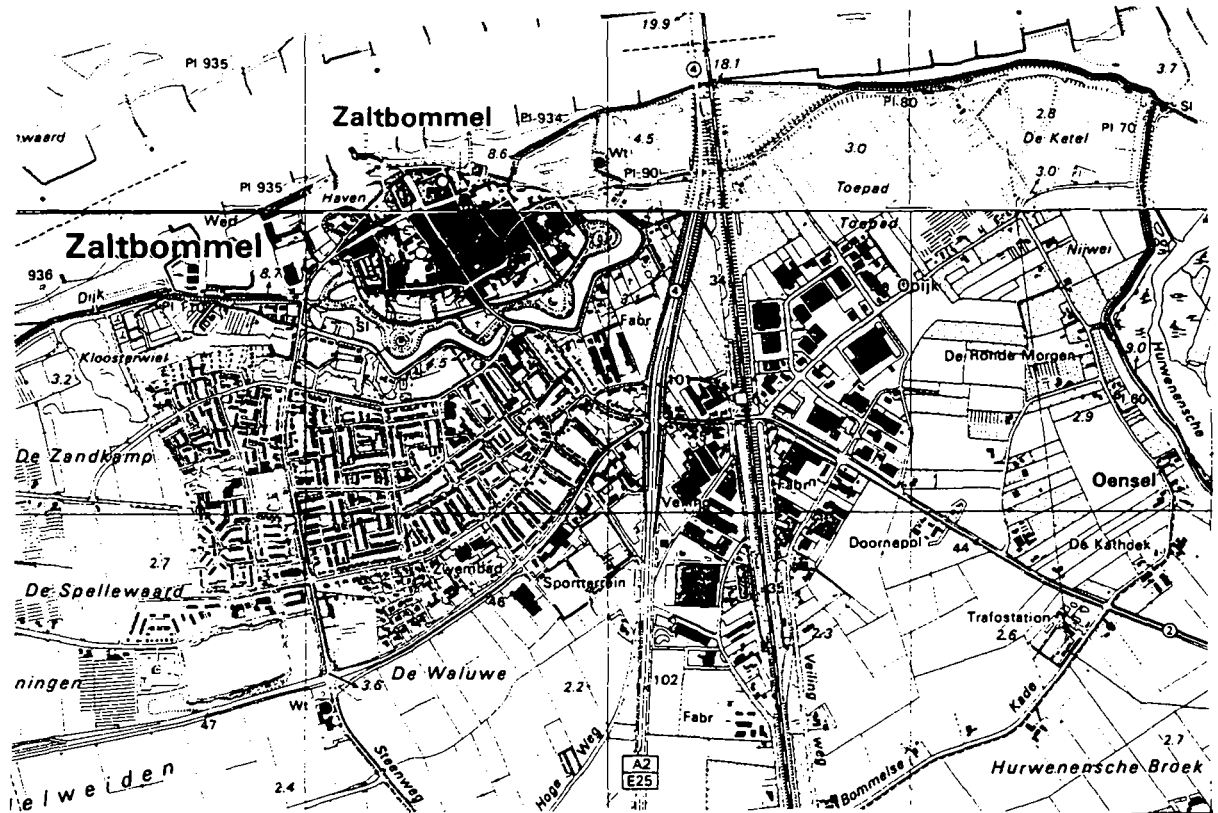
4.4. Ontwikkelingen na 1940

De structuur van binnenstad, omwalling en grachten is nauwelijks veranderd. Na 1950 is vooral ten zuiden van de binnenstad nieuwbouw gerealiseerd. Woningen werden er eerst gebouwd tussen Steenweg, Wilhelminaweg en Van Heemstraweg (De Vergt). Momenteel wordt het woongebied in westelijke richting uitgebouwd (Spellewaard). De belangrijkste bedrijventerreinen verschenen oostelijk van de rijksweg (Koxkampen) en oostelijk van de spoorlijn (Wildeman, De Ooijk). Een klein bedrijventerrein (De Waal) bevindt zich juist ten noord-westen van de binnenstad bij de stadshaven.

In de ruimtelijke structuur vinden in de nabije toekomst enkele ingrijpende wijzigingen plaats:

Ten eerste de reconstructie van de A2 en de aanleg van een "rondweg" (S105). Dit betekent ondermeer het vervangen van de huidige afrit naar de Van Heemstraweg door een zuidelijke gelegen afrit naar de S105. Een deel van de huidige Van Heemstraweg verliest dan zijn verkeersfunctie evenals zijn functie als rand van de bebouwde kom. Een tweede ingreep is de verhoging van de Waaldijken. Hierdoor zal de relatie tussen de stad en de rivier veranderen. Daarnaast is er een aanzienlijke uitbreiding van het stedelijk gebied voorzien, waardoor met name Bruchem en Oensel sterker onderdeel gaan uitmaken van de stadsrand van Zaltbommel.

Zaltbommel 1990



4.5. Karakterisering geïnterpreteerde bebouwing

Wonen

Binnen de omwalling bevinden zich woningen waarvan het overgrote deel bestaat uit een oude kern (16e-18e eeuw), waarvoor een 19e eeuwse lijstgevel is geplaatst. Deze gevels werden tot laat in de 19e eeuw geplaatst. Opmerkelijk zijn de panden Boschstraat 18 en 34. De eerste gebouwd in een combinatie van stijlen (Jugendstil en Neorenaissance), de laatste uitsluitend in Neorenaissancestijl. Buiten de oude kern van Zaltbommel is het pand gelegen aan De Virieusingel 36 van belang vanwege zijn Jugendstildecoraties.

Arbeiderswoningen in rijtjes en blokjes worden aangetroffen langs de M. van Rossumsingel.

De woningen gelegen op Bolwerk De Kat en aan de Waalkade zijn buitengewoon bepalend voor het riviergezicht van Zaltbommel en maken in belangrijke mate deel uit van het Waalfront (inclusief Molenwal en Veerweg).

Werken

In de binnenstad van Zaltbommel bevinden zich nog enkele stadsboerderijen, waarvan de datering teruggaat tot voor 1850 (Oenselsestraat 27). Opmerkelijk is de paardestal uit 1870 met gesneden windveren, gelegen op de hoek Kerkstraat/Kerkplein. In de Waterstraat bevindt zich een winkelpand met opvallende elementen, gebouwd in eclectische stijl.

Aan het Waalfront zijn van belang het omstreeks 1900 gebouwde Districtshuis (Neorenaissance), Restaurant/logement De Verdraagzaamheid uit 1871 (Neoclassicisme) en het politiebureau (Nieuwe Zakelijkheidinvloeden; Art-Deco elementen).

Het wasserijcomplex, eveneens langs de Waal gelegen vormt met zijn schoorstenen en sheddaken een belangrijk visueel element aan de rivier.

Infrastructuur

De spoorbrug over de Waal (1868-1870) vormt met de autobrug (1933) een belangrijke verkeersschakel in de noord-zuidverbinding per spoor en over de weg, die vanwege het landschappelijk aspect landelijk vermaardheid genoot. De situatie ter plaatse is inmiddels ingrijpend aan het veranderen. Wat resteert is het oude spoorviaduct uit 1868. Andere interessante objecten vormen de watertoren van J. Schotel uit 1905 en een kleine weegbrug aan de Steenweg.

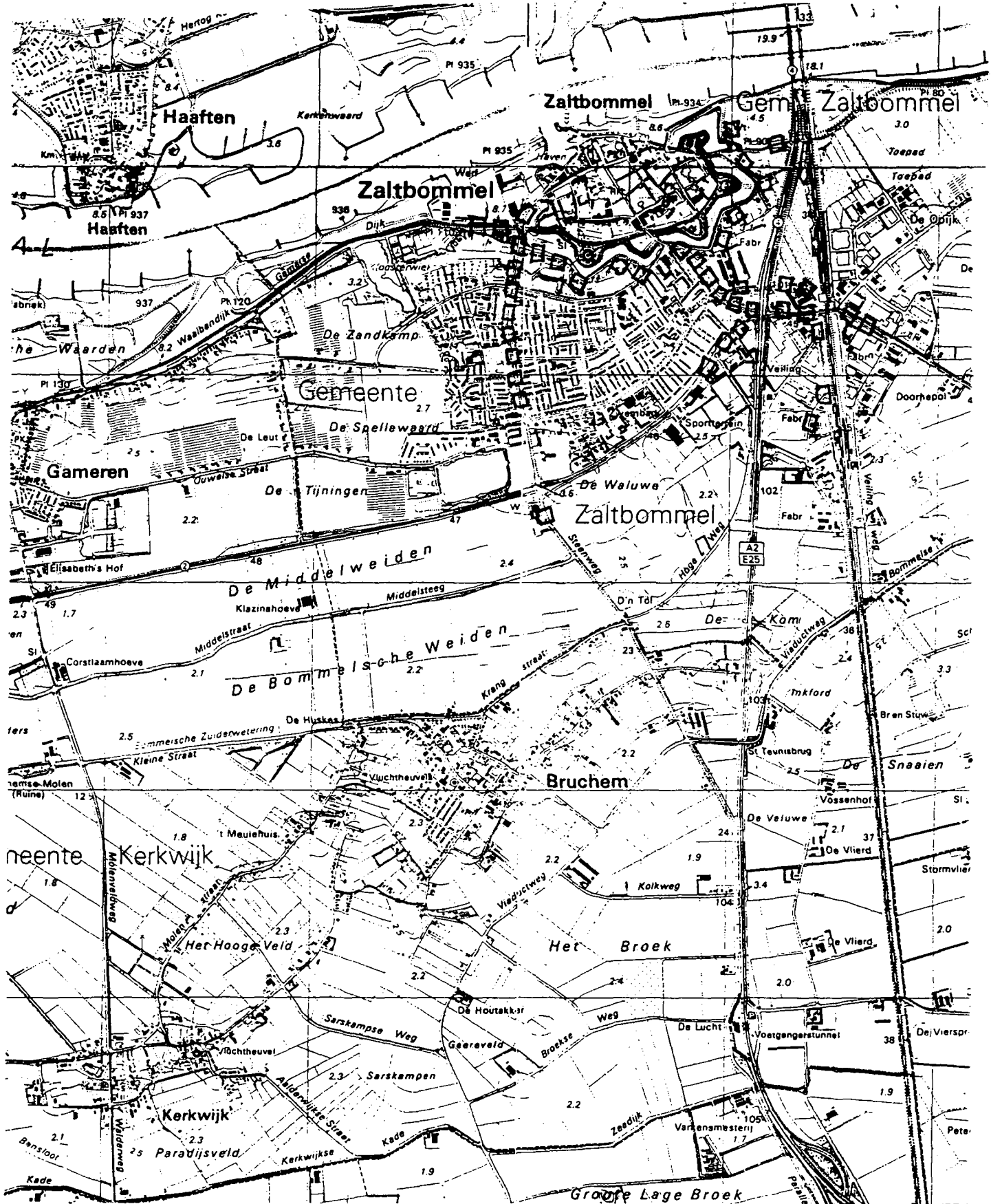
Aan de Tolstraat/Molenwal bevindt zich de Havenmeesterswoning, gebouwd in eclectische stijl.

Maatschappelijke voorzieningen

Opmerkelijk is het complex gelegen aan de Korte Steigerstraat 9 en 11. Het betreft een omstreeks 1900 in Neorenaissancestijl uitgevoerde Gereformeerde kerk met pastorie en verenigingsgebouw.

Aan de M. van Rossumsingel bevindt zich de israëlitische begraafplaats.

Kaart 1
TYPOLOGIE UITBREIDINGEN GEMEENTE ZALTBOMMEL 1850-1940



4.6. Typologie uitbreidingen gemeente Zaltbommel 1850-1940

Toelichting bij kaart 1

Type aanduiding	Type-omschrijving	Bijzondere gebieden
- Lineaire ontwikkelingen		
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	- 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 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.

In de gemeente Zaltbommel komen geen bijzondere gebieden voor.

Karakteristieke gebieden

Structuren van bouwkunst en stedenbouw 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.

1. Binnenstad met gracht en vestingwerken (beschermd stadsgezicht).



CRITERIA VOOR DE AANDUIDING BIJZONDERE GEBIEDEN

- I. Intrinsieke stedenbouwkundige 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 stedenbouwkundig denken;
 - 3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering)

- III. Stedenbouwkundige 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

- * Rijksarchief in Gelderland
- * Katholieke Universiteit Nijmegen, Faculteit der Beleidswetenschappen
- * Bibliotheken Provincie Gelderland
- * Stichting Arnhemse Openbare en Gelderse Wetenschappelijke Bibliotheek
- * Gemeente Zaltbommel

Afbeeldingen

- * Afbeelding 1 Gemeente Zaltbommel in 1866
- * Afbeelding 2 Geomorfologische kaart gemeente Zaltbommel
- * Afbeelding 3 Belangrijkste wegen gemeente Zaltbommel omstreeks
1930
- * Afbeelding 4 Bevolkingsontwikkeling gemeente Zaltbommel
1850-1940
- * Afbeelding 5 Structuur en straatnamen binnenstad (ir. C.L.
Temminck Groll)
- * Kaart 1 Typologie uitbreidingen gemeente Zaltbommel
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

- * Economisch Technologisch Instituut voor Gelderland, *Industrierapport Zaltbommel*, Arnhem, 1948
- * Klomp, R.G., *Tussen station en stad; de gemeentetram Zaltbommel 1910-1923*, Zaltbommel, 1985
- * Labouchère, G.C., *Aanteekeningen over monumenten te Gorinchem, Schelluinen, Woudrichem, Loevestein en Zalt-Bommel*, in: *Oudheidkundig jaarboek 1931*
- * Nout, J.J., *Flitsen uit de geschiedenis van Beusichem en Zoelmond*, Beusichem, 1981
- * Vermeulen, F.A.J., *De monumenten van geschiedenis en kunst in de provincie Gelderland; de Bommelerwaard*, Den Haag, 1974
- * Voorden, F.W. van e.a., *Stads- en dorpsgezichten in Gelderland; de nederzetting in ontwikkeling*, Zutphen, 1975
- * Rijksdienst voor de Monumentenzorg, *Toelichting op het besluit tot aanwijzing van Zaltbommel, gemeente Zaltbommel, tot beschermd stadsgezicht*, Zeist 1984.
- * Temminck Groll, C.L., *Zaltbommel*
- * Gemeente Zaltbommel, BRO van Heesewijk b.v., *Structuurschets, Zaltbommel Waarheen?*, Vught, 1989.

Oosterbeek, 1993

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