ID-1393
C-2
12-05-1992

stadsgezicht Hasselt

1.110519054004

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20
VAN DE MONUMENTENWET

HASSELT, gemeente Hasselt.

Toelichting op de aanwijzing van Hasselt
tot beschermd stadsgezicht.

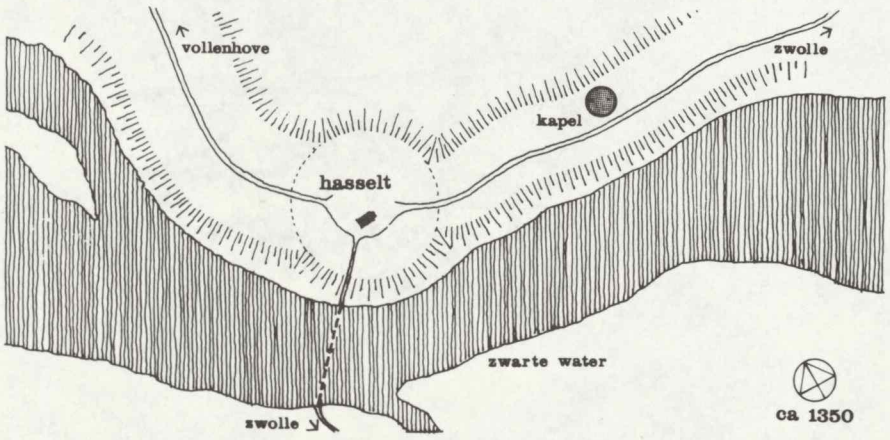
Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgaande kaart
(Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr.097)
door een stippellijn omgrensde gebied.

1.110519054005

Hasselt ligt ca.12 kilometer ten noorden van Zwolle, aan de oostelijke oever van het Zwarte Water. Onstaan rond 1000 na Chr. op een natuurlijke verhoging langs de rivier werd Hasselt in de 14e en 15e eeuw als lid van het Hanzeverbond tot een belangrijk handels- en scheepvaartcentrum. Daarna neemt de betekenis van de stad af ten gunste van het naburige Zwolle. Het tegenwoordige Hasselt, dat vooral een industrie- en verzorgingsfunctie heeft, bezit echter nog steeds zijn historische ruimtelijke structuur, waarin zowel de eerste aanleg langs de rivier als de latere uitbreidingen landinwaarts goed herkenbaar zijn.

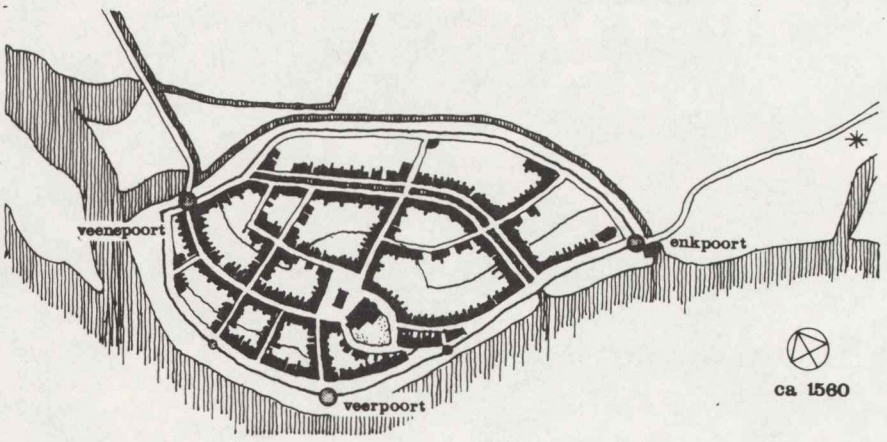
Het Zwarte Water, waaraan het middeleeuwse Hasselt ontstaat, wordt gevormd door de benedenloop van de Zwolse Aa of Wetering, waar enkele kilometers ten zuiden van de stad de Overijsselse Vecht in uitmondt. Geologisch bevindt deze streek zich in het overgangsgebied tussen de oudere riviervlakte van de Vecht met zijn dekzandmantels en rivierduinen, en de laagvenen en klei-afzettingen langs de Zuiderzee. De voornaamste vestingsfactor langs de rivier vormt een door verstuiving gevormde zandrug aan de oostelijke oever die, als een pas door het ontoegankelijk Overijssels veengebied, deel uitmaakt van de verbinding van Zwolle met de kustplaatsen Zwartsluis en Vollenhove en het Friese vasteland. Op deze natuurlijke verhoging ontstaat, naar wordt aangenomen omstreeks 1000 na Chr., nabij de monding van de Vecht de overslag- en handelsnederzetting Hasselt.

De vroegste vermelding van Hasselt als "Hasselet" of "Hasselet heim" dateert uit 1227. Men mag aannemen dat de plaats dan al een zekere omvang heeft, gezien de aanwezigheid van een tufstenen kapel (vermeld in 1255) die op de plaats van de tegenwoordige St. Stephanskerk moet hebben gestaan en de toekenning van stadsrechten door de Utrechtse bisschop Hendrik van Vianden (ca. 1250). Tot de oudste nederzetting behoren vrijwel zeker de landweg langs de rivier, tegenwoordig gevormd door Ridderstraat en Hoogstraat, en het centrale hoger gelegen gebied rond de kerk, het stadhuis en de markt. Ten oosten van de stad, bij het latere Eiland, sticht bisschop Jan van Arkel rond 1330 een kapel, gewijd aan het heilig sacrament.



Dat Hasselt zich in de 14e en 15e eeuw voorspoedig ontwikkelt blijkt o.a. uit de toekenning van het recht op week- en jaarmarkten (1357), van een muntrecht (vermeld in 1404) en een vrijdom van tol in Twenthe (1328), alsmede uit de opneming in het Hanzeverbond (1367). Ook de bouw van de St. Stephanus (1380-1500) en het stadhuis (eerste vermelding 1431) en de aanleg van een stadsmuur wijzen op de belangrijke positie van Hasselt in de late middeleeuwen. Aan het einde van de 14e eeuw ligt de begrenzing van de stad aan de landzijde naar wordt aangenomen al langs de tegenwoordige grachtengordel met de straten Prinsen- en Brouwersgracht. De stad telt dan een drietal poorten: In het noorden (Hoogstraat) de Veenepoort, aan de zuidzijde (Ridderstraat) de Eng- of Enkpoort, terwijl een derde poort aan de Veerstraat, het tegenwoordige Burg. Royerplein, toegang geeft tot een veer over het Zwarte Water. Enkele kleinere doorgangen, waaronder het Vispoortje vormen de verbinding tussen de hoofdweg langs de rivier en de kade buiten de muren.

De plattegrond van Jacob van Deventer (ca. 1560) toont een verdere uitleg van de stad landinwaarts tot de tegenwoordige binnengracht en Eikenlaan. De "Heilige-Stede" -kapel is daarmee binnen de ommuring gebracht, evenals de huidige Gasthuisstraat, Ziekenhuisstraat en het Eiland. Binnen de middeleeuwse kern wordt een stratenpatroon afgebeeld dat vrijwel geen wijziging meer zal ondergaan: De voornaamste ruimtelijke elementen daarin vormen de oude hoofdweg langs de rivier (nu Hoogstraat en Ridderstraat) met zijn verbindingen naar de buiten de stadsmuur gelegen kade (Raamstraat, Meestersteeg en de voormalige Veerstraat) en naar het grachtengebied (Keppelstraat, Rosmolenstraat en Nieuwstraat) en enkele stegen en achterstraten daartussen (Kalverstraat, Hofstraat, Regenboogstraat). Afgebeeld staan verder behalve kerk en stadhuis de kapel op het Eiland, een klooster met proveniers- of gasthuis op de hoek van Baangracht en Gasthuisstraat en, buiten de muren ten oosten van de stad een molen op de plaats van de tegenwoordige molen de Zwaluw.



1.110519054006

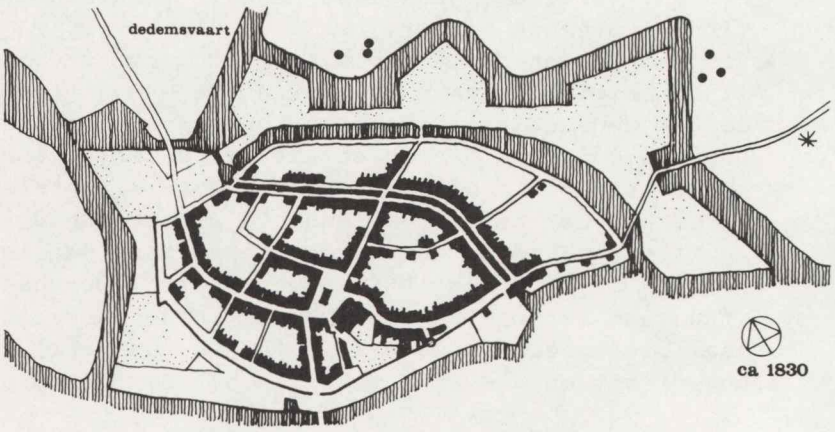
Hasselt heeft dan echter al zijn voorname positie als handels- en scheepvaartcentrum verloren ten gunste van Zwolle, waarmee de stad in de 15e en 16e eeuw herhaaldelijk in conflict komt. Kenmerkend voor de rivaliteit tussen de beide steden zijn de twisten over het recht op een vaste oeververbinding over het Zwarte Water. Een daartoe in 1486 door de Bisschop van Utrecht verleende vrijheid kan door Zwols verzet niet tot uitvoering worden gebracht, terwijl de in 1522, na hernieuwing van het recht, aangelegde brug als gevolg van talrijke conflicten in 1545 weer moet worden afgebroken. Uiteindelijk krijgt Hasselt eerst in 1828 zijn vaste verbinding over de rivier.
Een gevolg van de economische teruggang is een stagnerende ruimtelijke ontwikkeling in de 16e en 17e eeuw. De uit het midden van de 17e eeuw daterende plattegronden van Blaeu en Jassonius tonen dan ook een stad die in omvang niets is toegenomen. Slechts is toegevoegd een rond 1620 aangelegd vestingstelsel gevormd door 6 bolwerken met wallen en dubbele gracht aan de landzijde en een gemetseld hoofd in de rivier. In verband daarmee zijn ook de stadspoorten in 1623 naar buiten verplaatst. De vestingfunctie van de stad komt verder tot uitdrukking in de aanwezigheid van een arsenaal. vermoedelijk gevestigd in een voormalig gasthuis aan de Hoogstraat en een kruitmagazijn bij de Enkpoort.

Een tweede aanwijzing voor een afnemende bedrijvigheid vormt een belangrijke verdunning van de bebouwing, vooral aan de achterstraten Regenboogstraat, Rosmalenstraat en Kalverstraat, evenals het vrijwel onbebouwd blijven van het tuinengebied langs de binnengrachten.
Wel vindt in de loop van de 17e eeuw enig herstel plaats, zoals blijkt uit de vestiging van enkele kalkbranderijen buiten de stad (na 1615), terwijl ook de scheepvaart-functie o.a. door de verwerving van een stapelrecht voor Bentheimer zandsteen (1677) zich stabiliseert. Enkele voorheen dominerende gebouwen als het Mariaklooster (opgeheven 1592) en de Heilige Stede kapel (afgebroken 1594) zijn inmiddels uit het stadsbeeld verdwenen.

Uit de 18e eeuw dateert de vernieuwing van de St. Stephanuskerk (1725) en de stichting van een armenhuis aan de Ridderstraat, de tegenwoordige aula (1775). De stad handhaaft zich als een bescheiden scheepvaartcentrum, waarvan de betekenis aan het einde van deze eeuw toeneemt door de aanvoer en overslag van turf uit de ontginningen van het Drents-Overijssels hoogveen. Een belangrijke impuls daarvoor vormt de aanleg van de Dedemsvaart van Balkbrug naar Hasselt (1809/1811), die ten noordoosten met een schutsluis uitmondt in de binnengracht. Een bloeiperiode volgt, met name gedragen door de scheepswerven en touwslagerijen die zich toeleggen op de bouw van de grotere turfschepen, de "Hasselter aken".

Het kadastrale minuutplan (ca. 1830) toont een overwegend ongewijzigd ruimtelijk beeld. De voornaamste veranderingen zijn een

gevolg van de afbraak van Veenepoort, Enkpoort en Veerpoort (1827) en het kruitmagazijn (1821) alsmede van de bouw van een houten brug over het Zwarte Water (1828). Uit dezelfde tijd dateren de restauratie van het stadhuis (1818), de verbouw van het voormalig arsenaal tot R.K. Kerk (1810) en de stichting van een synagoge aan de Ridderstraat (1802). Het bij het klooster behorende gasthuis wordt tussen 1814 en 1832 gesloopt.

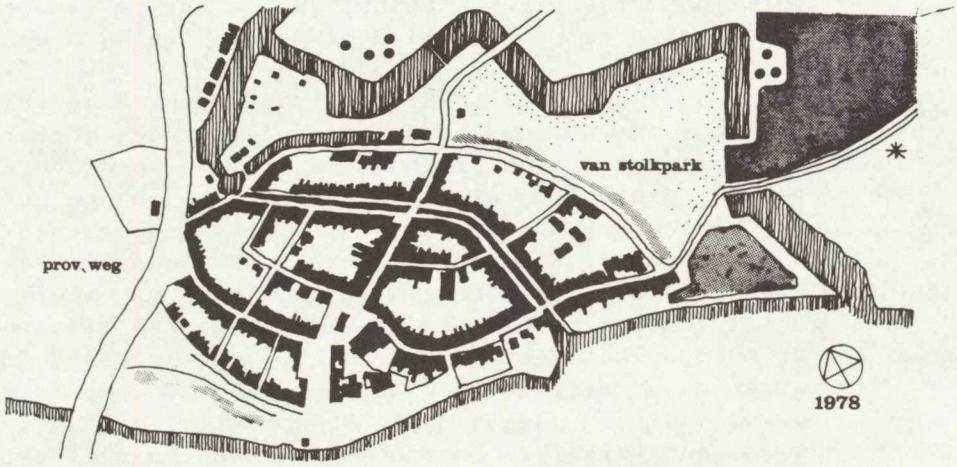


Als voornaamste middelen van bestaan in de eerste helft van deze eeuw noemt Van der Aa (ca. 1845) opnieuw de scheepvaart en de handel in "Avereester turf". Verder telt de stad dan 2 kalkbranderijen met 6 ovens, een weverij, 7 matterijen, 3 scheepstimmerwerven en een koren- en pelmolen. De aanleg van de brug over de rivier, die al in 1841 wordt vervangen door een ijzeren draaibrug heeft slechts geringe economische betekenis doordat de verbinding van Zwolle met het noorden wordt verplaatst naar Staphorst/Rouveen. Na het in werking treden van de Vestingwet (1853) worden de stadsmuren en wallen gedeeltelijk geslecht, waarna het gebied tussen binnen- en buitengracht wordt ingericht als een park in landschapsstijl dat sedert 1925, naar de laatste eigenaresse het Van Stolkpark heet. Latere structurele wijzigingen als gevolg van de ontmanteling zijn de gedeeltelijke demping van de binnengracht (nu Eikenlaan, bebouwd ca. 1930), een aanzet tot vorming van een kadefront langs de rivier (tweede helft 19e eeuw) en de bebouwing van het Justitiebastion (eveneens rond 1930). Bij het zuidelijke bolwerk komt in de buitengracht een haven- en overslagfunctie tot ontwikkeling die nog steeds zijn stempel op dit gebied drukt.

Een belangrijke ingreep in de oude kern vindt plaats na de eeuwwisseling als over de nieuwe Van Nahuysbrug (1896) in 1914 de tramlijn Zwolle-Blokzijl wordt aangelegd. De Veerstraat, de oude verbinding tussen kade en Hoogstraat wordt daarvoor aanzienlijk

verbreed waarna er, op het tegenwoordige Burg. Royerplein een tram-station tot stand komt. De lijn, die vanaf het plein de Hoogstraat volgt, wordt in 1934 opgeheven waarna de afbraak van het station volgt. Uit de eerste helft van deze eeuw dateren verder de bouw van de Gereformeerde kerk aan de Nieuwstraat (1913/1914), de sluiting van de R.K. Kerk in het voormalig arsenaal (1932, na afbraak van de toren in de jaren 1900-1903) en de stichting van een nieuw kerkgebouw op het Eiland (1933).

Na 1945 begint, in samenhang met een verdere groei van de industrie, een periode van aanzienlijke uitbreidingen van de stad in zuidoostelijke richting. Ter ontsluiting van deze woongebieden wordt in 1971, in het verlengde van de Gasthuisstraat een stalen ophaalbrug over de buitengracht aangelegd. Een andere verkeers-ingreep, echter met veel verdergaande gevolgen, is de bouw van een nieuwe, vaste brug over het Zwarte Water en de daaruit voortvloeiende reconstructie van de provinciale weg Zwolle-Vollenhove (1972) die de stad ten noord-westen, bij Hoog- en Keppelstraat doorsnijdt. Daarbij wordt niet alleen het noordelijk bolwerk bij de voormalige Veenepoort geslecht, ook gaat een deel van de bebouwing aan Hoog- en Keppelstraat verloren, waardoor het stedelijk interieur sterk aan beslotenheid verliest.



Ondanks deze recente structurele veranderingen heeft het tegenwoordige Hasselt zijn historische karakter in hoge mate behouden. De dragers daarvan zijn een overwegend gaaf bewaarde ruimtelijke structuur en een bebouwingsbeeld met talrijke historische kenmerken. Een van de meest waardevolle gebieden in dit opzicht is de oudste nederzetting langs de rivier, gevormd door Ridderstraat en Hoogstraat en de centraal daarin gelegen Markt met stadhuis en kerk. De bebouwing langs deze straten, die dateert uit de 16e en volgende eeuwen, bestaat tegenwoordig hoofdzakelijk uit woonhuizen, afgewisseld met enkele winkels en bedrijfspanden. De gebouwen,

1.110519054007

die liggen in een gesloten rooilijn, tellen overwegend 1 of 2 bouwlagen en een kap, waarvan de nok loodrecht op de straat is gericht. Karakteristiek voor de stad zijn de vele, in hoofdzaak 19e-eeuwse, ingezwenkte lijst-gevels, afgeleiden van de oudere, plaatselijk nog bewaarde afgeknotte klokgevel. Voor het overige zijn de huizen overwegend voorzien van een lijstgevel met schilddak waarop in veel gevallen een dakkapel met eenvoudige decoratie is geplaatst. De meest voorkomende materialen zijn donkerrode gebakken steen en rode en donkerblauwe gebakken pannen; enkele - deels geblokt - gepleisterde gevels vormen in dit beeld een goede afwisseling. Een gemeenschappelijk kenmerk van de gebouwen is de overwegend verticaal gerichte gevel-architectuur.

Waardevolle gebouwen die sterk bijdragen aan de historische herkenbaarheid zijn o.a. het voormalig armenhuis, de tegenwoordige aula, aan de Ridderstraat, een aantal 17e- en 18e-eeuwse woonhuizen aan de Hoogstraat, waaronder het voormalig bagijnhof op de hoek van de Rosmalenstraat en, bij de markt, de St. Stephanuskerk en het stadhuis. Dit laat-gotisch raadhuis, voor het laatst gerestaureerd in 1907/1908 door Dr. P.J.H. en J.Th.J.Cuypers, is een uit twee 16e-eeuwse delen samengesteld, rechthoekig gebouw in 2 lagen onder zadeldak.
Samen met de recenter gerestaureerde kerk, een eveneens laat-gotische, in steen overwelfde hallekerk met een forse ingebouwde toren, vormt het stadhuis een duidelijke markering van de bijzondere betekenis van het marktgebied als het historisch centrum van de stad.

De openbare ruimte van Ridderstraat/Markt/Hoogstraat bezit, door het gekromde beloop van de bebouwingswanden een sterke beslotenheid, waaraan wordt bijgedragen door de hoogteverschillen in het gebied, die het ontstaan van de stad op een natuurlijke zandplaat nog herkenbaar maken. De inrichting van de ruimte is overigens sterk verarmd: Stoepen, hekwerken en stoeppalen zijn verloren gegaan en vervangen door smalle trottoirs aan weerszijden van een 5 tot 7 meter brede, met klinkers gestrate rijstrook. Doordat ook de boombeplantingen, die rond 1900 nog in bescheiden mate aanwezig waren zijn verdwenen heeft het gehele gebied, daarbij inbegrepen de vier smalle stegen naar de voormalige stadsmuur een duidelijk versteend karakter. Daardoor vormt de centraal gelegen binnenhof bij de St. Stephanuskerk met zijn forse boombeplanting een sterk contrast met de omgeving.

De opbouw en beëindiging van deze oudste stedelijke ruimten heeft overigens belangrijke wijzigingen ondergaan. Uit de 19e eeuw dateert het verdwijnen van het westelijk pad rond de kerk dat aanvankelijk (1830) een onderdeel vormt van de hof bij de kerk, om later te worden bebouwd met schuren en werkplaatsen. De marktruimte, die op 17e-eeuwse plattegronden nog doorloopt om de kerk is daardoor aanzienlijk verkleind, waarbij het kerkgebouw zijn centrale positie heeft verloren. Van recenter datum is de invulling van de zuidelijke wand van de Ridderstraat, waar na de afbraak van

de stadsmuur in de tweede helft van de 19e eeuw een woonbebouwing tot stand kwam. De situering van deze panden, met name die van enkele naoorlogse vrijstaande woonhuizen sluit niet aan op het historische rooilijnbeloop van de straat, waardoor de Ridderstraat een ruimtelijk zwakke beëindiging heeft gekregen. Datzelfde geldt in nog sterkere mate voor de Hoogstraat, waar het kleinschalig en besloten beeld ernstig is aangetast door de doorsnijding van de provinciale weg.

In het kadegebied langs de rivier, dat evenwijdig loopt aan de beschreven oudste nederzetting, zijn in het stratenbeloop nog de sporen zichtbaar van de in de 19e eeuw geslechte stadsmuur. Het ruimtelijk antwoord op de ontmanteling is hier echter minder eenduidig geweest dan in naburige riviersteden als Kampen en Deventer, waar de 19e-eeuwse waterfronten de plaats van de stadsmuren innamen. In Hasselt zijn de voornaamste invullingen een achtererven-gebied, behorend tot de huizen aan de Ridderstraat en, naast het bewaard gebleven 15e-eeuwse Vispoortje, een aantal woon- en bedrijfsgebouwen in een betrekkelijk willekeurige situering. Van de in 1896 gebouwde Van Nahuysbrug zijn alleen het brughoofd en het wachtershuisje bewaard gebleven. Het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte, die wordt ingenomen door o.a. een parkeerterreintje op het "stenen hoofd", een pad langs het water, uitlopend in de eigenlijke,kade, en een plantsoentje aan de voet van het Justitiebastion versterken het betrekkelijk onsamenhangend karakter van dit gebied.

Het vervolg van de kade in het straatje achter het Justitiebastion levert echter een beter herkenbaar ruimtelijk beeld. De stadsmuur, waarvan de opnieuw opgemetselde voet het niveauverschil met het bolwerk overbrugt, wordt hier begeleid door een lage, deels vrijstaande woonbebouwing, waarin een drietal stadsboerderijen nog herinnert aan de agrarische functie die het bastion en zijn omgeving ooit vervulde. Hoewel de bebouwing, die overwegend uit de 19e en 20e eeuw dateert geen bijzondere waarde heeft, is de structurele opbouw van het gebiedje nog gaaf, mede doordat het bolwerk, waarop in de jaren dertig enige woonbebouwing is ontstaan, zijn historische vorm en zijn groene karakter heeft behouden.
De voornaamste verbinding tussen het beschreven gebied langs de stadsmuur en de oude hoofdweg wordt gevormd door het centraal gelegen Burgemeester Royerplein, de voormalige Veerstraat. Het plein dat in 1910 werd aangelegd om ruimte te scheppen voor de tramlijn Zwolle-Blokzijl, wordt nu ingenomen door een parkeerterreintje en een uit 1936 daterend plantsoen. Na de opheffing van de tramlijn in 1934 en de afbraak van het tramstation is de herkenbaarheid van deze ruimte goeddeels verloren gegaan, waardoor het plein zich nu vooral manifesteert als een onderbreking in de westelijke wand van de markt die het besloten karakter van het gebied rond het stadhuis verzwakt.

Aan de andere zijde van de oudste kern bevindt zich het tweede stadsdeel met grote historische waarde, n.l. de oostelijke grachten-

1.110519054008

gordel met de straten Brouwersgracht/Prinsengracht en Baangracht/ Heerengracht. De bebouwing langs deze, in aanleg uit de 14e eeuw daterende haven, bezit overwegend dezelfde karakteristiek als die aan Ridderstraat en Hoogstraat. Specifieke kenmerken zijn echter de belangrijke verschillen in maat en een sterke afwisseling van kapvormen en nokrichtingen, waarbij de gebouwen zich wel in eenzelfde, goeddeels gesloten, rooilijn bevinden. Hoewel enkele elementen, als het Mariaklooster aan de Baangracht en het daarbij behorend gasthuis, verloren zijn gegaan, komt in de aanwezigheid van een verscheidenheid van 16e- en 17e-eeuwse woonhuizen de historische betekenis van het gebied nog goed tot uitdrukking. Een versterking daarvan vormt het goed bewaarde grachtprofiel met zijn gemetselde kaden, watertrappen en bolders, waarlangs zich aan weerszijden een rij geschoren linden bevindt.

Zijn bijzondere belevingswaarde ontleent het gebied echter vooral aan de ruimtelijke opbouw: Als gevolg van de kromming van het water ontwikkelt zich een aaneenschakeling van sterk besloten ruimten van wisselende maat en gevarieerd van karakter, waarbinnen de kaden, bomenrijen en bebouwingswanden elk op een eigen manier het beloop van het water volgen. Het boeiend en afwisselend beeld dat daardoor ontstaat vindt aan de zuidzijde een sterke beëindiging in een 19e eeuws sluizencomplexje dat met enkele gemetselde plateaus het hoogteverschil met Ridderstraat en Eiland overbrugt. De afsluiting aan de noordzijde, ooit gevormd door het noordelijk bolwerk bij de Veenepoort, is door de slechting van de wallen en de bouw van enkele vrijstaande woonhuizen aanmerkelijk zwakker. Niettemin vormt het grachtengebied als totaliteit een ruimtelijk-historische eenheid die een belangrijke bijdrage levert aan de waarde van het stadsgezicht.

De voornaamste verbindingen tussen de straten langs de rivier en de grachtengordel worden gevormd door de Keppelstraat en Nieuwstraat. De eerste, in oorsprong een voortzetting van het gebied langs de stadsmuur, wordt nu gekenmerkt door een tweezijdige lage woonbebouwing in gesloten rooilijn met wisselende kapvorm en nokrichting; de Nieuwstraat, tegenwoordig een winkelstraat, kent een veel grotere verscheidenheid in functies en bouwvormen. Karakteristiek in dit opzicht is de wand rond de uitgang van de Regenboogstraat, die is opgebouwd uit achtereenvolgens een 17e-eeuws woonhuis, een uit de vorige eeuw daterende werkplaats, de hoge, in 1913 gebouwde, gereformeerde kerk en een 19e-eeuws schoolgebouw. In beide straten is de inrichting van de openbare ruimte overigens sterk verarmd door het verlies van stoepen en hekwerken.
Behalve Nieuwstraat en Keppelstraat liggen er tussen de oude landweg en de grachtengordel een aantal achterstraten, waarvan de belangrijkste zijn de Rosmalenstraat, Hofstraat, Kalverstraat en Regenboogstraat. In de eerste drie, bijeengelegen ten noorden van de Nieuwstraat, zijn de historische kenmerken van een verzamelgebied waarin tuinen, arbeiderswoningen en kleinere bedrijven (o.a. de biezenmatterijen), een plaats vonden, nog goed zichtbaar. Een

aantal gebouwen, waaronder een uit 1604 daterend pakhuis van de Oostindische Compagnie, een voormalige stoeterij en een rij lage arbeiderswoningen uit de vorige eeuw, levert daaraan een belangrijke bijdrage. Sommige recente invullingen als de aanleg van een parkeerterrein en de bouw van enkele vrijstaande loodsen doen aan dit historisch beeld echter afbreuk.
Aan de zuidelijk van de Nieuwstraat gelegen Regenboogstraat heeft zich vanuit de traditionele kleinschalige bedrijvigheid een landbouwindustrie ontwikkeld die nu een belangrijk deel van het straatje domineert. De maatvoering en de verschijningsvorm van gebouwen en open ruimten en de bijbehorende grootschalige bedrijfsuitoefening geven de Regenboogstraat een ruimtelijk functioneel karakter dat duidelijk niet past binnen de historische structuur van oud-Hasselt.

Het gebied dat zich buiten de bovenbeschreven 14e-eeuwse kern van de stad bevindt is overwegend niet of zeer laat tot ontwikkeling gekomen. Een uitzondering daarop vormt de straat het Eiland die, als een voortzetting van Hoogstraat en Ridderstraat reeds op 17e-eeuwse kaarten als bebouwd staat afgebeeld. Tegenwoordig kent de straat een gesloten bebouwing van eenvoudige, overwegend 19e- en 20e-eeuwse woonhuizen in één of twee bouwlagen met wisselende kapvorm en nokrichting. De overige randzone die op het kadastraal minuutplan van 1830 nog staat aangegeven als een open tuinen- en ervengebied is pas van enige bebouwing voorzien rond de eeuwwisseling en, na de demping van een deel van de binnengracht, in de jaren dertig van deze eeuw. Gedeeltelijk is de oudere bebouwing aan Gasthuisstraat en Kastanjelaan inmiddels afgebroken, waardoor het ruimtelijk beeld aan helderheid heeft ingeboet. De ontwikkeling van nieuwe functies en bebouwingspatronen in dit gebied kan, mits daarbij in schaal en situering wordt aangesloten op de karakteristiek van de omgeving, tot een versterking leiden van de samenhang met de historische kern.

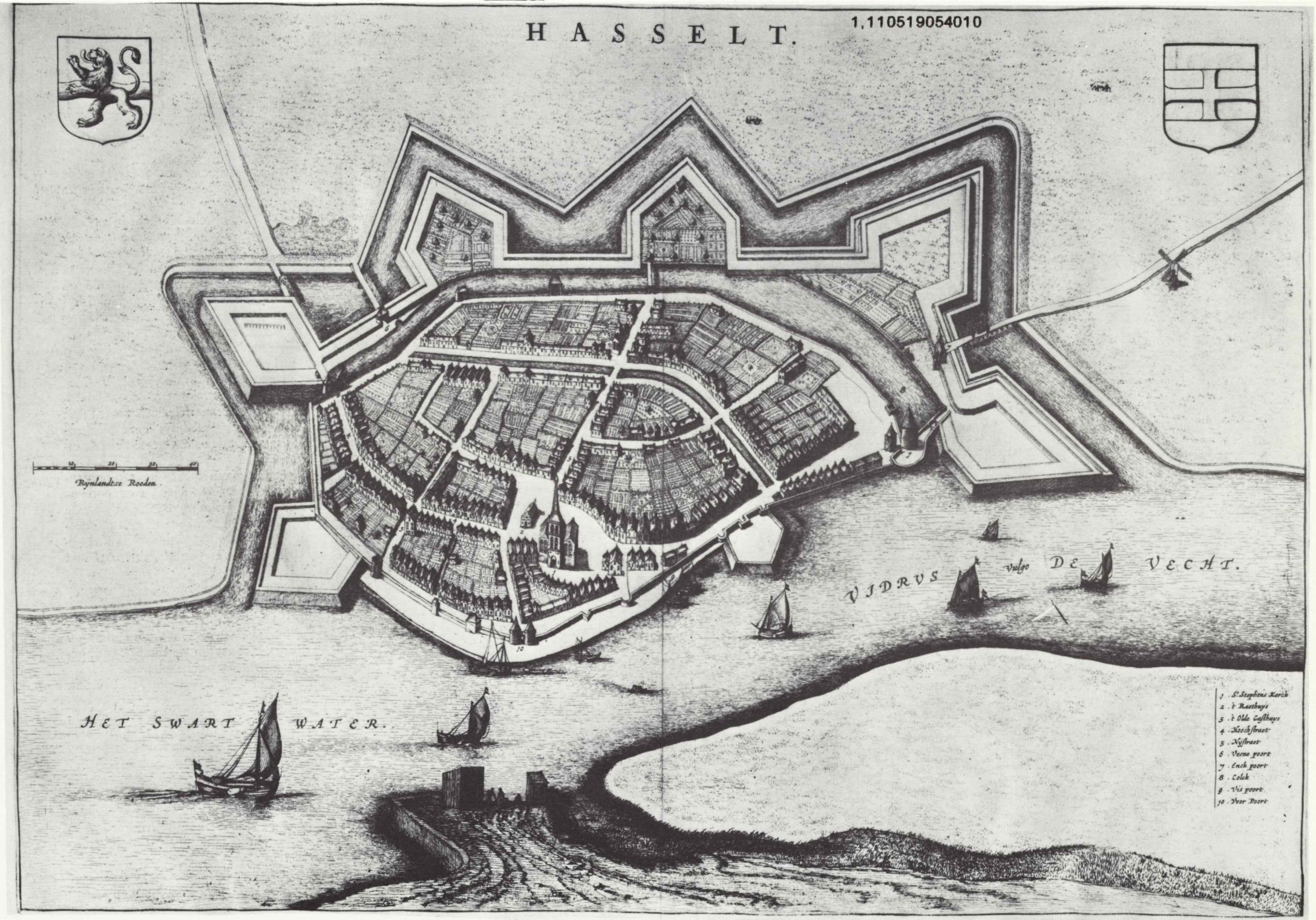
De beëindiging van oud-Hasselt wordt aan de oostzijde nog gevormd door de 17e-eeuwse vestingwerken, die in hun hoofd-opbouw goed herkenbaar zijn gebleven. Aan de zuidzijde, bij de rivier heeft de voormalige buitengracht een functie als haven voor de binnenscheepvaart gekregen. In samenhang daarmee is op het zuidelijk bastion een overslagbedrijf tot ontwikkeling gekomen dat in zijn tegenwoordige maatvoering niet harmonieert met de nabijgelegen woonbebouwing. Een verzwakking van de historische herkenbaarheid wordt eveneens gevormd door de demping van een deel van de buitengracht ten noorden van de haven, waar zich een houtverwerkend bedrijf heeft gevestigd. Voor het overige zijn de wallen en bolwerken, die nu grotendeels worden ingenomen door het in landschaps-stijl aangelegde Van Stolkpark, goed bewaard gebleven. Datzelfde geldt voor het gebied buiten de gracht aan weerszijden van de Dedemsvaartmond aan de noordoostzijde. Het overwegend agrarische karakter dat in de bebouwing en het omliggende weide- en moestuinenland nog goed tot uitdrukking komt vormt hier, samen met de industriële bedrijvig-

1.110519054009

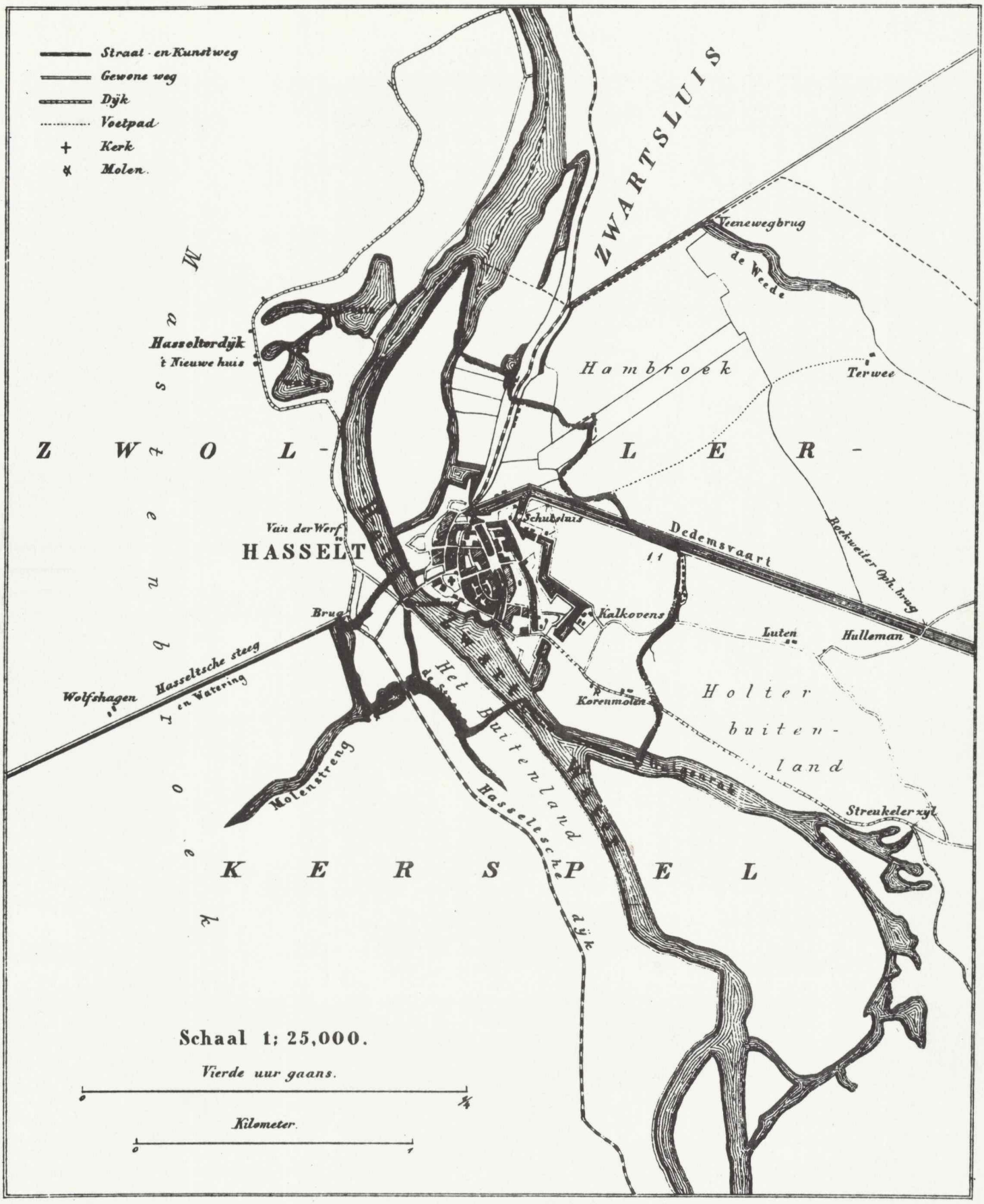
heid van enkele, in aanleg uit de 17e eeuw daterende, kalkovens een historisch-ruimtelijk waardevol aspect dat in duidelijke relatie staat tot de kern van de stad.

De beschreven historische kwaliteiten van Hasselt's ruimtelijke structuur en zijn bebouwing, waartoe 69 beschermde monumenten behoren, rechtvaardigen een aanwijzing van de kom als beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet.
Het voorstel daartoe omvat de gehele historische kern en zijn verdedigingsgordel met het agrarisch/industrieel buitengebied aan weerszijden van de Dedemsvaart. Binnen dit gebied wordt geen zonering aangegeven, wel wordt, zoals toegelicht in dit voorstel, een onderscheid gemaakt naar de mate waarin binnen de verschillende deelgebieden historische waarden aanwezig en herkenbaar zijn. Daarbij zijn de oude nederzetting langs het Zwarte Water en de oostelijk daarvan gelegen grachtengordel met hun hoofdverbindingen benoemd als gebieden met een bijzondere ruimtelijk-historische betekenis; is van de tussen deze hoofdzones gelegen achterstraten vastgesteld dat, hoewel zekere kwaliteiten nog aanwezig zijn, door uiteenlopende oorzaken een verlies aan herkenbaarheid is opgetreden; en zijn de randzones langs het water en rond de deels gedempte binnengracht beschreven als gebieden waar een duidelijke historische ontwikkeling achterwege is gebleven. Aangegeven is voorts dat de bewaarde onderdelen van het wallen- en grachtenstelsel een ruimtelijk-structurele betekenis hebben evenals de agrarische/industriële buitenruimte bij de Dedemsvaart. De bescherming dient zich in deze laatste gebieden dan ook met name te richten op het behoud van het historische wegen-, wallen- en waterlopenpatroon, de schaal van de bebouwing en het open karakter van de groene ruimten. Voor de overige gebieden binnen de kom wordt daarnaast beoogd om, in samenhang met de aanwezige in deze toelichting beschreven waarden een vormgeving en materiaalgebruik van bebouwing en openbare ruimten te waarborgen die aansluit op het historische karakter.

Het doel van de aanwijzing is de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van de stad te onderkennen als een zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkeling binnen het gebied. Dat behoeft veranderingen niet uit te sluiten, maar kan een basis zijn voor een ruimtelijke ontwikkeling die recht doet aan de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.



HASSELT, plattegrond van Blaeu, 1649



Geteekend door J. Kuijper

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

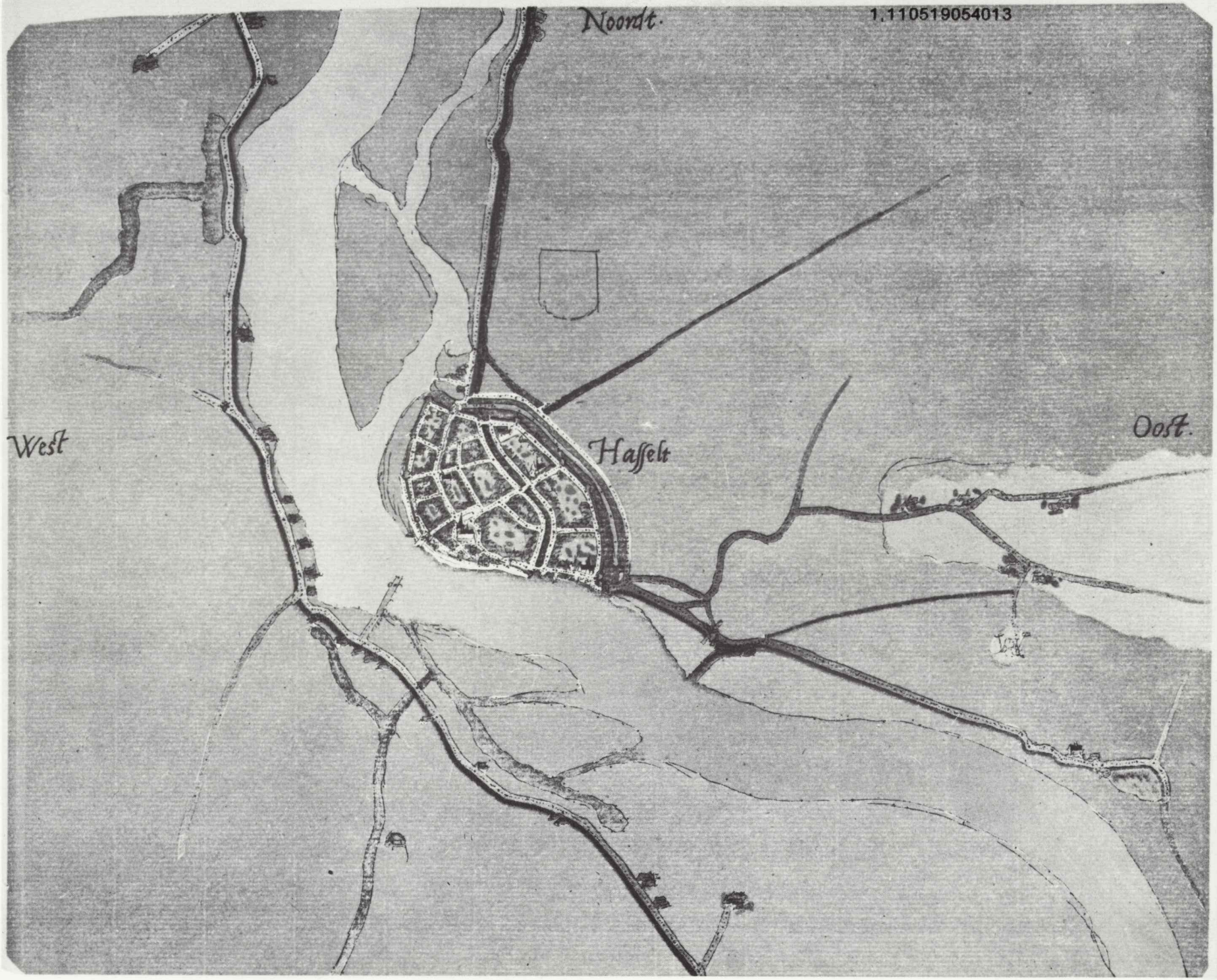
99 Bunders. 2325 Inwoners.

HASSELT, kaart van J. Kuyper, 1860-1867

1.110519054011

1.110519054012

Kadastraal minuutplan, ca 1830



1.110519054013

HASSELT, plattegrond van J. van Deventer, ca. 1560