

**Beschermd stadsgezicht
Coehoornsingel-Deventerweg**



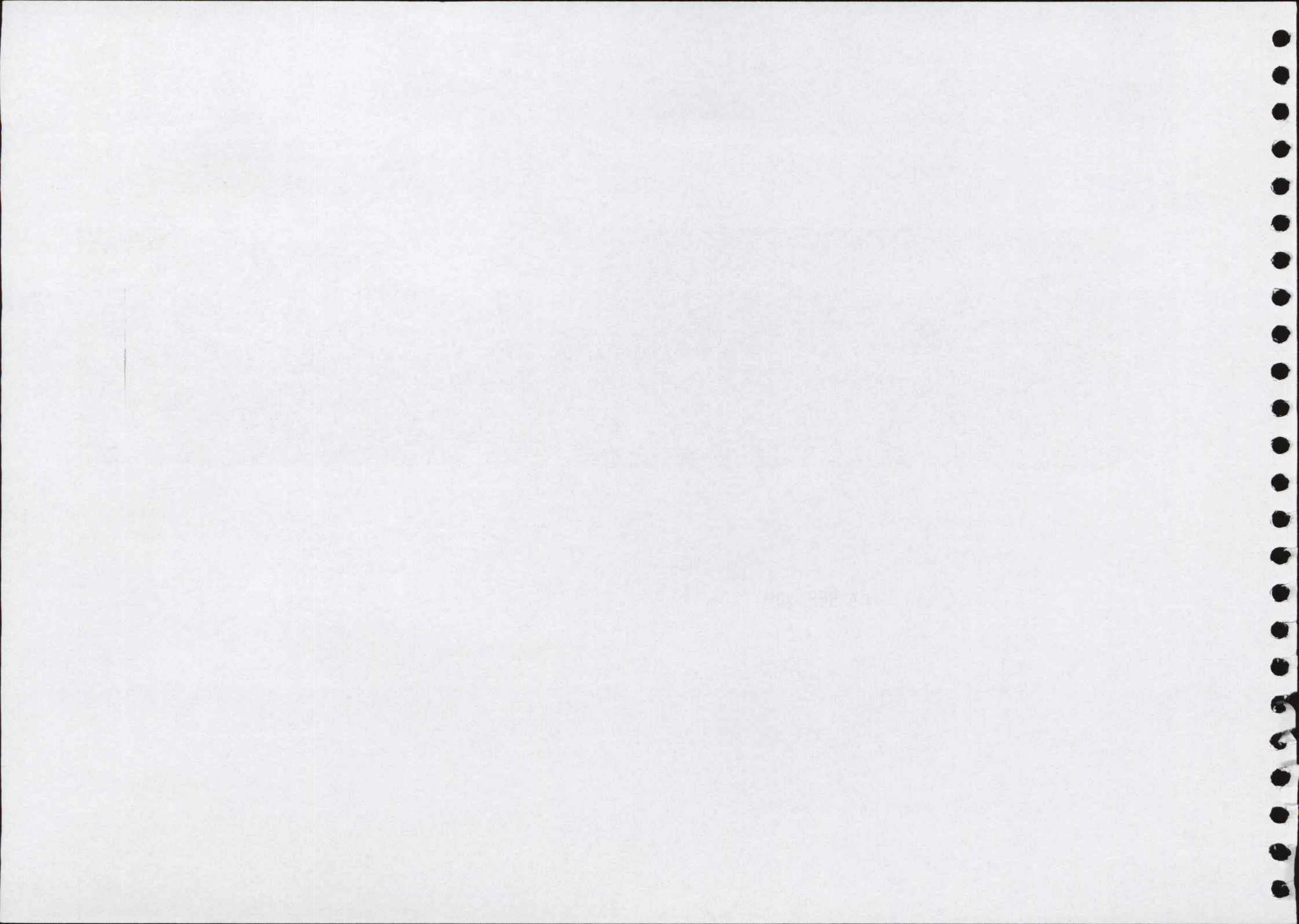
Datum in procedure: 18-06-2004

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing
van het beschermd stadsgezicht Coehoornsingel-Deventerweg
gemeente Zutphen (Gelderland)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

Datum aanwijzing: 15 SEP. 2011

Errata:

3. 204. 02. 03



Zutphen, Coehoornsingel-Deventerweg

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 400 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van Coehoornsingel-Deventerweg in de gemeente Zutphen als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

Inleiding

Het beschermd stadsgezicht Coehoornsingel-Deventerweg betreft de 19^e- en vroeg 20^e-eeuwse uitbreidingen aan de noordzijde van de oude binnenstad. Deze uitbreidingen behoren tot een tweede fase van de ontmanteling van de oude vestingwerken, die mogelijk werd nadat in 1874 de vesting Zutphen als verdedigingswerk was opgeheven. De vestingwerken aan de zijde van de IJssel waren al eerder geslecht, waarna de IJsseloever was herschapen in een waterfront met laad- en loskade en een rij statige herenhuizen.

Het door de gemeentearchitect Van Etteger opgestelde Plan van Uitleg van 1878 en enkele aanvullende plannen vormden de basis voor de nieuwe stads-uitbreidingen. Het zou tot aan het begin van de 20^e eeuw duren voor de nieuw te ontwikkelen gebieden aan de noordzijde van de stad geheel waren volgebouwd. Aan de Coehoornsingel en omgeving werden villa's en kleine blokken herenhuizen gebouwd, terwijl aan het begin van de Deventerweg vooral in langere rijen aaneengebouwde herenhuizen verrezen. Het merendeel van de nieuwe woningen werd gerealiseerd door particuliere bouwondernemers, die de meeste bouwterreinen in eigendom wisten te verwerven. De buitengrachten van de vesting bleven grotendeels behouden en werden opgenomen in parkachtige groenzones, die het aantrekkelijke karakter van de nieuwe woongebieden in belangrijke mate versterkten.

De noordelijke stadsuitleg heeft door de jaren heen haar aantrekkelijkheid weten te behouden.

De verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog en de aanvullende en vervangende nieuwbouw bleven beperkt tot een klein aantal locaties.

Bij de aanwijzing van het reeds van rijkswege beschermd stadsgezicht Zutphen is al een deel van de noordelijke stadsuitleg betrokken. Zo zijn de Burgemeester Dijckmeesterweg, Jacob Damsingel, Berkelsingel en een klein deel van de Coehoornsingel met de daaraan gelegen bebouwing binnen dat beschermde stadsgezicht gelegen (*kaart 1*).

Ontstaan en ontwikkeling

Situatie voor de ontmanteling

De stad Zutphen werd tot 1878 omringd door een brede gordel van verdedigingswerken, die tot dan toe iedere mogelijkheid tot verdere stadsuitbreiding had tegengehouden. De gehele 18^e eeuw had de stad een zekere mate van welvaart - steunend op een betrekkelijk brede economische basis - weten te behouden. De positie als handelsplaats en verzorgend centrum wist Zutphen in de loop van de 19^e eeuw verder uit te breiden door de verbetering van de verbindingen met het uitgebreide agrarische achterland, waaronder de straatwegen naar Arnhem en Apeldoorn (1823), Deventer (1826), Hengelo (1828) en Emmerik (1848) en de verbindingen per spoor met Arnhem, Deventer en Hengelo in Overijssel (1865) en met Apeldoorn (1876).

Bij de aanleg van het spoor en de bouw van het station in 1865 moesten de vestingwerken ter plekke worden aangepast, waarbij onder andere een van de lunetten van Coehoorn vrijwel verdween. Tussen 1855 en 1870 waren de verdedigingswerken aan de zijde van de IJssel al geslecht, waarna de IJssel-oever was herschapen in een waterfront met laad- en loskade en een rij statige herenhuizen.

Tot aan de ontmanteling kon men de stad aan de noordzijde verlaten via de Nieuwstadspoort, die toegang verschafte tot de Deventerweg. Deze weg boog direct voorbij de zogenaamde Grote Gracht of Nieuwstadsgracht af in oostelijke richting. Aan de weg en in de directe omgeving ervan stond enige bebouwing, waaronder een tweetal molens, de circa 1865 gebouwde Buitensociëteit en de villa De Rozenhof met bijbehorende grote tuin. Meer noordwaarts

bevonden zich de lunetten van Coehoorn. Deze verdedigingswerken werden doorsneden door de spoorlijn (over de eerste lunet) en de Deventerweg (tussen de tweede en derde lunet). Buiten de lunetten liep de Deventerweg in een rechte lijn verder in noordoostelijke richting.

Ontmantelingsplan (kaart 2)

Begin januari 1878 kwam de gemeente Zutphen, na moeizame onderhandelingen, in het bezit van de voormalige vestinggronden, met uitzondering van het Hoornwerk, het Prinsenbolwerk en een gedeelte van de Linie van Hooff, tussen de Berkel en de straatweg naar Warnsveld. De gemeente had vanwege de snelle economische groei steeds aangedrongen op een snelle opheffing van de vestingstatus.

Een eerste plan van uitleg was een gemeenschappelijk product van F.W. van Gendt (1831-1900), ingenieur voor de 'ontmanteling der vestingen' bij de Dienst der Registratie en Domeinen van het ministerie van Financiën en de gemeentearchitect D.J. Itz. Van dit plan is alleen de bijbehorende memorie van toelichting bewaard gebleven. Dit algemeen plan voor de 'slechting der vestingwerken' diende ingevolge besluit van de gemeenteraad op verkleinde schaal nader uitgewerkt te worden. Dit werk werd opgedragen aan de op 18 februari 1878 benoemde stadsarchitect F.H. van Etteger (1838-1919). Zijn voorganger, D.J. Itz, was in 1877 overleden. Het uiteindelijk door Van Etteger opgestelde 'Plan tot ontmanteling der vesting en het uitbreiden der gemeente' werd op 6 oktober 1879 door de gemeenteraad vastgesteld. Het plan had een sterk technisch karakter, terwijl een omvattend stedenbouwkundig concept ontbrak. Aan de noordzijde van de stad bleef de Grote Gracht bestaan. Aan de

buitenzijde van de gracht was een nieuwe singel ontworpen, ter plekke van de latere Burgemeester Dijckmeesterweg en Jacob Damsingel. De grachten buiten de lunetten bleven gehandhaafd, terwijl de lunetten ofwel de restanten ervan, deels zouden worden herschapen in parkachtige groenstroken. Voor het gebied tussen de Grote Gracht en de lunetten werd onder meer gedacht aan villabebouwing, maar er was nog geen gedetailleerd stratenplan ontworpen. De wel ingetekende straten werden - net als een aan de oostzijde van de gracht ontworpen plein - nooit op de aangegeven wijze uitgevoerd.

Feitelijke uitleg aan de noordoostzijde van de stad (kaart 3)

Bij de feitelijke uitleg van de stad werd het zojuist beschreven hoofdplan gevolgd. Van Etteger heeft echter - daarbij vermoedelijk geassisteerd door M.J. van Zalk, opzichter over de gemeentewerken - wijzigingen, nadere invullingen en aanvullende plannen opgesteld en doorgevoerd. Ook de zogenaamde 'Commissie voor de ontmanteling der vesting' bemoeide zich met de uitvoering van het plan. Omdat niet bekend is wanneer deze commissie in het leven werd geroepen, is niet duidelijk geworden in hoeverre de commissie ook reeds bij de totstandkoming van het hoofdplan betrokken was. Van de 19^e-eeuwse stadsuitleg aan de noordoostzijde van de binnenstad is de bebouwing aan het langs de Grote Gracht gelegen deel van de Nieuwstad en de Burgemeester Dijckmeesterweg het oudst. Vervolgens werd vanaf 1882 de Coehoornsingel met de directe omgeving aangelegd en bebouwd, waarbij de langs de Grote Gracht lopende Jacob Damsingel pas in 1904 werd aangelegd. De bebouwing van de Deventerweg - voor zover gelegen binnen het beschermd gezicht - dateert uit de eerste twee decennia van de 20^e eeuw.

Het gemeentebestuur verkocht de meeste bouwkavels bij openbare inschrijving en een klein deel uit de hand. Aan de verkoop waren in het algemeen enkele voorwaarden verbonden, waaronder de termijn waarbinnen de percelen bebouwd moesten zijn en de plaatsing van de bebouwing op de kavels. De kopers waren veelal bouwondernemers, die in eigen beheer bouwden of in opdracht van particulieren. De gemeente zorgde zelf voor de aanleg van de nieuwe wegen, voetpaden, trottoirs en riolering, alsmede voor de beplanting. Nieuwstad/Burgemeester Dijckmeesterweg

Nog in 1879 werden drie lunetten buiten de Nieuwstadspoort achter de Buitensociëteit en de buitenplaats Rozenhof geslecht. Met de vrijkomende grond werd een deel van de voormalige hoofdgracht buiten de Nieuwstad gedempt. Het terrein werd verder opgehoogd om de Deventerstraatweg (thans Burgemeester Dijckmeesterweg) in een nieuwe, regelmatig gebogen lijn te kunnen aanleggen en de aan de noordwestzijde daarvan gelegen gronden geschikt te maken voor woningbouw. In 1881 werd dit terrein in zeventien percelen onder enkele voorwaarden verkocht aan meerdere eigenaren, waaronder enkele bouwondernemers. De percelen werden in 1881 en 1882 bebouwd; voor de huizen werden trottoirs aangelegd.

Enkele jaren na de Tweede Wereldoorlog werd de weg ten behoeve van het sterk toegenomen verkeer verbreed, waartoe een smal aangrenzend gedeelte van de Grote Gracht met puin uit de verwoeste binnenstad werd volgestort.

Coehoornsingel en omgeving

De gemeente liet in 1882 een plan opstellen voor de aanleg van een weg over de lunetten Coehoorn, waarin ook nieuwe bouwterreinen moesten worden aangegeven. Naar aanleiding van verzoeken van particulieren om in genoemde omgeving villa's te mogen bouwen, was binnen het gemeentebestuur het idee ontstaan om een zogenaamde villasingel aan te leggen. Waarschijnlijk was het aanvankelijk de bedoeling dat deze nieuw aan te leggen singel - de huidige Coehoornsingel - alleen aan de stadszijde bebouwd zou worden. Het plan werd door de gemeenteraad goedgekeurd in oktober 1882, voor wat betreft het westelijke deel van de singel, dat vanaf de Nieuwstad/Burgemeester Dijkmeesterweg langs de Buitensociëteit liep over de eerste, tweede en derde lunet. Aan het oostelijke deel - ter plekke van de vierde lunet - werd de goedkeuring onthouden, omdat de onderhandelingen met het bestuur van het Oude en Nieuwe Gasthuis over een bouwterrein voor een nieuw ziekenhuis nog niet waren afgerond.

In de loop van het jaar 1883 was de aanleg van de Coehoornsingel voltooid. De eerste bouwkvavels aan de aanvankelijk simpelweg met grind verharde singel werden nog datzelfde jaar verkocht. Aan de inschrijving op de te verkopen bouwkvavels werden diverse voorwaarden verbonden. Zo moesten de inschrijvers de wijze aangeven waarop gebouwd zou worden, terwijl voor de precieze plaatsing van de gebouwen goedkeuring van Burgemeester en Wethouders nodig was, waartoe een tekening moest

worden overlegd. Er mochten geen fabrieken worden gebouwd, de gebouwen moesten binnen drie jaar onder de kap zijn en mochten niet onmiddellijk aan de weg worden geplaatst. Een opmerkelijke bepaling was dat de daken niet met rode dakpannen mochten worden gedekt.

In de daaropvolgende jaren werden ook de resterende percelen onder vergelijkbare voorwaarden verkocht. De gemeente ruilde voorts diverse stukken grond met de nieuwe eigenaren om een meer regelmatige bebouwing van de singel mogelijk te maken. In 1888 werd de Coehoornsingel doorgetrokken tot aan het kruispunt met de Laarstraat.

Over de Berkel werd een ijzeren brug gebouwd. Ook de Rozenhoflaan werd in dat jaar aangelegd. De woningen aan de westzijde kregen diepe achtertuinen, die grensden aan het zogenaamde Zwarte pad, dat vermoedelijk ter plekke van een kleine aftakking van de Berkel was aangelegd. Voor de woningen aan de Coehoornsingel werd een verhoogd voetpad aangelegd, dat aanvankelijk was begrind, maar later met klinkers werd bestraat. In verband met de nieuwe bebouwing en ten behoeve van een goede aansluiting werd het aangrenzende deel van de straatweg verbreed.

Aan de nieuwe straten verrezen vooral dubbele villa's en in kleine blokjes of rijen aaneengebouwde herenhuizen. Het aantal geheel vrijstaande villa's bleef zeer beperkt. De zuidzijde van de Rozenhoflaan werd zelfs bebouwd met maar één lange rij aaneengeschakelde herenhuizen. De meeste woningen werden gebouwd in een voor die tijd kenmerkende bouwstijl, namelijk het eclecticisme.

In 1892 stelde de gemeenteraad een nieuw uitbreidingsplan vast, betreffende terreinen in de hoek tussen de Berkelsingel

en de Coehoornsingel. De Berkelsingel werd in 1894 verlegd, mede om de in datzelfde jaar gestarte bouw van huizen mogelijk te maken. Pas in 1904 werd langs de Grote Gracht de Jacob Damsingel aangelegd, hoewel Van Etteger een dergelijke singel al in 1878 had ontworpen.

Bij de meeste villa's en herenhuizen was ruimte voor een (kleine) voortuin. In het algemeen werden de voortuinen door middel van ijzeren hekwerken van elkaar en van de trottoirs gescheiden, zoals destijds gebruikelijk was. Vermoedelijk was dit hier een door de gemeente opgelegde verplichting, net als bijvoorbeeld in Arnhem en Nijmegen.

In de afgelopen decennia is er in dit deelgebied betrekkelijk weinig veranderd. De bebouwing op de hoek van de Coehoornsingel en de Burgemeester Dijkstraat - vanaf het centrum gezien aan de rechterzijde - werd in de Tweede Wereldoorlog verwoest en nadien vervangen. Op het kruispunt van de Coehoornsingel met de Burgemeester Dijkstraat werd een mini-rotonde aangelegd. Het pand op de hoek van de Berkelsingel en Coehoornsingel werd in de jaren zeventig afgebroken bij de verbreding van de weg.

Deventerweg

Voor zover bekend is voor de lintbebouwing aan de Deventerweg geen speciaal uitbreidingsplan gemaakt. Als uitvalsroute kreeg de Deventerweg een relatief breed profiel met aan beide zijden een ventweg. De rijbaan was tot ver in de 20^e eeuw bestraat met klinkers, maar is thans een asfaltweg. Enkele bouwondernemers, waaronder H.J. van der Klip en Fa. Garvelink hadden langs de weg meerdere bouwterreinen in eigendom verworven. Kort voor 1900 werden de eerste

voorbereidingen voor de bouw getroffen. Gedurende de eerste twee decennia verrezen aan de parallelwegen reeksen aaneengebouwde herenhuizen, alsmede enkele vrijstaande villa's. Afgezien van de dubbele villa net over de brug, is de bebouwing aan de zuidoostzijde gemiddeld jonger dan die aan de noordwestzijde. Door de ontwerpers van de blokken herenhuizen werden torentjes, erkers, balkons en soms overhoeks geplaatste ingangspartijen toegepast met duidelijke invloeden van de Jugendstil. De architectuur van de jongere vrijstaande villa's is veel soberder. Ook hier werden de voortuinen van de herenhuizen in het algemeen door middel van ijzeren hekwerk van elkaar en van de trottoirs gescheiden, terwijl ter afscheiding van de tuinen van de vanaf circa 1915-1920 gebouwde panden ook gemetselde muren, al dan niet gecombineerd met buisleuningingen, werden toegepast.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de uit 1909 daterende ijzeren brug aan het begin van de weg en het eerste huis over de brug aan de noordwestzijde van de straat geheel verwoest en de meeste bomen gekapt. Huis en brug, thans Canadezenbrug genaamd, werden na de oorlog in moderne trant herbouwd.

Groenvoorzieningen

Het gebied tussen de Coehoornsingel en de grachten van de voormalige lunetten bleef als een groene zone gehandhaafd. Omstreeks 1890 werd het hele groengebied opgeknapt en van een parkachtige aanleg met plantsoenen en vijvers voorzien. Afgezien van de Buitensociëteit, aanvankelijk een houten gebouw uit circa 1867, was er geen bebouwing. Hierdoor hadden de bewoners van de villa's aan de Coehoornsingel een fraai uitzicht op en door het groen, aanvankelijk tot aan Warnsveld.

Aan de oostzijde van het gebied, ter plekke van de vierde lunet, werd echter tussen 1886 en 1889 het nieuwe ziekenhuis gebouwd. Op het door middel van ijzeren hekwerk van de straat afgescheiden ziekenhuisterrein werd een plantsoen aangelegd. De gracht werd in verbinding gebracht met de Berkel. Na de afronding van de bouw van het streekziekenhuis Het Nieuwe Spitaal aan de Ooyerhoek, moest het in de loop van de jaren meerdere malen verbouwde en uitgebreide oude ziekenhuis aan de Coehoornsingel in 1976 plaatsmaken voor de nieuwbouw van verpleeghuis Slingerbosch. Een markante oude plataan bleef echter gehandhaafd.

De Buitensociëteit betrok in 1891 een geheel nieuw, in steen opgetrokken gebouw, dat in september 1944 zwaar werd beschadigd en in 1977 in het complex van de Hanzehof werd opgenomen. In 1928 werd een voor het gebouw gelegen restant van de vestinggracht gedempt en als plantsoen ingericht. Inmiddels is het plantsoen verwijderd ten behoeve van de aanleg van parkeerplaatsen.

De nieuw aangelegde straten werden in het algemeen kort na de voltooiing van de bebouwing van beplanting voorzien. Zo werden de Rozenhoflaan en de verlengde Coehoornsingel al direct in 1889 beplant. Met het beplanten van de Deventerweg werd in 1901 een start gemaakt toen de nieuwe bebouwing van Van der Klip al zover gevorderd was, dat de parallelweg kon worden aangelegd. Gekozen werd voor jonge, maar betrekkelijk zware lindebomen, die grotendeels werden geleverd door H.J. van Essen, boomkweker te Bussum. Van de oorspronkelijke dubbele rijen laanbeplanting is later aan weerszijden een rij bomen opgeofferd.

Huidig ruimtelijk karakter

Algemeen

Ten behoeve van de beschrijving van de huidige ruimtelijke karakteristiek is het beschermd stadsgezicht Coehoornsingel-Deventerweg opgesplitst in een drietal deelgebieden. Het eerste deelgebied betreft de Coehoornsingel en directe omgeving, een met villa's en herenhuizen bebouwd gebied dat ingeklemd ligt tussen de Grote Gracht en de voormalige lunetten Coehoorn.

De ter plekke van de voormalige lunetten gelegen groene zone - aan de noordzijde begrensd door de voormalige buitengracht - vormt het tweede deelgebied. In dit parkachtige gebied bevinden zich tevens enkele verzorgingstehuizen en de Hanzehof met daarin opgenomen de voormalige buitensociëteit. Het derde deelgebied omvat een aangrenzend gedeelte van de Deventerweg, inclusief de aan weerszijden van deze weg gesitueerde bebouwing, die voornamelijk bestaat uit fraaie, in langere rijen aaneengebouwde herenhuizen, alsmede uit enkele villa's en een blok middenstandswoningen.

Coehoornsingel en omgeving

De gebogen Coehoornsingel vormt de begrenzing van dit deelgebied aan de noord- en oostzijde. De singel kan gezien worden als de overgang tussen het bebouwde deel ten zuiden van de singel en de groene zone ter plekke van de voormalige lunetten aan de noord- en oostzijde. De singel is een met asfalt verharde doorgaande route. Voor de bebouwing aan de binnenzijde is een trottoir aanwezig. Aan de buitenzijde ontbreekt deels het trottoir, waardoor de singel daar direct grenst aan de groene zone. De singelbeplanting in de vorm van platanen en dubbele rijen

lindenbomen draagt bij aan dit groene karakter. Slechts weinig bomen dateren nog uit de tijd van aanleg. De Coehoornsingel is aan de zuidzijde bebouwd met vrijstaande en dubbele villa's en enkele blokken geschakelde herenhuizen. Als gevolg van de gebogen structuur van de singel zijn sommige kavels aan de achterzijde smaller dan aan de zijde van de singel. De woningen hebben voortuinen met een groene inrichting, waarbij de oorspronkelijke erfafscheiding in de vorm van smeedijzeren hekwerken op veel plaatsen nog aanwezig is.

De met klinkers bestrate Rozenhoflaan heeft een symmetrisch profiel, dat bestaat uit een rijweg met aan weerszijden een parkeerstrook, trottoir, voortuinen en bebouwing. Aan de noordzijde staan blokken van twee, drie en vier herenhuizen op relatief ruime kavels. De bebouwing aan de zuidzijde bestaat uit één lange aaneengesloten rij herenhuizen gesitueerd op smalle diepe kavels. De gesloten zuidelijke straatwand vertoont op de hoek met de Coehoornsingel een flauwe bocht, doordat de bebouwing met herenhuizen is doorgetrokken langs het aangrenzende deel van deze singel.

De Rozenhoflaan heeft thans geen doorlopende, samenhangende beplanting meer. Dankzij de voortuinen - voor het merendeel nog omgeven door de oorspronkelijke smeedijzeren hekwerken - heeft de laan toch een enigszins groene uitstraling. De diepe achtertuinten van de woningen aan de westzijde grenzen aan het zogenaamde Zwarte pad, dat hier de begrenzing van het stadsgezicht vormt.

Van de binnenstad gezien loopt het eerste deel van de Burgemeester Dijckmeesterweg langs de Grote Gracht, maar buigt vervolgens af in noordoostelijke richting. Het langs de Grote Gracht gelegen deel van de weg behoort tot het reeds beschermde stadsgezicht Zutphen. De Burgemeester Dijckmeesterweg vormt samen met de Deventerweg een belangrijke toegangsweg naar het centrum van Zutphen komende vanuit noordelijke richting. Op het kruispunt van de Coehoornsingel met de Burgemeester Dijckmeesterweg en Deventerweg is een minirotonde aangelegd. Vanaf de Deventerweg gezien wordt het profiel van de weg smaller en gaat de bestrating over van asfalt naar klinkerbestrating. De Burgemeester Dijckmeesterweg heeft aan weerszijden een vrijliggend fietspad en een trottoir. De weg wordt - voor zover gelegen binnen het beschermd stadsgezicht - aan weerszijden begeleid door geschakelde herenhuizen. Bij de meeste herenhuizen ligt een kleine door ijzeren hekwerk begrensde voortuin. Naast het groen in de privé-tuinen is in de openbare ruimte niet veel beplanting aanwezig. Een uitzondering daarop vormt de markante oude plataan op de hoek van de Burgemeester Dijckmeesterweg en de Coehoornsingel.

Voormalige lunetten en omgeving

Dit deelgebied is vooral een parkachtige groenzone ter plekke van de voormalige vestingwerken rondom de stad Zutphen. Behalve een opleidingsinstituut, een tweetal verzorgingstehuizen en de Hanzehof - met daarin opgenomen de voormalige buitensociëteit - staan er slechts twee woningen. In het gebied zijn de contouren van de drie voormalige lunetten met hun opvallende driehoekige vorm nog duidelijk zichtbaar. Ook het grachtenstelsel aan de buitenzijde van de lunetten is voor het overgrote deel nog intact. Bij elke lunet is een hoogteverschil in het maaiveld

waar te nemen. De randen die grenzen aan de gracht zijn hoger gelegen dan het middendeel van de lunet. Op dit hogere deel is beplanting (kastanjes, linden, platanen, esdoorns) gelegen.

Deze beplanting bestaat op de westelijk en oostelijk gelegen lunet uit dichte bosschages en op de middelste lunet uit een dubbele rij lindebomen langs een wandelpad. De lagere delen van de lunetten hebben een open groene inrichting (gras) met enkele solitaire bomen. Een uitzondering hierop vormt de meest oostelijk gelegen lunet, waarvan het lager gelegen deel opgehoogd en bebouwd is.

Deventerweg

De Deventerweg, onderdeel van de oude route tussen Zutphen en Deventer, heeft een opvallend breed profiel: van gevel tot gevel 40 meter. Door dit brede profiel is er plaats voor een dubbele hoofdrijbaan met aan weerszijden een fietsstrook, parkeerstrook, ventweg, trottoir en voortuinen. De hoofdrijbaan heeft een asfaltverharding; de ventwegen zijn met klinkers bestraat. Tussen de hoofdrijbaan en de ventwegen ligt een groenstrook met bomen en hagen, waardoor de weg ondanks het relatief brede profiel toch een groen karakter heeft.

De bebouwing aan de Deventerweg bestaat, voor zover gelegen binnen het beschermd stadsgezicht, aan beide zijden uit in blokken of langere rijen aaneengebouwde herenhuizen, enkele villa's en een blok middenstandswoningen. De herenhuizen hebben twee bouwlagen, een souterrain, rijk uitgevoerde en onderling sterk variërende voorgevels. Bij de hoekpanden is ook aan de zijgevels bijzondere aandacht besteed. Kenmerkend zijn verder de overstekende schilddaken, topgevels, torentjes, aankappingen, balkons,

3. 204 02 09

serres en veranda's en soms overhoeks geplaatste ingangspartijen. Bijzonder opmerkelijk is het fraaie blok woningen aan de Deventerweg 79-93. Dit in de periode 1905-1907 naar ontwerp van A.J. Garvelink en H.J. van der Klip gebouwde blok bestaat uit acht aaneengesloten herenhuizen, in een rijke, duidelijk door de Jugendstil beïnvloede, bouwtrant.

De villa's dateren uit het interbellum. Ze zijn opgetrokken in twee bouwlagen en voorzien van markante, vaak ruim overstekende kappen. Kenmerkend zijn voorts de sobere baksteenarchitectuur met bescheiden accenten in het metselwerk en de relatief grote raampartijen met houten of stalen onderverdeling.

Voorbij de Hemonystraat staat aan de oostzijde een blok middenstandswoningen, dat vergeleken bij de overige bebouwing op grotere afstand van de weg is gelegen. In feite behoort het blok met de verspringende rooilijn tot de erachter gelegen woonwijk. Voor het blok ligt tussen de ventweg en de hoofdrijbaan een gazon met een smalle strook struikgewas.

De bebouwing is in het algemeen gesitueerd op diepe, smalle kavels met een diepe achtertuin en een kleine voortuin. De villakavels zijn beduidend breder. De voortuinen worden van het trottoir gescheiden door soms fraai gedetailleerd ijzeren hekwerk en bij de jongere bebouwing door gemetselde muurtjes, veelal met buisleuning tusschen kolommen. De voortuinen dragen bij aan het groene karakter van de Deventerweg.

Nadere typering van te beschermen waarden

Essentieel is dat het gebied van de noordelijke stadsuitleg herkenbaar is als een na de ontmanteling van de vesting ontwikkeld, van veel groen voorzien woongebied voor de beter gesitueerden.

Beschermenswaardig is de stedenbouwkundige opzet van het gehele gebied, waarvan een gedeelte in het reeds van rijkswege beschermde stadsgezicht Zutphen is gelegen. Hoewel in de uitbreidingsplannen goed uitgewerkte concepten ontbraken en vergeleken bij steden als Arnhem en Nijmegen de eisen die aan de nieuwe bebouwing werden gesteld wellicht minder ver voerden, ontstonden desondanks toch sterk samenhangende gebieden, waarbij architectuur en stedenbouwkundige opzet goed harmoniëren.

Binnen het beschermd stadsgezicht Coehoornsingel-Deventerweg vormt het gebied met de tot parkachtige groenzone getransformeerde voormalige lunetten Coehoorn met de erbij horende buitengrachten een fraai en functioneel element, waaraan bovendien een stukje geschiedenis van Zutphen als vestingstad nog is af te lezen.

Met betrekking tot de *stedenbouwkundige hoofdstructuur* zijn van belang:

- de ligging en het beloop van de straten en de voormalige lunetten Coehoorn met de bijhorende grachten;
- de min of meer afgeronde vormen van de tussen de straten gelegen bouwblokken;
- de verkaveling in overwegend relatief grote en brede kavels (villa's) of smalle en diepe percelen (herenhuizen);
- de hoofdkenmerken van de straatprofielen van de:
 - Coehoornsingel (voorgevel-voortuin-hekwerk-trottoir-straat-trottoir-groenzone);
 - Rozenhoflaan (voorgevel-voortuin-hekwerk-trottoir-straat-trottoir-hekwerk-voortuin-voorgevel);
 - Deventerweg (voorgevel-voortuin-hekwerk-trottoir-ventweg-parkeerstrook-haag-fietsstrook-weg-fietsstrook-haag-parkeerstrook-ventweg-trottoir-hekwerk-voortuin-voorgevel).

Voorts zijn met betrekking tot het *bebouwingsbeeld* van belang:

- het type bebouwing: overwegend in blokken of langere rijen aaneengebouwde herenhuizen (met souterrain, twee forse bouwlagen en kap), alsmede (dubbele) villa's (twee forse bouwlagen met kap);
- de waardevolle straatwanden, met als aandachtspunten: de rooilijnen, de bouwhoogte (nok- en goothoogte), de bouwmassa, de sterk verticale geleiding van de panden (voor wat betreft de hoofdmassa's en de gevelopeningen), al dan niet gecombineerd met horizontale accenten (kroonlijsten, speklagen, plinten en cordonlijsten), het materiaalgebruik, de toepassing van meer of minder rijk gedecoreerde dakkapellen, hoektorentjes, balkons, serre's en veranda's et cetera, de bijzondere situering en vormgeving van hoekpanden.

Met betrekking tot de *tuinen en de groenstructuur* zijn van belang:

- het tot een parkachtige groenzone getransformeerde gebied ter plekke van de voormalige lunetten, alsmede het doorzicht vanuit de villa's en herenhuizen aan de Coehoornsingel naar dit groengebied;
- de laanbeplanting van de Deventerweg met de eronder gelegen hagen;
- de laanbeplanting van de Coehoornsingel;
- het groene karakter van de voortuinen en de eenheid in en de wijze waarop voortuinen van elkaar en van de trottoirs zijn gescheiden (ijzeren hekwerken, buisleuning tussen gemetselde kolommen, hagen).

Begrenzing

Het beschermd stadsgezicht omvat de 19^e- en vroeg 20^e- eeuwse uitleg aan de noordzijde van de stad. Bij het vaststellen van de begrenzing is getracht zoveel mogelijk directe aansluiting te zoeken bij de omgrenzing van het reeds van rijkswege beschermd stadsgezicht Zutphen, waarin het direct aan de Grote Gracht grenzende deel van de noordelijke stadsuitleg al is opgenomen. Zo maken de Jacob Damsingel, Berkelsingel, het grootste deel van de Burgemeester Dijckmeesterweg en een klein deel van de Coehoornsingel met de daaraan gelegen bebouwing onderdeel uit van het reeds beschermde stadsgezicht.

Beginnend in de zuidoostelijke punt loopt de grens aldus langs de westzijde van de Coehoornsingel, vervolgens over het Zwartepad - een smal pad ter ontsluiting van de achtertuinen van de huizen aan de Jacob Damsingel en de Rozenhoflaan - en aan de overzijde van de Burgemeester Dijckmeesterweg langs de achterste perceelsgrenzen van de bebouwing aan de noordzijde van deze weg.

Aan de noordzijde ligt de begrenzing aanvankelijk aan de zuidoostzijde van het spoorwegemplacement tot achter de Hanzehof, van waar af de grens aan de buitenzijde van de buitengracht ligt langs de Hanzehal en het parkeer-terrein.

Vervolgens is de grens gelegen op de achterste grens van de particuliere tuinen en volkstuinten achter de bebouwing aan de Deventerweg, derhalve de scheidingslijn tussen deze groene strook en de sportvelden. De bebouwing van de Deventerweg is tot en met het kruispunt met de Heeckerenlaan binnen de grenzen getrokken.

Aan de overzijde van de Deventerweg volgt de grens de achterste perceelsgrenzen van de bebouwing tot aan de groene zone, van waar af de grens aan de buitenzijde van de gracht en langs de bebouwing van het Leeuwerikweidegebied is gelegen. De grens steekt langs de tennisbaan door naar de Berkel en volgt de noordzijde daarvan tot de Coehoornsingel.

De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/17/02.

Waardering

De 19^e- en vroeg 20^e-eeuwse stadsuitleg aan de noordzijde van de Zutphense binnenstad is van grote *stedenbouwkundige waarde* als een fraai en sterk samenhangend gebied, waarin architectuur en stedenbouwkundige opzet goed harmoniëren, en dat mede tot stand is gekomen op basis van een plan van uitleg en enkele aanvullende plannen. Binnen het beschermd stadsgezicht vormt het gebied, met de tot parkachtige groenzone getransformeerde voormalige lunetten Coehoorn met de erbij horende buitengrachten, een fraai en functioneel element.

De noordelijke stadsuitleg is tevens van grote stedenbouwkundige waarde als een gebied, waarin het merendeel van de bebouwing van hoogwaardige (esthetische) kwaliteit is, waaronder vele (potentiële) monumenten, waarvan de waarde belangrijk versterkt wordt, dankzij de situering in elkaars (directe) nabijheid en de situering ten opzichte van de openbare ruimte.

De 19^e- en vroeg 20^e-eeuwse stadsuitleg aan de noordzijde van de Zutphense binnenstad is van grote *cultuurhistorische waarde* als voorbeeld van een stadsuitleg, mogelijk geworden na de ontmanteling van de vesting en als voorbeeld van een stadsdeel ontworpen als woongebied voor de meer welgestelden, die in de vorige eeuw woonruimte zochten buiten de benauwde binnensteden, die niet langer voldeden aan de veranderende wooneisen. De bewaard gebleven restanten van de voormalige lunetten Coehoorn herinneren nog aan de vroegere status van Zutphen als vestingstad.

De 19^e- en vroeg 20^e-eeuwse stadsuitleg aan de noordzijde van de Zutphense binnenstad is van belang vanwege de *gaafheid* van de stedenbouwkundige opzet en de verschijningsvorm van het merendeel van de bebouwing. Essentieel is dat het gebied van de noordelijke stadsuitleg herkenbaar is als een na de ontmanteling van de vesting ontwikkeld, van veel groen voorzien woongebied voor de beter gesitueerden. Beschermenswaardig is de stedenbouwkundige opzet van het gehele gebied, waarvan een gedeelte in het reeds van rijkswege beschermde stadsgezicht Zutphen is gelegen.

Rechtsgevolg van de aanwijzing

3,120405029011

Ter effectueering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsver-eiste voldoen.

Bronnen

Literatuur

- I. Finaly, *Doorbroken barrières; architect F.W. van Gendt (1831-1900) en de negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen*, Bussum 1996.
- J. Harenberg, *Zutphen in oude ansichten, deel 1*, Zaltbommel 1979 (3^e druk).
- J. Harenberg, *Zutphen in oude ansichten, deel 2*, Zaltbommel 1977.
- B. Kuijs, B. Looper, J. Riemens en R. Stenvert, *F.H. van Etteger, architect van de nieuwe stad 1878-1910*, Gemeentearchief Zutphen, 1987.
- R.A.F. Smook, *Binnensteden veranderen*, Zutphen 1984
- A. de Zeeuw en J. Harenberg, *Zutphen in oude ansichten, deel 3*, Zaltbommel 1994.
- *Verslagen van den toestand der gemeente, 1878-1901*. Gemeentearchief Zutphen.

Met dank aan drs. C.P. Spits te Zutphen.

Kaarten

- Oriëntatiekaart
- Zutphen, plan van slechting en uitleg door F.H. van Etteger, 1878. Bron: Gemeentearchief Zutphen.
- Zutphen, na voltooiing van de stadsuitbreiding, 1912. Detail kaartblad 433, Zutphen, verkend in 1865. Herzien in 1907, gedeeltelijk herzien in 1912. Uitgave 1913. Detail kaartblad 434, Almen, verkend in 1865 en 1879. Herzien in 1907 en 1908, gedeeltelijk herzien in 1911. Uitgave 1913. In: *Historische Atlas Gelderland; Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000*, Den IJp 1989.
- Waarderingskaart

Colofon

Uitgave

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2011

Onderzoek en tekst

Gelders Genootschap

Kaartmateriaal

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex

Foto omslag

Gelders Genootschap

Redactie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex

Productie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/Drukkerij Mailfors, Amersfoort.

Bijlagen

1. Oriëntatiekaart
2. Zutphen, plan van slechting en uitleg door F.H. van Etteger, 1878
3. Zutphen, na voltooiing van de stadsuitbreiding, 1912
4. Waarderingskaart

3.120405029012



Oriëntatiekaart
Coehoorsingel-Deventerweg

Legenda

- grens beschermd stadsgesicht Coehoorsingel-Deventerweg
- grens beschermd stadsgesicht Zutphen

Topografie ©
 Topografische Dienst Kadaster
 Apeldoorn, 2009

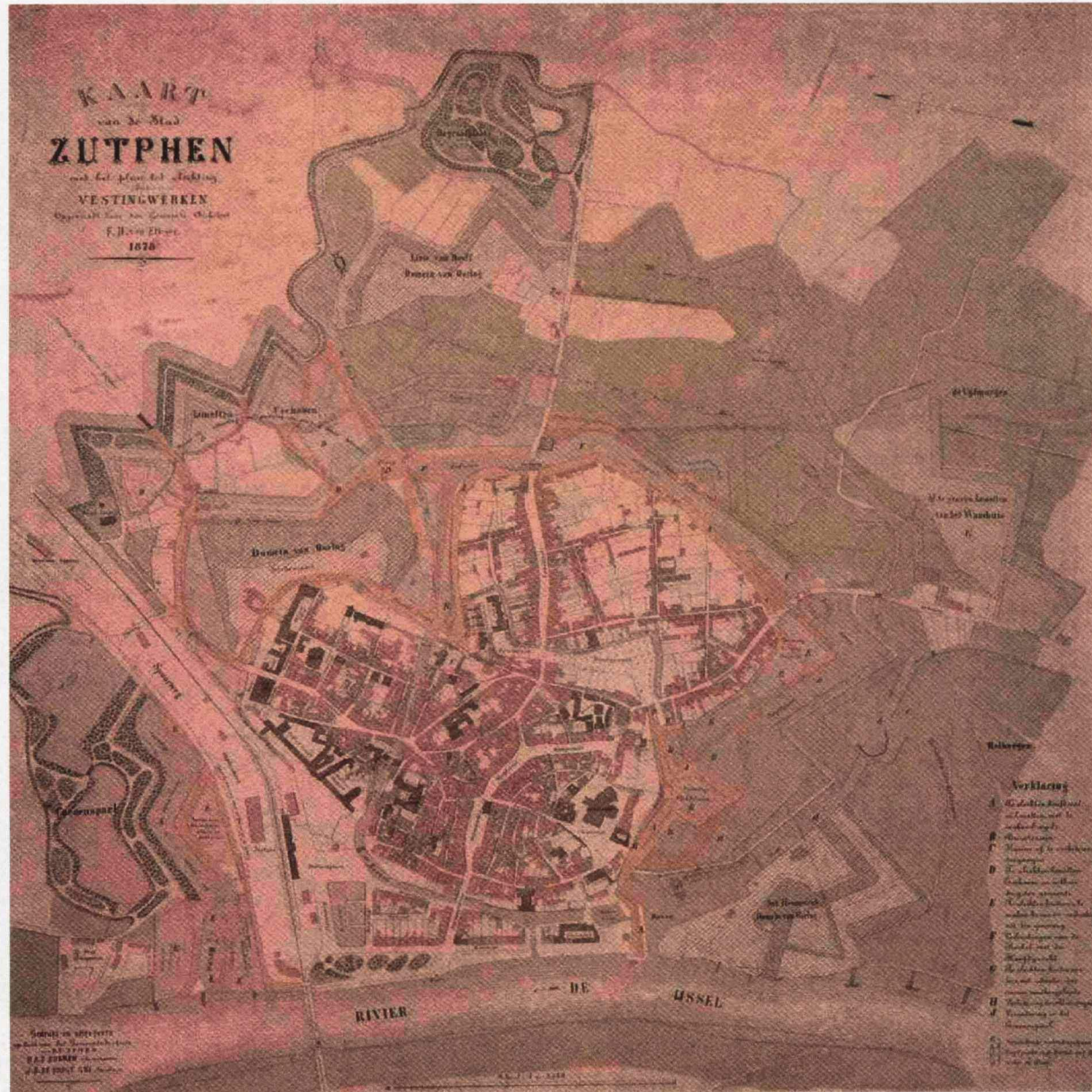
© RCE, e-KS/BB
 22 augustus 2011

0 200 400 m

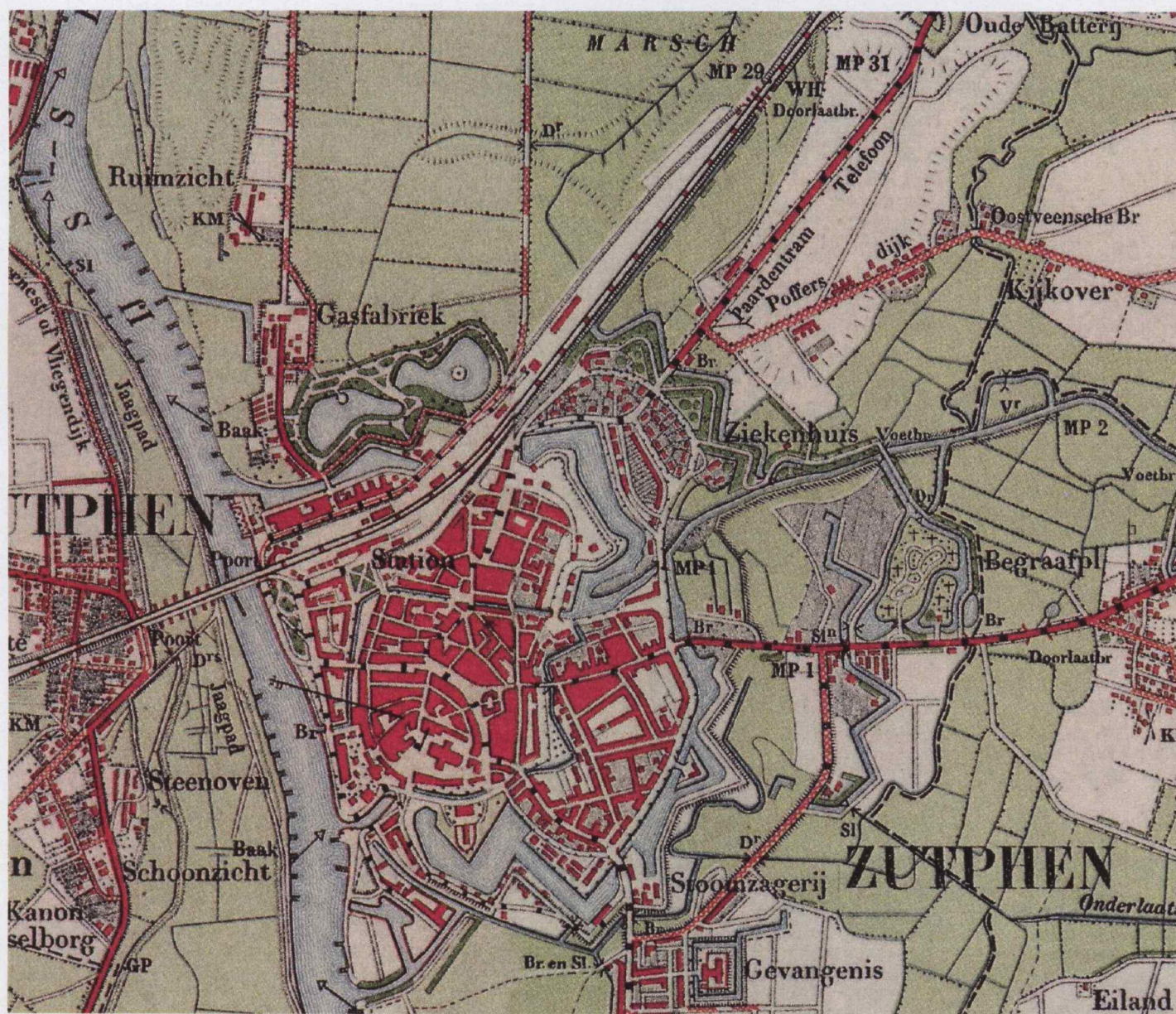


Kaart 1 Oriëntatiekaart

3,120405029013





Kaart 2 Zutphen, plan van slechting en uitleg door F.H. van Etteger, 1878





Kaart 3 Zutphen, na voltooiing van de stadsuitbreiding, 1912

Waarderingskaart Coehoornsingel- Deventerweg

Legenda

-  grens deelgebied
-  grens stadsgezicht

groenstructuur

-  parkaanleg
-  bomenrij

topografie

-  bebouwing
-  water
-  overig terrein
-  spoorweg
-  weg

0 100 200 m

Topografie © Topografische Dienst
Kadaster, Apeldoorn, 2009



© RCE, e-KS/BB
23 augustus 2011



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap



