

Beschermd stadsgezicht De 19^{de}-eeuwse Stadsuitleg



Datum in procedure: 27-02-2009

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing
van het beschermd stadsgezicht De 19^{de}-eeuwse Stadsuitleg
gemeente Nijmegen (Gelderland)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

Datum aanwijzing: 11-12-2013

Errata:

Nijmegen, De 19^{de}-eeuwse Stadsuitleg

De minister 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 De 19^{de}-eeuwse Stadsuitleg in de gemeente Nijmegen als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

Inleiding

De 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse schil betreft de eerste grote stadsuitleg van Nijmegen, mogelijk geworden na de opheffing van de vestingstatus in 1874. Al direct vanaf het begin beoogde men te komen tot een plan dat niet alleen de verkavelingsstructuur van het gebied moest aangeven, maar tevens een sterke samenhang moest bewerkstelligen in het stedenbouwkundige patroon en de architectonische opzet. Hygiëne en schoonheid waren belangrijke doelstellingen. Het streven naar schoonheid en daarmee verbonden het aantrekken van een nieuwe groep van welgestelden - o.a. uit voormalig Nederlands Indië - werd in niet onbelangrijke mate mede gevoed door de concurrentieslag met de stad Arnhem, die Nijmegen hierin was voorgegaan.

De definitieve grondslag voor de Nijmeegse stadsuitleg werd een plan uit 1878 van de architect L.A. Brouwer (1844-1891), met daarop aangebrachte wijzigingen van de als adviseur aangetrokken Maastrichtse stadsarchitect W.J. Brender à Brandis. Dit plan voorzag in een aantal rondom de oude stad lopende zeer brede, ruim van groen voorziene, singels, met zowel aan de zuid- als aan de oostzijde een groot, rond plein (respectievelijk het latere Keizer Karelplein en het Keizer Traianusplein) en een park aan de westzijde. Op het Keizer Karelplein kwamen behalve de beide singels nog twee boulevardachtige wegen uit, alsmede de St. Annastraat en de Graafseweg, twee belangrijke uitvalswegen.

Aan de nieuw aangelegde wegen werden in relatief korte tijd diverse villa's en vooral ook grote aantallen in rijen aaneen geschakelde herenhuizen gebouwd. Ook aan de uitvalswegen (Berg en Dalseweg, St Annastraat, Groesbeekseweg en de Graafseweg) werden reeksen herenhuizen en/of villa's gebouwd, alsmede in de direct aan de singels en uitvalswegen grenzende gebieden. De aard van de nieuwe bebouwing werd in belangrijke mate mede bepaald door de aan de

verkoop van de bouwterreinen verbonden voorwaarden. Verspreid over het gehele gebied werden op speciaal daartoe gereserveerde terreinen kerken, scholen, winkels en gebouwen met andere bijzondere functies gerealiseerd.

H.M. de Koningin bracht op 1 juli 1890 een bezoek aan Nijmegen, omdat zij had vernomen dat de "uitleg dezer stad zoo belangrijk en fraai was". Dankzij de in goede onderlinge samenhang ontworpen stedenbouw en architectuur van hoog niveau is - ondanks de verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog en verdere latere wijzigingen - ook heden ten dage nog steeds sprake van een groot aaneengesloten gebied van hoge ruimtelijke kwaliteit!

De gemeente Nijmegen heeft dit al geruime tijd geleden ingezien en besloot in 1986 tot een grondige inventarisatie van het gebied. Een definitieve erkenning van de vele aanwezige waarden volgde in 1990 met de aanwijzing tot Beschermd Stadsbeeld. Sindsdien zijn tal van panden gerestaureerd, waarbij de aandacht vooral ook uitging naar de beeldbepalende en kwetsbare gevel-elementen. Ook werd de St. Annastraat heringericht, waarbij men zoveel mogelijk recht heeft willen doen aan het oorspronkelijke concept.

Met de aanwijzing van de eerste grote stadsuitleg in zijn geheel als beschermd gezicht ex artikel 35 van de Monumentenwet 1988 heeft ook het rijk het grote belang van het gebied erkend. Bij de aanwijzing van de Nijmeegse benedenstad als van rijkswege beschermd stadsgezicht in 1980 werden reeds enkele, feitelijk tot de 19^{de}-eeuwse uitleg behorende stadsdelen meegenomen, namelijk de gebieden ten westen en noordwesten van de binnenstad (Nieuwe Markt e.o., Kronenburgersingel, Parkweg, Van Berghenstraat, Kronenburgerpark) en het Hunnerpark aan de noordoostzijde van de oude binnenstad.

Ontstaan en ontwikkeling:

De situatie voor de ontmanteling (kaart 1)

Nijmegen had tot aan de Vestingwet van 1874 haar vestingstatus behouden. Nog omstreeks het midden van de 19^{de} eeuw waren de bastions, buitenwerken en forten nog eens uitgebreid en verbeterd. In het omringende schootsveld gold een bouwverbod.

Van binnen naar buiten bestond de gordel achtereenvolgens uit: de van oorsprong middeleeuwse hoofdwal met stadsmuur en bolwerken, een ring uit de 17^{de} en 18^{de} eeuw van twaalf bastions, ravelijnen, couvre-face, traversen en bedekte weg en daaromheen een open schootsveld, omzoomd door reeksen lunetten met glacis uit de 18^{de} en 19^{de} eeuw. Van de twaalf bastions lagen er drie (in het westen en zuidwesten) in een natte gracht, de overige in een droge gracht. In het zuidoosten, bij de (restanten) van de lunetten bij Kijk in de Pot was een begraafplaats aangelegd die in 1860 reeds gemeentelijk eigendom was. Tussen 1860 en 1862 was bij Kijk in de Pot een nieuw fort gebouwd.

Aan de landzijde van de stad waren vijf stadspoorten: de Hezelpoort (west), Molenpoort (zuid), Ziekerpoort (zuid-zuidoost), Hert(og)steegpoort (zuidoost) en Hunnerpoort (oost). Vanaf de stad gezien liepen wegen vanuit deze poorten straalsgewijs naar omliggende plaatsen. Ook aan de Waalkade bevonden zich enkele poorten. Aan de westzijde van de stad lag een kleine haven. Ten behoeve van de spoorlijn Nijmegen-Kleef werd in 1865 - dus nog voor de opheffing van de vestingstatus - een station gebouwd, even ten zuidoosten van het huidige Keizer Karelplein. Dit station werd voorlopig verplaatst naar een locatie even ten noorden van het huidige NS-station toen in 1879 de spoorverbinding Arnhem-Nijmegen werd geopend. Voor de aanleg van deze verbinding, alsmede voor die met 's-Hertogenbosch (1881) en Venlo (1883) zijn van het begin af aan terreinen gereserveerd. Pas in 1892 werd begonnen met de bouw van een definitief station, naar ontwerp van rijksbouwmeester C.H. Peters.

De ontmanteling

De in 1874 aangenomen Vestingwet voorzag o.a. in de opheffing van de Nijmeegse vestingstatus, waarna de vestingwerken konden worden ontmanteld en verkocht. De gemeente wenste de vestinggronden en bloc over te nemen, tegen betaling van de koopwaarde, en de slechting in eigen beheer uit te voeren. De slechtingsplannen zouden in overleg met en volgens een basisplan van het Rijk ter hand worden genomen. De gemeente benoemde al direct in 1874 een "Commissie tot de uitleg der stad" die de aanstaande ontmanteling en uitleg moest coördineren. De commissie bestond uit drie vooraanstaande Nijmeegse inwoners, die zich in het verleden krachtige voorstanders van de ontmanteling en uitleg hadden betoond, namelijk de advocaat W. Francken (1822-1890), de steenfabrikant H.L. Terwindt (1820-1892) en de koopman en wethouder J.H. Graadt van Roggen (1831-1902).

Na verschillende onderhandelingen werd de onderhandse verkoop van alle vestinggronden aan de gemeente bekrachtigd bij wet van 6 augustus 1878. Architect F.W. van Gendt (1831-1900), ingenieur voor de ontmanteling der vestingen bij de Dienst der Registratie en Domeinen van het Ministerie van Financiën, maakte de plannen op grond waarvan de onderhandelingen tussen Rijk en gemeente werden gevoerd.

Het Ministerie van Oorlog wenste (blijkens het procesverbaal van overgave en overname van 6 januari 1876) bij de verkoop de nodige terreinen te reserveren, namelijk de gronden gelegen tussen bastion Oranje, bastion Hertogsteegpoort en de buitenlimieten van de gronden van de lunetten bij Kijk in de Pot, exclusief de begraafplaats en de gronden die reeds in particulier eigendom waren, voorts de grond ten westen van bastion Hertogsteegpoort (inclusief het ravelijn) en een terrein binnen de oude vesting. Op de bijbehorende kaart is tevens te

zien dat in het westen een brede noord-zuidgerichte strook was gereserveerd door de Staatsspoorwegen (o.a. ten behoeve van de spoorverbinding Arnhem-Nijmegen), dat aan de westzijde van de stad aan de Waal een grotere haven was aangelegd, de zogenaamde Nieuwe Haven, terwijl ook voor de gasfabriek een terrein was gereserveerd.

De slechting zelf leverde weinig problemen op. Met de door de afgraving van de vestingwerken vrijkomende gronden konden de lager gelegen terreinen worden opgehoogd. De stadspoorten werden gesloopt, waarbij de Hezelpoort nog in 1876 als eerste aan de beurt was. Reeds in 1880 waren alle wallen en poorten gesloopt en de grachten gedempt. Met uitzondering van de Belvédère en bouwsels in het Kronenburgerpark werd alles met de grond gelijk gemaakt.

Plannen voor de stadsuitleg

De gemeente pakte de zaken voortvarend aan, waarbij genoemde Commissie tot de Uitleg der Stad een zeer belangrijke rol speelde. Vanaf het begin beoogde men te komen tot een plan dat niet alleen de verkavelingsstructuur van het gebied moest aangeven, maar tevens een sterke samenhang moest bewerkstelligen in het stedenbouwkundige patroon en de architectonische opzet. Hygiëne en schoonheid waren belangrijke doelstellingen. De opbrengsten van de verkoopbare bouwterreinen op de na slechting vrijgekomen gronden kwamen ten gevolge van de overeenkomst volledig aan de gemeente toe.

Plannen Van Gendt (1876) en Brender à Brandis (1878)

F.W. van Gendt stelde in 1876 een voorlopig plan op om een idee te krijgen van de mogelijkheden. Het plan omvatte een stelsel van twee ring- of singelwegen om de stad, waarvan de buitenste met 28 meter de breedste was. Buiten beide singels waren nog delen van een derde ringweg geprojecteerd - net als de binnenste ring 20 meter breed - die echter werd onderbroken door de gereserveerde militaire terreinen.

Haaks op deze ringwegen plaatste Van Gendt diverse radiale dwarsstraten, waarvan de straat buiten de voormalige Molenpoort ca. 30 meter breed moest worden. De overige dwarsstraten varieerden in breedte van 12 tot 15 meter. De meeste van de in totaal 41 bouwblokken waren min of meer rechthoekig van vorm.

Inmiddels had de commissie W.J. Brender à Brandis, stadsarchitect van Maastricht, aangetrokken als adviseur. Deze gaf in 1877 zijn visie op het voorstel van Van Gendt. Brender à Brandis was van mening dat de stadsuitbreiding zowel vanuit hygiënisch als vanuit architectonisch standpunt niets te wensen mocht overlaten, omdat alleen dan de nieuwe wijken spoedig bewoond zouden raken. Daartoe was een ruime aanleg van straten en pleinen nodig, alsmede beplantingen, goede bestrating en waterleiding. Hij vond dat de boulevards en de straten in het algemeen te smal waren ontworpen, waardoor niet overal de gewenste beplanting kon worden aangebracht. Voorts was hij van mening dat voor een goede aansluiting van wegen ten zuiden van de stad een groot plein nodig was met een middellijn van minstens 60 meter en dat aan de westzijde een bouwblok moest worden gereserveerd voor markten, een slachthuis en andere bijzondere bestemmingen.

Na de nodige onderhandelingen werden uiteindelijk in 1878 ongeveer 80 hectare vestinggronden aan de gemeente verkocht. Inmiddels had de gemeente aan Brender à Brandis opdracht gegeven om een plan van uitleg te maken. Voor een geheel nieuw plan was echter geen ruimte omdat de uitvoering van de ontmanteling gekoppeld moest blijven aan de kosten- en exploitatie-berekeningen die gebaseerd waren op het plan van Van Gendt. Brender à Brandis presenteerde zijn plan nog datzelfde jaar. De hoofdstructuur was een afgeleide van die uit het plan van Van Gendt: twee gebogen boulevards (ringwegen), die samen de landzijde van de stad vrijwel geheel omsloten. Nieuwe elementen waren enkele pleinen in ronde en ovale vormen en zowel aan de oost- als westzijde van de stad een groot park.

Plan Brouwer (1878 (kaart 2)

De commissie legde echter in september 1878 het voorstel van Brender à Brandis om advies voor aan de in 's-Gravenhage wonende architect-ingenieur L.A. Brouwer (1844-1891), die eerder voor de stad Groningen een plan van uitleg had vervaardigd. Brouwer corrigeerde het plan van Brender à Brandis, met als nieuw sterk accent één groot rond, plein (rondpoint) aan de zuidzijde van de stad (latere Keizer Karelplein), waarop zeven wegen uitkwamen. Ook het station werd vanaf dit centrale plein ontsloten, via de huidige Van Schaeck Mathonsingel. Vanaf de stad leidde overigens een tweede weg naar het station, namelijk de Spoorstraat. De twee vrijwel gelijkwaardige, parallel lopende boulevards (ringwegen) uit het plan van Brender à Brandis werden vervangen door één zeer brede boulevard (latere St. Canisiussingel en Oranjesingel) en één smallere, niet beplante straat (latere Van Welderenstraat en In de Betouwstraat). De twee stadsparken bleven gehandhaafd, zij het in gewijzigde vormen. Brender à Brandis bleef echter verantwoordelijk voor het plan van uitleg en bracht op zijn beurt weer enkele wijzigingen aan, met name met betrekking tot de bouwblokken en wegen in de nabijheid van het ten oosten van de stad geprojecteerde park.

Het plan van Brouwer werd met de aanpassingen van Brender à Brandis uiteindelijk de basis voor de uitleg van de stad. Met de keuze voor stedenbouwkundige patronen in de vorm van sterren en radialen, en voor de brede maatvoering van de aan te leggen singels en boulevards, werd uiteindelijk in zekere zin de reconstructie nagevolgd die baron Georges Haussmann tussen 1853 en 1870 voor de stad Parijs doorvoerde en die sindsdien in meerdere grote Europese steden was toegepast. Niet bekend is of Brouwer en/of Brender à Brandis zelf in Parijs zijn geweest om de ontwerpen van Haussmann te bestuderen. Zeker is wèl dat Brender à Brandis een bezoek bracht aan het door Parijs beïnvloede Antwerpen, en aan Breda en Venlo.

De feitelijke stadsuitleg

De eerste fase (1879-1886)

Met de feitelijke stadsuitleg ging men direct in 1879 voortvarend van start. De gemeente benoemde als hoofd-opzichter de heer W.C.A. Hofkamp. Deze ontwierp samen met Brender à Brandis tal van kleinere straten- en verkavelingsplannen, die gezien kunnen worden als verdere uitwerkingen van het hoofdplan van uitleg.

Een eerste fase (1879-1886) omvatte ruwweg:

- de aanleg van de nieuwe hoofdwegen (Canisiussingel en Oranjesingel, Keizer Karelplein, Nassausingel en Kronenburgersingel, Stationsweg (latere Van Schaeck Mathonsingel), en Bisschop Hamerstraat) en de aanleg van het gebied tussen deze singels en de oude stad, waarbij de terreinen tussen de Hertogstraat en de Ziekerstraat en tussen de Van der Bruggenstraat en St. Jorisstraat grotendeels onbebouwd bleven;
- de aansluiting van bestaande (uitvals)wegen (St. Annastraat/Groesbeekseweg en Graafseweg) op het Keizer Karelplein;
- de verdere inrichting van het gebied tussen de Kronenburgersingel-Graafseweg en het Station, o.a. de aanleg van de Nieuwe Marktstraat, Vredestraat en Stieltjesstraat, alsmede de Van Oldenbarneveltstraat (vroeger : Bottendaal) en Vondelstraat, waarbij het gebied ten noorden van de Spoorstraat grotendeels voor bijzondere functies werd gereserveerd (o.a. de reeds bestaande gasfabriek uit 1872, voorts de waterleiding, diverse scholen en ten noorden van de Lange Hezelstraat de Korenbeurs en veemarkt);
- de aanleg van de eerste straten tussen de St. Annastraat en de Groesbeekseweg en in de omgeving van het Mariaplein;
- de aanleg van de parken (Kronenburgerpark en Hunnerpark) en plantsoenen waarbij langs de stadszijde van het Kronenburgerpark de Parkweg werd aangelegd als een hoge wandelweg langs het

park, waartoe deze weg werd opgehoogd tot aan de rand van de voormalige walmuur (verder zie 2.6);

- de bouw van de buitensociëteit “De Vereeniging” aan het Keizer Karelplein en de aanleg van de bijbehorende tuin, de daarachter gelegen Wielerbaan van de “Maatschappij tot exploitatie van een Velocipèdebaan te Nijmegen” en de ernaast, aan de Oranjesingel gelegen Renbaan, die zich uitstreckte tot aan de kruising met de Berg en Dalseweg.

Op 16 en 17 augustus 1886 werd de voltooiing van deze eerste fase feestelijk gevierd. Als huldeblijk aan de commissie werden de drie leden - bekend geworden als “het Driemanschap” - uitgenodigd om als eerste de nieuwe, door stadsarchitect J.J. Weve ontworpen, brug over de Voerweg te betreden. Op de stadsplattegrond van 1888 zijn de resultaten van de stadsuitleg goed te zien.

De voltooiing van de aanleg van de nieuwe straten betekende overigens niet dat ook de daaraan gelegen percelen inmiddels allemaal bebouwd waren. Dit nam nog diverse jaren in beslag.

De tweede fase (1895-ca. 1930) (kaart 3)

In de periode na de feestelijke viering werd weliswaar op meerdere lokaties gebouwd, maar de grootste vaart was er uit. Pas vanaf 1894 werden vele nieuwe straten aangelegd en kwam weer een grote bouwstroom op gang. Deze duurde in de betrokken gebieden voort tot omstreeks 1915, hoewel ook in de twintiger jaren nog enkele lege plekken werden ingevuld.

De eerste grote uitbreidingen binnen deze tweede fase werden mogelijk door het vrijkomen van het achter De Vereeniging aan de Groesbeekseweg gelegen terrein van de Wielerbaan in 1894. Het vormde één groot aaneengesloten nieuw bouwterrein met de locatie van het in datzelfde jaar gesloopte Fort Kijk in de Pot, dat pas in 1860-1862 was gebouwd. In dit gebied werden vanaf 1894 diverse nieuwe straten aangelegd. Bij deze stedenbouwkundige operatie werd niet

getornd aan het raamwerk van de stadsuitleg. De belangrijkste van de nieuw aangelegde wegen waren de evenwijdig aan de Groesbeekseweg lopende Wilhelminasingel met in het verlengde daarvan de Johannes Vijghstraat en de Fagelstraat en daarnaast de langs de zuidzijde van de Renbaan gelegen Waldeck Pymontsingel. Op het terrein tussen de Waldeck Pymontsingel, de Daalseweg, de Groesbeeksedwarsweg en het voormalige Fort Kijk in de Pot verreesen tussen 1887 en 1897 enkele zogenaamde woonkolonies met arbeiderswoningen. Het betrof hier particuliere projecten, geïnitieerd vanuit economische of filantropische motieven. Bewaard zijn gebleven de woningen aan het begin van de Daalseweg en aan de Waldeck Pymontsingel en de woonkolonie Volksbelang. De arbeiderswoningen van Volksbelang zijn gebouwd aan de Groesbeeksedwarsweg en drie haaks hierop staande nieuwe straten. De straten zijn door de gemeente aangelegd met puin van het Fort Kijk in de Pot. De gemeente wilde met de middelste van de drie straten tevens een betere toegangsweg verkrijgen naar de sinds 1810 op de vestinggronden gelegen algemene begraafplaats aan de Stenenkruisstraat.

Het terrein van de Renbaan bleef veel langer onbebouwd en werd nog enkele jaren gebruikt als sportterrein. Pas vanaf ca. 1905 werden wegen aangelegd over het terrein, waarbij het aan de Berg en Dalseweg grenzende gedeelte het eerst aan de beurt was. Vanaf de binnenstad gezien kreeg de Hertogstraat via de Prins Hendrikstraat een logische verbinding met de Daalseweg. Evenwijdig aan de Oranjesingel werd omstreeks 1910, midden over het terrein van de voormalige Renbaan, de Bijleveldsingel aangelegd. De kavels tussen beide singels werden bebouwd met herenhuizen. Het middendeel van de Bijleveldsingel werd verbreed tot het Julianaplein, waaraan in 1922 de imposante HBS voor meisjes werd gebouwd. Enkele jaren later, in 1930, werd op de hoek van de Bijleveldsingel en de Wilhelminasingel een nieuwe aula voor de universiteit gebouwd. Een groot deel van de Renbaan is tot op heden onbebouwd gebied gebleven.

Omstreeks 1895 werd ook aan de oostzijde van de stad het stratenplan verder uitgebreid, met o.a. de Graadt van Roggenstraat en de Regentessestraat. Het Mariaplein kreeg een stervormig karakter, als gevolg van de aanleg van een zesde op het plein uitkomende weg, namelijk de Dominicanenstraat. Een relatief grootschalig bebouwingselement was het in 1895 gebouwde Wilhelmina-ziekenhuis aan de Claes Noorduijnstraat (vroeger: Spaarbankstraat), tegenover de Regentessestraat. Het complex, thans “Verpleeghuis Margriet”, werd herhaaldelijk verbouwd en uitgebreid.

De stadsplattegronden van 1897 en 1908 geven een goede indruk van de dan gerealiseerde straten en bebouwing.

De belangrijkste stedenbouwkundige ontwikkelingen vanaf ca. 1930

Toen in de loop van de jaren twintig ook de laatste plekken waren ingevuld, leek de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied afgerond. Vooral de bouw van de Waalbrug en de oorlogsverwoestingen leidden echter ook nadien nog tot nieuwe, wezenlijke aanpassingen. Ten behoeve van de Waalbrug en de bijbehorende opritten moest het Hunnerpark en omgeving ingrijpend worden veranderd. De verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog - vooral ten gevolge van het bombardement van 22 februari 1944 - waren zeer omvangrijk. Behalve het centrum werden vooral het gebied tussen het station en het Keizer Karelplein en de omgeving van de Batavierenweg zwaar getroffen. Het herstel zou uiteindelijk tot in de jaren zeventig duren.

De omgeving van het station is daarbij onherkenbaar veranderd. Naar ontwerp van Sybold van Ravesteyn werd in 1954 een nieuw station gebouwd. Het Stationsplein werd aanmerkelijk vergroot en herhaaldelijk opnieuw ingericht. De Spoorstraat werd omgelegd en via de Tunnelweg en een tunnel onder de sporen werd een nieuwe verbinding gemaakt met de stadsdelen aan de westzijde van het spoor.

De bebouwing

Uitgifte van kavels en daaraan verbonden voorwaarden

Nadat de belangrijkste openbare werken waren uitgevoerd kon met het bouwen worden begonnen. Voor de bijzondere gebouwen werden op enkele plekken kavels gereserveerd. De overige bouwterreinen werden steeds bloksgewijs in veiling gebracht. Bij de verkoop werden door de gemeente strikte voorwaarden gesteld. Deze voorwaarden verschilden van blok tot blok en betroffen doorgaans :

- de termijn waarbinnen de aan te kopen percelen bebouwd moesten zijn;
- een minimum of maximum aantal te bouwen panden;
- rooilijnen; aanduiding zones die niet bebouwd mochten worden (ook niet met serres en/of andere kleine bijgebouwen en hokken); maximaal te bebouwen oppervlakte;
- het type bebouwing (villa's, aaneengesloten herenhuizen, bijzondere bebouwing);
- de minimale huurwaarde van de te bouwen panden;
- eisen aan de (voor)gevels : richting, minimale breedte en hoogte; verplichte beoordeling en vereiste goedkeuring van de voorgeveltekening door een commissie van deskundigen, aan te wijzen door B&W; geen blinde gevels aan straatzijden;
- het materiaalgebruik;
- type en hoogte van de erfafscheiding tussen erf en straat en tussen het erf en de belendende erven, voor zover gelegen tussen de openbare weg en de rooilijn (veelal door middel van een ijzeren hek van tenminste 1 meter hoog).

De bouwers

Een aanzienlijk deel van de te bebouwen blokken werd gekocht door architect L.A. Brouwer. Later ging de grond over aan de Nijmeegsche Maatschappij tot Exploitatie van Bouwterreinen, met als directeuren genoemde Brouwer en F.H. Fockema. Bij de aankoop hoorde de verplichting tot het stichten van een “uitspanningslocaal met een tuin

van vermaak" ("De Vereeniging"), alsmede de aanleg van een renbaan ("De Wedren") en wielerveden. Brouwer - die zelf tal van villa's en herenhuizen ontwierp - werd in officiële stukken steeds aangeduid als architect, maar trad in feite vooral ook op als projectontwikkelaar. Het merendeel van de nieuwe woonhuizen werd ontworpen en gebouwd door Nijmeegse architecten, timmerlieden en aannemers, waaronder G. en P. Buskens, H.L. Esmeijer, J. Knoops, W.J. Maurits, Fa. Van der Pluym en Gielen, D. Semmelink en W.J.H. van der Waarden.

Type bebouwing en architectuur

De nieuwbouw betrof overwegend (aaneengesloten) herenhuizen en voorts enkele villa's en bijzondere gebouwen, waaronder diverse scholen en kerken. Sociale woningbouw werd overgelaten aan het particulier initiatief en kwam slechts in beperkte mate van de grond. Voorbeelden waren het bouwblok van de Spaarbank aan de Dr. Claes Noorduijnstraat (architect J. Moll, Hengelo), de woonkolonie Hulpbetoon van stadsarchitect J.J. Weve aan de Groesbeeksedwarsweg (inmiddels gesloopt), de woningblokken aan de Daalseweg en de Waldeck Pyramontsingel en het wijkje Volksbelang aan de Groesbeeksedwarsweg, Vonckstraat, Van Lyndenstraat en Singendonckstraat (oorspronkelijk Volksbelang I, II en III) van architect en mede-initiatiefnemer W. J. Maurits.

In het algemeen lagen aan de belangrijkste wegen de grootste kavels met daarop de grootste herenhuizen en villa's, terwijl aan de secundaire wegen vooral aaneengesloten herenhuizen werden gebouwd. In de smalste straten verrezen complexen beneden- en bovenwoningen, die aan de straatzijde oogden als gewone herenhuizen. De weinige complexen met arbeiderswoningen werden gebouwd op terreinen tussen de Daalseweg, het voormalige Fort Kijk in de Pot en de algemene begraafplaats aan de Stenenkruisstraat. Net als bijvoorbeeld in Arnhem (o.a. Burgemeesterswijk, Boulevardkwartier) en Apeldoorn (Villawijk De Parken) bleek de verkoop van de grote kavels en de bouw van villa's moeizaam te

verlopen en werd hier en daar (bijvoorbeeld aan de St. Canisiussingel, Oranjesingel en het Keizer Karelplein) in plaats daarvan ook de bouw van dubbele villa's en aaneengesloten herenhuizen toegestaan.

De architectuur van de gebouwde villa's en herenhuizen was in het algemeen kenmerkend voor de periode waarin zij tot stand kwamen. Aanvankelijk - tijdens de eerste grote bouwfase - was dat vooral neorenaissance en wat later ook chaletstijl en eclecticisme, met veel afwisseling tussen de in baksteen opgetrokken gevels, veelal verrijkt met torenachtige uitbouwsels, erkers, balkons, speklagen en omlijste ramen, deuren en dakkapellen. Ook de veel eenvoudiger boven- en benedenwoningen aan de smallere straten en zelfs de arbeiderswoningen werden versierd met de voor de neorenaissance zo kenmerkende speklagen. Wat bij het twee bouwlagen hoge herenhuis een trapgevel was, werd bij de eenlaagse arbeiderswoning een houten dakkapel met fronton. De architectuur van veel van de jongere gebouwen wordt meer gekenmerkt door invloeden van de Art Nouveau. In het algemeen werd aan de hoeklocaties extra aandacht besteed. Vele hoekpanden in het singelgebied kregen een afgeschuinde hoek en een extra accent in de vorm van een hoektorentje.

Vervangende nieuwbouw vanaf 1930

Sinds omstreeks 1930 de laatste open plekken in het gebied van de stadsuitleg waren volgebouwd, is op diverse plekken de oorspronkelijke bebouwing door nieuwbouw vervangen, terwijl op zeer beperkte schaal nog aanvullende nieuwbouw tot stand kwam. Verwoestingen tijdens de Tweede Wereldoorlog waren op een aanmerkelijk deel van de aangeduide locaties de aanleiding voor de nieuwbouw.

Groenvoorzieningen, tuinen en erfafscheidingen

Over de rol van het groen in de stadsuitleg werd van het begin af aan uitgebreid gefilosofeerd. Brender à Brandis bepleitte de toepassing van een ruime aanleg van straten en pleinen, en wel dusdanig dat deze alle beplant zouden kunnen worden. De aantrekkelijkheid van de nieuwe wijken mocht noch uit hygiënisch, noch uit architectonisch standpunt iets te wensen overlaten. Een en ander werd ondersteund door een tweetal verenigingen, namelijk het Straalmanfonds (1825) en de Vereeniging tot verfraaiing van Nijmegen en het Schependom (1878). Laatstgenoemde vereniging had tot doel het verfraaien van de wandelplaatsen, straten en pleinen van de stad en het zoveel mogelijk onderhouden en beschermen van de wandelplaatsen, ‘alles na overleg en in overeenstemming met het gemeentebestuur’. Aan de inrichting van boulevards, wegen, parken en plantsoenen werd dan ook bijzondere zorg besteed. In 1880 werden daartoe o.a. de tuinarchitecten Leopold Rosseels en Jan Copijn bij de planvorming betrokken.

Het oudste plan voor de inrichting van het **Keizer Karelplein** was van de hand van Jan Copijn (1812-1886) uit Groenekan bij Utrecht. Dit plan van 1880 omvatte een naar het midden toe oplopende tuin met talrijke imitatie rotspartijen. Van het begin af aan was er kritiek op de inrichting van het plein met als kernpunt dat men door het verhoogde middendeel het plein niet kon overzien. Reeds in 1883, dus drie jaar nadien, werd het middendeel heringericht naar ontwerp van Liévin Rosseels (1843-1921), een jongere broer van de inmiddels overleden Leopold Rosseels. In het middendeel werd nu een laaggelegen vijver aangelegd met daar overheen een drietal houten bruggen. De toegangen tot het plantsoen lagen precies tegenover op het plein uitkomende wegen. Het beeld van Keizer Karel werd hier in de zestiger jaren geplaatst.

Voor het ontwerp van het **Kronenburgerpark** aan de westzijde van de binnenstad tekende de Leuvense tuinarchitect Leopold Rosseels. Het

definitieve ontwerp dateert van 1882. Het park werd omzoomd door een rij bomen en doorsneden door een groot aantal paden. Aan de voet van de Kronenburgertoren lag een grote waterpartij met over het smalste gedeelte een houten brug. De walmuur werd verlaagd op een zodanige wijze dat het leek alsof de muur in de loop der tijd vervallen was. De aanleg werd in zijn totaliteit gekenmerkt door ronde vormen, brede sierlijke lijnen en een schilderachtig, romantisch karakter. Een eerder ontwerp werd aangepast naar voorstellen van architect P.J.H. Cuypers. Deze bemoeide zich namens de Rijksdienst voor Museumgebouwen met de inrichting van het park omdat de te restaureren Kronenburgertoren met een gedeelte van de oude walmuur daarin zou worden opgenomen. De aanpassingen waren zodanig dat het moest lijken alsof de toren een gedeelte van zijn grachten behouden leek te hebben. Ook het aantal paden was teruggebracht.

Aanvankelijk was het de bedoeling om van het **Hunnerpark** aan de oostzijde van de binnenstad een ruim opgezet villapark te maken met 54 villa's en herenhuizen omgeven door veel groen en waterpartijen. De aanleg van dit village gebied vond echter geen doorgang. In plaats daarvan werd in 1885 door Liévin Rosseels een nieuw plan gemaakt dat met een aantal kleine wijzigingen werd uitgevoerd. Ook de inrichting van dit park werd gekenmerkt door ronde vormen, brede sierlijke lijnen en het schilderachtige, romantische karakter. Ter plekke van het huidige Keizer Traianusplein lag een ovaal plantsoen, met in het midden een fontein. Ten noordwesten van dit plantsoen was een langgerekte groenstrook ontworpen die zich langs de gebogen Batavierenweg uitstrekte. Aan de westzijde werden de deels herbouwde walmuren in de parkaanleg opgenomen.

Rosseels ontwierp overigens in 1886 ook de uitbreiding van het Valkhofpark in noordelijke richting. Dit park was aan het einde van de 18^{de} eeuw ontworpen door Johan David Zocher sr. en omstreeks 1835 heringericht naar ontwerp van Hendrik van Lunteren.

Het plantsoen op het **Stationsplein** werd tussen 1897 en 1908 aangelegd. Van dit plantsoen dat later weer verdween, is verder weinig bekend.

Behalve het Keizer Karelplein ontwierp Copijn ook de plantsoenen aan de Van Schaeck Mathonsingel (vroegere Stationsweg), Nassausingel en Kronenburgersingel. De door Copijn ontworpen aanleg voor de **Van Schaeck Mathonsingel** met een centraal gelegen fontein en enkele langgerekte, flauw gebogen paden werd echter in 1916 vervangen door een nieuwe groenstrook ontworpen door de Haarlemse tuinarchitect Leonard A. Springer (1855-1940). De fontein, centraal in de langgerekte strook, bleef gehandhaafd. Aan weerszijden werden twee langgerekte perken aangelegd in klassieke vormen. Aan beide zijden werd tussen de lange perken een kleiner, vierkant perk aangelegd. Het geheel werd aan de straatzijden omzoomd door een bomenrij.

Voor de **Nassausingel en Kronenburgersingel** liet Copijn zich inspireren door de Parijse Boulevard Richard Lenoir. Het plan omvatte een viertal gazons, zogenaamde “carré creux”, met een volkomen plat middengazon, dat 35 centimeter lager lag dan de buitenrand. Aan de straatzijden werden de groenstroken omzoomd door een bomenrij. In 1926 werd het zogenaamde Quack-monument opgericht, ter afsluiting van de Nassausingel aan de noordzijde.

De **St. Canisiussingel** en de **Oranjesingel** kregen beide een centraal gelegen rijbaan met aan weerszijden een met bomen beplante groenstrook en daarbuiten een ventweg. Smallere straten als de Van Spaenstraat en Van Slichtenhorststraat werden slechts voorzien van een rij bomen aan iedere zijde, terwijl in de smalste straten - bijvoorbeeld tussen de singels en de oude stad - alleen plaats was voor een rijbaan met aan weerszijden trottoirs. Oude aanbestedingen voor het leveren van bomen gaven voor enkele straten een indruk van de

oorspronkelijk aangeplante soorten: linden (Graafseweg), esdoorns (Marktstraat), iepen (Van Oldenbarneveltstraat).

Behalve de parken, plantsoenen en groenstroken werden ook de **tuinen** van wezenlijk belang geacht voor de beoogde ruime opzet en groene uitstraling. De (voor)tuinen moesten tot omstreeks 1915 veelal door middel van ijzeren hekwerken van minsten een meter hoog van de openbare weg en van elkaar worden afgescheiden. Later werden ook gemetselde muren of combinaties van metselwerk en ijzeren hekwerk toegepast.

De voormalige **algemene begraafplaats** aan de Stenenkruisstraat en het **Julianapark** liggen binnen de begrenzing, maar zijn niet aangelegd in de periode van de stadsuitleg. De Algemene begraafplaats die al sinds 1810 op de vestinggronden aan de Stenenkruisstraat lag, werd in de jaren zeventig van de negentiende eeuw tot tweemaal toe fors uitgebreid. In 1905 werd de begraafplaats gesloten en vanaf 1925 werden het rooms-katholieke, het joodse en een gedeelte van het protestantse deel geruimd en ingericht als park, het Julianapark. De begraafplaats en het fort, waar nu het park is gesitueerd vormen weliswaar een ontwikkeling, die dateert van voor de stadsuitleg, maar maken er door hun transformatie ten tijde van de uitleg toch deel van uit. Hierdoor is dit bij uitstek een gebied waar de meerdere cultuurhistorische lagen van de stadsuitleg nog zichtbaar zijn in de contouren van het park en de ligging van bepaalde straten.

Huidig ruimtelijk karakter

Algemeen

De 19^{de}-eeuwse schil - de naam zegt het al - ligt als een gordel rondom de oude stad. De hoofdstructuur van het gebied wordt vooral bepaald door de brede, rondom de stad gelegen singels (St. Canisiussingel, Oranjesingel, Nassausingel en Kronenburgersingel), het Keizer Karelplein met de naar het NS-station lopende Van Schaeck Mathonsingel en de op het plein uitkomende uitvalswegen (Graafseweg, St. Annastraat-Groesbeekseweg), alsmede de Berg en Dalseweg met het Mariaplein en het Kronenburgerpark.

Van de oorspronkelijke bebouwing hebben vooral de villa's aan het Keizer Karelplein en directe omgeving plaats gemaakt voor modernere kantoorgebouwen met een grootschaliger karakter voor wat betreft hoogte en massa. Het bebouwingsbeeld van de singels en uitvalswegen wordt daarentegen nog steeds in belangrijke mate bepaald door het grote aantal bewaard gebleven herenhuizen, op bepaalde plaatsen afgewisseld met kerken, scholen of andere gebouwen met bijzondere functies. De statige herenhuizen - doorgaans van twee forse bouwlagen met kap - hebben veelal een souterrain en een bèl-etage, bereikbaar door middel van een trap. Een groot deel van de huizen is aaneen gebouwd, waardoor op meerdere plaatsen over langere afstanden gesloten gevelwanden bestaan, waarin o.a. de vele dakopbouwen, gevelijsten en balkons karakteristieke elementen zijn. In het gebied komen vele hoekpanden voor, waarvan meestal beide aan de straatzijde grenzende gevels zorgvuldig zijn vormgegeven en gedetailleerd. Veel hoekpanden hebben een afgeschuinde hoek en een extra accent, bijvoorbeeld in de vorm van een hoektorentje. De statige uitstraling wordt versterkt doordat vele tuinen nog door middel van de oorspronkelijke ijzeren hekwerken van de trottoirs worden gescheiden. De hekwerken zijn van wezenlijk belang: daar waar deze zijn verdwenen en de voortuinen in parkeerplaatsen zijn omgezet, wordt de waardevolle samenhang in het

ruimtelijke beeld verstoord. Overigens ontbrak bij de veelal op straathoeken gesitueerde winkelpanden vanouds het hekwerk.

De 19^{de}-eeuwse schil vertoont in de opbouw een duidelijke hiërarchie. De tussen de singels en de oude binnenstad gelegen zone en de tussen de uitvalswegen gelegen gebieden hebben zowel voor wat betreft de openbare ruimte als de bebouwing een bescheidener maatvoering. De toegepaste thema's zijn weliswaar in hoofdlijnen dezelfde als die van de singels en uitvalswegen, maar de straten hebben smallere profielen, de voortuinen zijn minder diep of ontbreken zelfs geheel en de herenhuizen zijn er kleiner. Dit geldt in nog grotere mate voor de straten met boven- en benedenwoningen en met arbeiderswoningen. Vergeleken bij de binnenstad heeft echter de hele 19^{de}-eeuwse schil een ruime opzet met een relatief groen karakter, dankzij de singelbeplanting, parken, plantsoenen en tuinen.

Deelgebieden

Keizer Karelplein

Het Keizer Karelplein vormt de spil in de wegenstructuur van de stadsuitleg. Op het plein - dat gerekend van gevel tot gevel een middellijn van ca. 170 meter heeft - komen zes belangrijke wegen uit, namelijk de Oranjesingel, Bisschop Hamerstraat, Nassausingel, Van Schaeck Mathonsingel, Graafseweg en St. Annastraat. Van de oorspronkelijke bebouwing rondom het plein is slechts een deel bewaard gebleven. De hotels, villa's en herenhuizen hebben alle plaatsgemaakt voor zowel qua massa, als qua hoogte meer grootschalige nieuwbouw. Alleen aan de zuidoostzijde staat nog het concertgebouw "De Vereeniging" (gebouwd in 1882; volledig vernieuwd in 1914-1915). Aan de zuidzijde bleef - min of meer verscholen achter een tweetal na-oorlogse woningblokken van drie verdiepingen - de tussen 1907 en 1909 gebouwde St. Josephkerk

behouden. Centraal op het plein ligt een cirkelvormige groenzone met een middellijn van honderd meter. Een stelsel van paden verdeelt het plantsoen in meerdere lobvormige perken, met daarop ondermeer bomen van inmiddels monumentale afmetingen. Over de kronkelende vijverpartij liggen drie bruggen. Het standbeeld van Keizer Karel dateert uit de zestiger jaren.

De singelgordel

St. Canisiussingel-Oranjesingel

De St. Canisiussingel en de Oranjesingel verbinden samen het Keizer Traianusplein met het Keizer Karelplein. Beide singels hebben een profiel van 65 meter. Al sedert de aanleg wordt het profiel gekenmerkt door een centrale rijbaan, aan weerszijden geflankeerd door een met bomen beplante groenstrook met daarbuiten een ventweg. Afgezien van het concertgebouw “De Vereeniging”, de voormalige Rijks-kweekschool voor onderwijzers (thans het stedelijk gymnasium) en het ertegenover gelegen kantongerecht, zijn de singels bebouwd met villa's en in blokjes of rijen aaneen gebouwde herenhuizen. De jongste woningen staan aan de zuidzijde van de Oranjesingel; deze konden pas vanaf ca. 1910 gebouwd worden na de opheffing van de Renbaan. De panden aan de noordzijde van de St. Canisiussingel dateren uit dezelfde periode. In het algemeen liggen voor de huizen tuinen van ca. tien meter diep; een groot deel daarvan wordt nog door middel van de oorspronkelijke ijzeren hekwerken van het trottoir gescheiden.

Nassausingel-Kronenburgersingel

De Nassausingel heeft nog haar oorspronkelijke brede profiel van zestig meter. De centraal gelegen groenstrook is in de jaren '60 van de twintigste eeuw ingericht als parkeerterrein. In 2012 is de middenstrook heringericht en is het Nassaupark ontstaan. Bij deze herinrichting zijn de vier beelden van de beeldengroep De Vier Jaargetijden teruggeplaatst. Ter plekke van de vier voormalige villa's aan de westzijde van de singel staat thans de tussen 1955 en 1961 gebouwde schouwburg. Van de villa's aan de oostzijde heeft alleen het

pand op de hoek met het Keizer Karelplein het veld moeten ruimen; sinds 1973 staat daar een bankgebouw.

De Kronenburgersingel is vanouds alleen aan de westzijde bebouwd; aan de oostzijde ligt het Kronenburgerpark. Van de oorspronkelijke bebouwing aan de Kronenburgersingel resteert nog één relatief gaaf bewaard gebleven blok herenhuizen, gelegen tussen de Vredestraat en de Stieltjesstraat. Dit blok, alsmede de Kronenburgersingel en het Kronenburgerpark maken deel uit van het van het al eerder van rijkswege beschermde stadsgezicht Nijmegen.

Centraal Station en omgeving

De belangrijkste ader in dit deelgebied is de Van Schaeck Mathonsingel, met het ca. 70 meter brede profiel de breedste singel van de 19^{de}-eeuwse stadsuitleg. De singel vormt het verbindende element tussen het Keizer Karelplein en het Centraal Station. De laatstelijk naar ontwerp van Leonard Springer gewijzigde aanleg (beschreven in paragraaf 2.6) is tot 2012 niet of nauwelijks veranderd. In dat jaar is onder de Van Schaeck Mathonsingel een parkeergarage aangelegd en bovengronds is een 'esplanade' in het middengebied gerealiseerd. Op de plaats waar voorheen de fontein stond is nu een lichtkoepel gemaakt. Het stationsgebied heeft ten gevolge van de noodzakelijke wederopbouw na de oorlogsverwoestingen en verdere latere wijzigingen haar oorspronkelijke karakter geheel verloren. Ter plekke van de eveneens bij het bombardement van 1944 verwoeste villa's aan de zuidzijde van de Van Schaeck Mathonsingel staan nu twee langere en drie kortere woningblokken van drie en vier bouwlagen. De Vondelstraat, die vroeger ter hoogte van de fontein op de singel uitkwam, is sinds de bouw van deze woningblokken afgesloten. De bebouwing aan de Vondelstraat en de Van Oldenbarneveltstraat dateert van rond 1900 en bestaat vooral uit herenhuizen van twee of drie bouwlagen, merendeels opgesplitst in beneden- en bovenwoningen. Ook hier kregen de hoekpanden extra accenten. Aan laatstgenoemde straat, nabij de Graafseweg, staat het in 1900-1901 gebouwde klooster van de Zusters Franciscanessen van de Heilige

Familie. Aan de noordzijde van de Van Schaeck Mathonsingel bleven enkele villa's gespaard. Ter plekke van de vroegere Spoorstraat ligt nu de Tunnelweg, geflankeerd door de Burgemeester Hustinxstraat en de huidige Spoorstraat met de daaraan gelegen grootschalige kantoor- en woonbebouwing uit de zestiger en zeventiger jaren. Aan de Vredestraat en de Stieltjesstraat staan nog blokken herenhuizen, gebouwd omstreeks 1900. Op de hoek van de Vredestraat en de Stieltjesstraat staat de in 1903 gebouwde woning van de directeur van de voormalige gasfabriek.

De uitvalswegen

Vanaf het Keizer Karelplein zijn de Graafseweg en de St. Annastraat-Groesbeekseweg de uitvalswegen in zuidelijke richting. Hiervan heeft de **Graafseweg** met 43 meter het breedste profiel. De Graafseweg is ongeveer tot aan de Burghardt van den Berghstraat bebouwd met herenhuizen. Ter hoogte van deze straat begint de oprit naar de brug over de spoorkuil. Aan de zuidzijde heeft de bebouwing tussen de Stijn Buijsstraat en de Burghardt van den Berghstraat een minder regelmatig karakter ten gevolge van het feit dat bij de stadsuitleg reeds bestaande woningen en structuren ingepast moesten worden.

Na de Graafseweg heeft de **St. Annastraat** met 38 meter het breedste profiel. De **Groesbeekseweg**, die even zuidelijker aftakt van de St. Annastraat, heeft een wat smaller profiel, namelijk 30 meter. De St. Annastraat is tot aan het spoor aan weerszijden bebouwd met lange rijen herenhuizen en enkele villa's. De villa op de spits toelopende kavel tussen de St. Annastraat en de Groesbeekseweg is overhoeks geplaatst, met de voorgevel naar het op enige afstand gelegen Keizer Karelplein. Ook de Groesbeekseweg is bebouwd met herenhuizen; mede als gevolg van het wat grotere aantal zijstraten zijn de rijen korter. Op grotere afstand van het Keizer Karelplein neemt in het algemeen de ouderdom en de allure van de bebouwing enigszins af. Tegenover de Fort Kijk in de Potstraat staat de St. Antonius van Paduakerk. De kerk is achter de rooilijn gebouwd zodat voor de kerk een klein plein is

ontstaan. Het beeld van de Groesbeekseweg wordt op de hoek met de Heijendaalseweg in belangrijke mate bepaald door de gevelwanden van het daar in de jaren twintig gebouwde klooster- en scholencomplex.

De **Berg en Dalseweg** loopt vanaf de St. Canisiussingel in oostelijke richting naar het Mariaplein en vanaf daar in meer zuidoostelijke richting verder naar Berg en Dal. De weg heeft vanaf de Oranjesingel tot aan het Mariaplein een breed profiel, maar wordt daarna aanzienlijk smaller. Het stervormige Mariaplein is in feite niet veel meer dan een tot een pleinvormige ruimte verbreed deel van de Berg en Dalseweg. Behalve de Berg en Dalseweg komen nog eens vier wegen op het plein samen. Vanaf de St. Canisiussingel loopt de Mr. Franckenstraat in de richting van het plein; vanuit het noordoosten de Dr. Claes Noorduijnstraat, vanuit het oosten de Ten Hoetstraat en vanuit het zuiden de Dominicanenstraat. Centraal op het plein ligt een langgerekt ovaal plantsoen, waarvan de huidige inrichting vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen bijzondere waarde heeft. Enkele panden aan de noordzijde van het plein hebben een duidelijk naar het plein gericht geveldeel. De zuidzijde van het plein wordt vooral gedomineerd door de Maria Geboortekerk (1901/1922). Meer zuidwaarts staat aan de noordoostzijde van de Berg en Dalseweg nog het aan deze weg grenzende deel van het voormalige Canisiuscollege (1898/1901), met haar imposante front. Aan de zuidwestzijde sluit de na-oorlogse bebouwing op beide hoeken met de Van Nispenstraat qua schaal, maatvoering en situering slecht aan op het oorspronkelijke straatbeeld. Dit geldt evenzeer voor de bebouwing op de hoeken met de Jacob Canisstraat.

Genoemde uitvalswegen zijn belangrijke verkeersaders en men heeft in het verleden de profielaankleding ten behoeve van het toenemende verkeer en de groeiende behoefte aan parkeerplaatsen meerdere malen aangepast, waarbij vooral door de verbreding van de rijbanen, het verdwijnen of wijzigen van de laanbeplanting en de aanleg van

parkeerplaatsen het straatbeeld wijzigde. Omstreeks 1990 werd de St. Annastraat heringericht, waarbij de oorspronkelijke sfeer enigszins is hersteld.

Zone tussen de hoofdstructuur en de oude binnenstad

De zone tussen de singels en de oude binnenstad omvat een bijna complete gordel van twee smalle, evenwijdig aan elkaar lopende straten. Deze gordel loopt van de St. Jorisstraat aan de noordoostzijde tot de Smetiusstraat aan de zuidwestzijde en was oorspronkelijk voornamelijk bebouwd met eenvoudige herenhuisachtige woon-, winkel- en bedrijfspanden uit de periode 1880-1890. De bebouwing aan de Eerste, Tweede en Derde Walstraat is in het algemeen van weinig allure en voor een groot deel vervangen. De buitenste 'ring' (Gerard Noodtstraat - Van Broeckhuijsenstraat - Van Welderenstraat - In de Betouwstraat) heeft een wat ruimer profiel; de oorspronkelijke bebouwing was er wat meer aanzienlijk en is gaver bewaard gebleven dan die aan de Walstraten.

De Bisschop Hamerstraat - de verbinding tussen het Keizer Karelplein - van de oude stad heeft haar oorspronkelijke inrichting verloren. De karakteristieke versmalling ter hoogte van de kruising met de Van Welderenstraat - In de Betouwstraat bleef wèl bewaard en herinnert nog aan de lokatie van de oude stadspoort. De kruising met de Hertogstraat is verbreed tot een pleinvormige ruimte, namelijk het Hertogplein. Van de oorspronkelijke bebouwing aan het plein bleef alleen de zuidelijke wand met herenhuizen over en het uit 1894 daterende café met bovenwoningen tussen de Hertogstraat en de Derde Walstraat. Op het plein staat ter plekke van de Wilhelminaboom uit 1898 nog altijd een boom, met daaromheen een deel van het oorspronkelijke hekwerk. Van de waardevolle oorspronkelijke bebouwing met bijzondere functies resteren de voormalige synagoge - thans natuurhistorisch museum - aan de Gerard Noodtstraat, het postkantoor op de hoek van de Van Broeckhuijsenstraat en de Van

Schevichavenstraat en het Kolpinghuis tussen de Smetiusstraat en de Van Berghenstraat.

Invullingen tussen de uitvalswegen

De vanaf ca. 1885-1900 in de gebieden tussen de uitvalswegen gebouwde aaneengesloten rijen (heren)huizen zijn vrijwel volledig intact gebleven. De woonblokken in deze straten zijn weliswaar veelal iets bescheidener van opzet dan die aan de singels en uitvalswegen, maar vaak even rijk geornamenteerd en voorzien van beeldhouwwerk, smeedijzeren toevoegingen en glas-in-lood ramen. Doordat in de gebieden tussen de uitvalswegen veel korte straten voorkomen, is het aantal hoekpanden groot. Deze hoekpanden zijn veelal voorzien van extra accenten, bijvoorbeeld in de vorm van hoektorentjes.

In het gebied tussen de Graafseweg en de St. Annastraat is met name de fraai gebogen Burghardt van den Berghstraat een opvallend element. Vooral aan de panden op de hoeken met de Stijn Buijsstraat, Jan de Wittstraat en de Van Dulckenstraat werd extra aandacht besteed; delen van de gevels werden naar de straathoek gericht of zelfs erkervormig uitgebouwd en met torenachtige bouwsels bekroond. Ook het gebied tussen de St. Annastraat en de Groesbeekseweg is opvallend gaaf bewaard gebleven. Vanaf de Fransestraat zijn vooral de openingen naar de Pontanusstraat en Van Spaenstraat opmerkelijk. De min of meer driehoekige bouwblokken tussen de Pontanusstraat en Van Spaenstraat en tussen de Van Spaenstraat en Fransestraat hebben op de zeer spits toelopende hoekpunten aan de Fransestraat krachtige accenten in de bebouwing. Vooral de torenachtige uitbouw in drie forse bouwlagen met kap op de hoek van de Van Spaenstraat en de Fransestraat is sterk beeldbepalend. In de Pontanusstraat zijn nog zogenaamde molgoten te vinden, net als op een beperkt aantal andere plaatsen in het gebied van de stadsuitleg. Ook de Van Slichtenhorststraat levert met de gave gevelwanden en tot aanzienlijke afmetingen uitgegroeide beplanting een belangrijke bijdrage aan de fraaie uitstraling van dit deel van de stadsuitleg.

Van het gebied ten oosten van de Groesbeekseweg kan vooral de Wilhelminasingel genoemd worden waarvan de westelijke straatwand enkele zeer fraaie panden bevat. Bijzonder zijn ook de drie straten van de semi-filantropische woonkolonie Volksbelang in eenvoudige neorenaissancestijl, opgericht voor de arbeiderselite. Deze woningen zijn in 2008 ingrijpend gemoderniseerd waarbij de voorgevels zijn behouden.

De Wedren en omgeving

Het tegenwoordig als parkeerterrein ingerichte open gebied tussen de Bijleveldsingel en de Waldeck Pyrmontsingel ("De Wedren") herinnert nog aan het bestaan van de Renbaan. De open ruimte wordt aan de noordwestzijde begrensd door de gevelwand van de Bijleveldsingel, aan de zuidwestzijde door het terrein van een scholengemeenschap (waarvan de voormalige aula van de universiteit deel uitmaakt), aan de zuidoostzijde door het Julianapark en aan de noordoostzijde door de Prins Bernhardstraat. Aan de overzijde van deze straat ligt het Julianaplein - grotendeels ingericht als parkeerterrein - met daaraan het imposante gebouw van de voormalige Meisjes-HBS.

Nadere typering van te beschermen waarden

Essentieel is dat het gebied van de 19^{de} - en vroeg 20^{ste} - eeuwse stadsuitleg herkenbaar is als een brede, rijk van groen voorziene, aaneengesloten gordel om de oude stad. Een gordel bestaande uit parken, pleinen, singels, uitvalswegen en daartussen gelegen gebieden - bebouwd met villa's en herenhuizen - bedoeld ter verfraaiing van het aanzicht van de stad en als woongebied voor de beter gesitueerden. Beschermenswaardig is de stedenbouwkundige opzet van het gehele gebied, waarin de concepten die aan het uitbreidingsplan ten grondslag hebben gelegen duidelijk herkenbaar zijn gebleven en die geleid hebben tot de karakteristieke - in zeer goede onderlinge samenhang ontworpen - stedenbouw en architectuur van hoog niveau.

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

- de ligging en de profielen van de tot de hoofdstructuur behorende pleinen, singels en uitvalswegen: het Keizer Karelplein, de St. Canisiussingel, de Oranjesingel, de Nassausingel; de (inmiddels heringerichte) Van Schaeck Mathonsingel; de Berg en Dalseweg, de St. Annastraat, de Groesbeekseweg en de Graafseweg; (tot deze hoofdstructuur behoort ook de Kronenburgersingel die in het reeds eerder beschermde stadsgezicht is gelegen).
- de ligging en de profielen van de overige straten;
- de hiërarchische opbouw in het wegenpatroon met de (oorspronkelijk) zorgvuldig op de breedte van de straat afgestemde profielen, inclusief de groenstroken en de beplanting.

Met betrekking tot het **bebouwingsbeeld** zijn van belang:

- het type bebouwing : overwegend villa's en (in korte of langere rijen aaneengebouwde) herenhuizen van twee en soms drie forse bouwlagen;
- de hiërarchie in de bebouwing, zoals die in het merendeel van het gebied is terug te vinden: de grootste villa's en herenhuizen aan de

- tot de hoofdstructuur behorende pleinen, singels en uitvalswegen, bebouwing van bescheidener maatvoering aan de overige straten;
- de waardevolle straatwanden, met als aandachtspunten : de rooilijnen, de overwegend aaneengesloten bebouwing, 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, hoektoertjes, balkons en trappen etc., de bijzondere situering en vormgeving van de hoekpanden.

Met betrekking tot de **groenvoorziening** en de **erfafscheiding** zijn beschermenswaardig:

- de ligging en de inrichting van het Keizer Karelplein en van plantsoenen en groenstroken, de ligging van het heringerichte middengebied van de Van Schaeck Mathonsingel en de relatie met de parken, plantsoenen en groenstroken die zijn gelegen in het reeds eerder beschermde stadsgezicht (in het bijzonder het Kronenburgerpark en het Hunnerpark),
- de inrichting en beplanting van singels, uitvalswegen en verdere straten; de bomenrijen benadrukken in samenhang met parken de overheersende singelstructuur.
- het groene, voornamelijk onverharde karakter van de voortuinen en het grotendeels vrije zicht op de voorgevel.
- de eenheid in de wijze van erfafscheiding, veelal door middel van ijzeren hekwerken (of combinaties van gemetselde muren en ijzeren hekwerken).

Begrenzing

De 19^{de} - en vroeg 20^{ste} - eeuwse stadsuitleg vormt één groot, aaneengesloten en sterk samenhangend gebied met veel ruimtelijke kwaliteit rondom de oude binnenstad. Na de aanleg en het bebouwen van de hoofdstructuren werden de daartussen gelegen gebieden, alsmede de randzones aangelegd en bebouwd, waarbij veelal op dezelfde concepten werd voort geborduurd. Het totaalkarakter van het gebied, alsmede het waardevolle bebouwingsbeeld bleef grotendeels behouden, hoewel op kleiner schaalniveau bekeken op meerdere plekken veranderingen zijn opgetreden. Enkele deelgebieden - met name het Keizer Traianusplein, het gebied ten noorden van de Graadt van Roggenweg en het Stationsplein en omgeving - hebben echter als gevolg van de oorlogshandelingen en verdere latere wijzigingen hun oorspronkelijke karakter vrijwel geheel verloren. Bij de eerdere aanwijzing van de Benedenstad als van rijkswege beschermd stadsgezicht Nijmegen zijn al enkele delen meegenomen die in feite behoren tot de 19^{de} - en vroeg 20^{ste} - eeuwse uitleg.

Bij het vaststellen van de begrenzing van het te beschermen gezicht werden de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- De tot het oorspronkelijke plan van uitleg behorende delen dienen zoveel mogelijk binnen de begrenzing te liggen, dat wil zeggen St. Canisiussingel, Oranjesingel, Keizer Karelplein, Nassausingel (inclusief het tussen deze singels en de oude binnenstad gelegen gebied), voorts de Van Schaeck Mathonsingel, de aansluiting van de oude uitvalswegen (Graafseweg, St. Annastraat-Groesbeekseweg en Berg en Dalseweg) op de nieuw ontworpen structuren, alsmede de oudste invullingen tussen en in de directe omgeving van de uitvalswegen (Van Oldenbarneveltstraat-Stijn Buijsstraat en omgeving, Van Slichtenhorststraat en omgeving, Mariaplein en omgeving).

- De Bijleveldsingel en de Wilhelminasingel met de directe omgeving (ter plekke van de voormalige Wielerbaan en Renbaan, binnen het oorspronkelijke plan van uitleg) werden aangelegd en bebouwd in de sfeer van het oorspronkelijke plan en zijn daarom binnen de grenzen getrokken.
- De voormalige vestinggronden van het Fort Kijk in de Pot met de voormalige algemene begraafplaats aan de Stenenkruisstraat en het gebied direct ten noordoosten van het fort met de woonkolonie Volksbelang en de arbeiderswoningen aan Waldeck Pyrmontsingel en Daalseweg. De arbeiderswoningen zijn gebouwd in een eenvoudige uitvoering van de neorenaissancestijl en sluiten stilistisch gezien aan bij de overige bebouwing van de uitleg. Architect en mede-initiatiefnemer J.W. Maurits van Volksbelang is tevens een van de belangrijkste bouwers in het te beschermen gezicht. Typologisch completeren de arbeiderswoningen het hiërarchisch bebouwingsbeeld van de laat-negentiende-eeuwse uitleg.
- Het noordwestelijke deel van de oorspronkelijke stadsuitleg (Nieuwe Markt e.o., Kronenburgersingel, Parkweg, Van Berghenstraat, Kronenburgerpark), alsmede het Hunnerpark aan de noordoostzijde van de oude binnenstad vallen binnen de grenzen van het eerder van rijkswegen beschermde stadsgezicht Nijmegen en zijn daarom - hoewel feitelijk behorend tot de 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse stadsuitleg - niet binnen de begrenzing getrokken. Waar nodig en mogelijk is getracht de grenzen te laten aansluiten op de begrenzing van het eerder beschermde gezicht.
- Het Keizer Traianusplein en het gebied ten noorden van de Graadt van Roggenweg hebben als gevolg van de oorlogshandelingen en verdere latere wijzigingen hun oorspronkelijke karakter vrijwel geheel verloren en zijn daarom buiten de begrenzing gehouden.

- Aan de zijde van het oude stadscentrum is getracht de grens zoveel mogelijk aan de noordzijde van de Walstraten te leggen; de Eerste, Tweede en Derde Walstraat vallen zelf dus binnen de begrenzing. Daar waar mogelijk zouden de van oorsprong meer gesloten straatwanden aan de binnenstadszijde hersteld kunnen worden door aanvullende en vervangende nieuwbouw weer in de oorspronkelijke rooilijn - dus direct aan de Walstraten - te plaatsen.

De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/16/08.

Waardering

De 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse stadsuitleg van Nijmegen is een gebied waarvan de grote waarde eerst en vooral wordt bepaald door het totale concept dat heeft geleid tot een grote samenhang in de opbouw en ruimtelijke verschijningsvorm van het gehele gebied.

Stedenbouwkundige waarden

De 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse schil is van zeer grote stedenbouwkundige waarde

- op grond van hoogwaardige esthetische kwaliteiten, ontstaan op basis van een herkenbaar en zorgvuldig uitgewerkt stedenbouwkundig concept, waarbij vooral de grote samenhang in de opbouw van het gebied genoemd moet worden als gevolg waarvan het zich als een duidelijke eenheid presenteert;
- als zorgvuldig vormgegeven overgangszone tussen de oude binnenstad en de daarbuiten gelegen stadswijken van recenter datum;
- als gebied waarin het merendeel van de bebouwing van hoogwaardige (esthetische) kwaliteit is, waaronder grote aantallen beschermde monumenten, waarvan de waarde belangrijk versterkt wordt dank zij de situering in elkaars (directe) nabijheid en de situering ten opzichte van de openbare ruimte.

Cultuurhistorische waarden

De 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse schil is van grote cultuurhistorische waarde

- als voorbeeld van een stadsuitleg, mogelijk geworden na de ontmanteling van de vesting;
- als voorbeeld van een stedenbouwkundige ingreep, mede bedoeld als verfraaiing van het aanzicht van de stad;
- als voorbeeld van een stadsdeel ontworpen als woongebied voor de meer welgestelden (die in de 19e eeuw woonruimte zochten buiten de benauwde binnensteden).

Gaafheid

De 19^{de}- en vroeg 20^{ste}-eeuwse schil is van belang

- vanwege de grotendeels gaaf bewaard gebleven stedenbouwkundige opzet;
- vanwege de architectonische gaafheid van een groot deel van de panden en straatwanden.

Rechtsgevolg van de aanwijzing

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 beschermingsvereiste voldoen.

Bronnen

Literatuur

- R. Abma e.a. (red.). Stad aan de Waal, Nijmegen van Romeinse tot moderne stad. Nijmegen, 1984.
- Peter Boer e.a. 19de eeuwse stadsuitleg Nijmegen. Nijmegen, september 1989.
- Drs. Maarten J.M. Dongelmans. Nijmegen toentertijd; Stad in stroomversnelling. Nijmegen, 1988.
- Isja Finaly. Doorbroken barrières. Architect F.W. van Gendt (1831-1900) en de negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen. Bussum, 1996.
- Hans Giesbertz. Een huis uit de schil, St. Canisiussingel 19A. Nijmegen, augustus 1996. (eigen uitgave)
- E.F. van der Grinten. Een eeuw aan de weg getimmerd. Beschrijving van Nijmeegse gevels gebouwd tussen ca. 1780 en ca. 1910. Utrecht, 1974.
- Jacques Ph.S. Lemmink. Behuisd in't Volksbelang, eene zaak van verstrekkend nut. Semi-filantropische woningbouw in Nijmegen aan het einde van de negentiende eeuw. Nijmegen, 1995.
- Pouderoyen Compagnons, Architectuur en Stedebouw B.V. Gemeente Nijmegen; beheer en behoud eerste stadsuitleg. Nijmegen, september 1986.
- Pouderoyen Compagnons, Architectuur en Stedebouw B.V. Atlas beschermd stadsbeeld, eerste stadsuitleg Nijmegen. Nijmegen, mei 1988. (zoals vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Nijmegen van 11 april 1990).
- Tijs Tummers. Lustverblijven zijn verzezen schuilend in een bloemenggaard. 115 jaar Nijmeegse ontmanteling, 75 jaar Beplantingen, 5 jaar Beschermd Stadsbeeld. Nijmegen, september 1995.
- Tijs Tummers. Architectuur in Nijmegen. Een overzicht van architectuur en stedebouw na 1900. Nijmegen, 1994.
- F.W. van Voorden. Schakels in stedebouw. Zutphen, 1983.
- Gemeente-archief Nijmegen:
 - Archief der Commissie tot de Uitleg der stad 1874-1890, aangevuld met de stukken der collectie Graadt van Roggen.
 - Secretarie-archief.
 - Gemeenteraadsverslagen. Diverse jaren.

Kaarten

- Topografische kaart van Nijmegen, 1868. Detail van kaartblad 533 van de Chromotopographische Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden in Bonneprojectie, schaal 1:25.000.
- Stedenbouwkundig plan Brouwer 1878, GA Nijmegen, archief Commissie van Uitleg, kaart nr. 14.
- Stadsplattegrond met uitleg 1908, GA Nijmegen, verzameling kaarten, negatiefnummer 68

Colofon

Uitgave

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort 2013

Onderzoek en tekst

Gelders Genootschap

Begrenzingskaart

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

Foto's omslag

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. G.H. Glas

Redactie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. G.H. Glas

Productie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/Mailfors bv, Amersfoort.

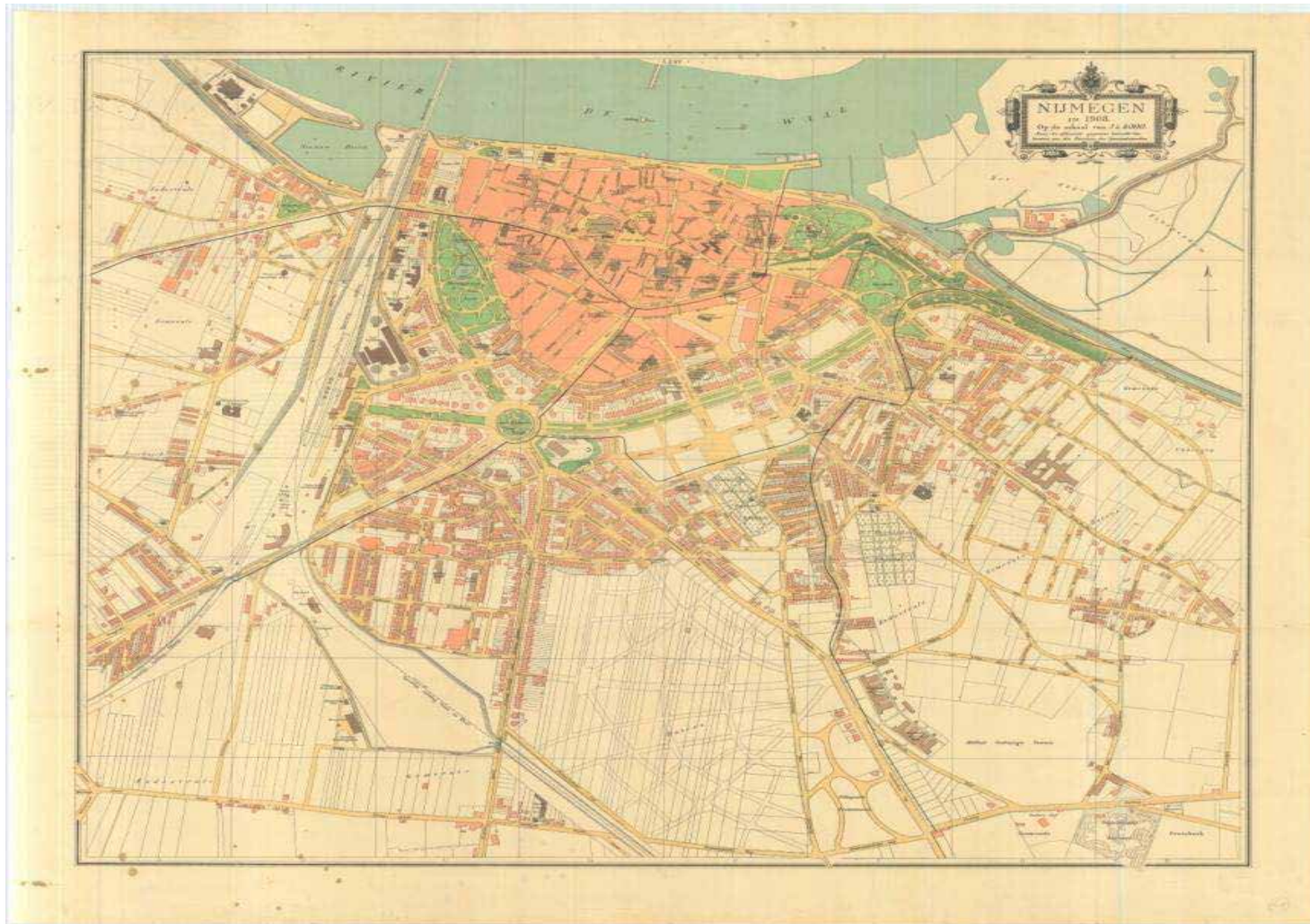
Bijlagen

1. Vesting Nijmegen voor de ontmanteling
2. Stedenbouwkundig plan Brouwer 1878
3. Stadsplattegrond met uitleg 1908
4. Overzicht van nog bestaande gebouwen met bijzondere functies uit de periode 1878-ca. 1930



Kaart 2

Stedenbouwkundig plan Brouwer 1878



Kaart 3

Stadsplattegrond met uitleg 1908

Bijlage 4

Overzicht van nog bestaande gebouwen met bijzondere functies uit de periode 1878-ca. 1930

Kerken c.a.

- Oorspronkelijk St. Josephkerk, thans Titus Brandsma Gedachteniskerk, Keizer Karelplein (1907-1909; architect: B.J.C. Claase)
- Maria Geboortekerk, Berg en Dalseweg 42 (1901/1922; architecten: Johannes en Jules Kayser)
- St. Antonius van Padua, Groesbeekseweg (94) (1917; architect: J. Margry)
- (voormalige) Synagoge, Gerard Noodtstraat 121 (1912-1913; architect: Oscar Leeuw)

Kloosters c.a.

- (voormalig) Klooster van de Franciscanessen van de H. Familie, Van Oldenbarneveltstraat 4 (1900/1925/1936; architect: M. van der Pluym en J. Gielen)
- (voormalig) Klooster annex normaalschool en lagere school, Groesbeekseweg 146-152 (1923-1924; architect: J. Seelen)

Scholen

- (voormalige) kweekschool voor onderwijzers, Oranjesingel-hoek van Schevichavenstraat (1880-1882; architect: J. van Lokhorst)
- (voormalige) Canisiuscollege, Berg en Dalseweg 81, hoek Museum Kamstraat (1898-1901; architect: N. Molenaar)
- (voormalige) Ambachtsschool, Nieuwe Marktstraat (1901/1909/1920; architect: J.J. Weve) N.B. meerdere malen verbouwd en uitgebreid
- (voormalige) (M)ULO-school, hoek Prins Hendrikstraat 7 (hoek Bijleveldsingel) (1905-1906; architect: J.J. Weve)
- (voormalige) HBS voor Meisjes, Julianaplein 1 (1922; architect: J.J. Weve)

Diversen

- Kantongerecht met conciërgewoning, Oranjesingel 56 (1905; architect: W.C. Metzelaar)
- (voormalig) Postkantoor, Van Schevichavenstraat 1-3 (1907-1908; architect: C.H. Peters)
- De Vereeniging, Keizer Karelplein (1914-1915; architect: Oscar Leeuw)
- (voormalige) Aula Universiteit, Wilhelminasingel-hoek Bijleveldsingel (1930; architect: M.H.W.J. van Ooijen)