TIJDBEELD

Zutphen

Deventerweg e.o.

Introductie

In het kader van de duurzame ontwikkeling van de binnenstad worden door de gemeente Zutphen momenteel plannen voorbereid voor het onderhoud en de herinrichting van de Deventerweg. Deze belangrijke ontsluitingsweg ligt binnen het beschermde stadsgezicht Coehoornsingel-Deventerweg. De cultuurhistorische waarde zal hierdoor een belangrijke rol spelen bij het opstellen van de plannen en de beoordeling daarvan.

Een cultuurhistorische analyse moet op concrete wijze inzichtelijk maken op welke wijze de ruimtelijke structuur van het gebied tot stand gekomen is en welke kwaliteiten een belangrijke rol kunnen spelen bij nieuwe ingrepen. Het onderzoek moeten niet alleen inzicht geven in de aanwezige cultuurhistorische waarden, nadrukkelijk is het ook gewenst dat de resultaten inspiratie opleveren voor de uiteindelijke vormgeving van de weg.

Gestart is met een inventarisatie van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen het begin van de 17e eeuw en heden. Op grond van bestaande gegevens zijn de veranderingen van lijnen, structuren en bebouwing schematisch vastgelegd. In een aantal representatieve historische vensters worden in de vorm van een tijdlijn de belangrijkste veranderingen toegelicht. In de ontwikkeling van het gebied zijn vanaf de late middeleeuwen grofweg zes perioden te onderscheiden.
Vervolgens is door een uitgebreide veldverkenning de huidige omgeving geanalyseerd, met als doel de bestaande ruimtelijke karakteristieken te benoemen.

Het onderzoek is door ARCX in co-productie uitgevoerd met SB4 Bureau voor Historische Tuinen, Parken en Landschappen uit Wageningen en Belfort cultuurhistorie en monumenten uit Doetinchem. De periode van uitvoering was februari-maart 2017.

De inventarisatie en de waardering zijn gebaseerd op de huidige verschijningsvorm van de stad en de kennis van dit moment. Deze grootheden kennen ieder hun eigen dynamiek, hetgeen betekent dat voor een juiste weergave het kaartbeeld mee zal moeten veranderen door gegevens en ruimtelijke veranderingen te actualiseren.



plangebied-deventerweg



De Deventerweg vanaf de Canadezenbrug in noordoostelijke richting.



Westelijke ventweg van de Deventerweg nabij na de Canadezenbrug.



Deventerweg in noordoostelijke richting ter hoogte van de Leeuweriklaan.



Het plantsoen tussen de Hemonystraat en de Heeckerenlaan.



De Deventerweg ter hoogte van de Heeckerenlaan in de richting van het kruispunt Industrieweg/Van der Capellenlaan.

Advies en waardering

Conclusie

De Deventerweg is aangelegd in het begin van de 18e eeuw als ‘Straatweg van Zutphen naar Deventer’, tegelijk met de uitbreiding van de vesting Zutphen met de linie Van Coehoorn. De verharde weg had aan beide zijden een bermsloot en een dubbele bomenrij. Tussen de stad en de noordelijke uitvalsweg lag eeuwenlang een fysieke barrière in de vorm van verdedigingswerken. Om van het centrum de Deventerweg te bereiken moest men in de 18e eeuw vanaf de Nieuwstad poorten en bolwerken passeren en twee grachten oversteken. In de 19e eeuw zijn de stadsmuur met de (nieuwe) Nieuwstadsbinnen- en buitenpoort gesloopt en de bolwerken en lunetten afgegraven. De brede vestingzone is echter nog altijd herkenbaar, omdat de Grote Gracht en de omgrachting van de lunetten in stand zijn gebleven.

Omstreeks 1900 vonden er belangrijke wijzigingen plaats in de omgeving van de Deventerweg die hoofdzakelijk te maken hadden met de geplande woningbouw aan weerszijden van de weg. Ter hoogte van de gedempte bermsloten langs de Deventerweg werden ventwegen aangelegd en vanaf 1890 lagen aan de oostzijde van de hoofdrijbaan de rails van de paardentram naar Gorssel. Tot 1919 was er van planmatige ontwikkeling van bebouwing in dit gebied geen sprake, maar waren er wel enkele huizenblokken met geschakelde herenhuizen gerealiseerd. De bouwgronden aan beide zijden van de Deventerweg zullen hiervoor opgehoogd zijn, waardoor de ventwegen iets hoger kwamen te liggen dan de hoofdrijbaan. Van deze rijbaan was alleen het middelste deel met klinkers bestraat. Ook zouden de oude (eiken) bomen gekapt zijn, waarna een nieuwe dubbele bomenrij werd aangeplant: iepen aan de binnen- en linden aan de buitenzijde.

In het kielzog van de ontwikkeling van het Deventerwegkwartier zijn in de jaren ’20 en ’30 van de vorige eeuw de onbebouwde delen langs de Deventerweg ingevuld met vrijstaande villa’s en twee-onder-één kap herenhuizen in de rooilijn. De enige uitzondering vormt het in 1920 gebouwde, terugliggende woningcomplex aan de Hemonystraat, Praebsterkamp, Heeckerenweg en Deventerweg, dat door een smal plantsoen van de weg gescheiden werd.

De opkomst van de automobiel in de loop van de 20e eeuw zorgt voor toenemende drukte en overlast op de Deventerweg, wat vervolgens leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties. Uitwijkende auto’s op de smalle weg vormen een gevaar voor de fietsers aan weerszijden van de hoofdrijbaan. Ook ergert men zich aan het parkeren van auto’s in de grasbermen tussen de hoofdrijbaan en de ventwegen. Kort na 1934 wordt daarom de binnenste rij iepen gekapt, zodat ruimte vrijkomt voor het verbreden van de hoofdrijbaan. Plannen voor de verbreding van de ventwegen uit 1929 en 1949 halen de eindstreep niet, maar waarschijnlijk zijn deze wel nog voor de Tweede Wereldoorlog met klinkers bestraat. In 1954 worden langs de ventwegen parkeervakken aangelegd. Hiervoor moeten wederom bomen gekapt worden. Een laatste herprofilering van de Deventerweg vindt plaats in 1987.

De waardering van het gebied is uitgewerkt voor de deelaspect (gebruiks)historie en op de schaalniveaus van structuren en objecten.

(gebruiks) historische waarden

- De Deventerweg is van belang als noordelijke uitvalsweg van de stad zoals die na de aanleg van de buitenste ring vestingwerken in het begin van de 18e eeuw tot stand gekomen is.

- De Canadezenbrug aan de zuidzijde van de Deventerweg is van belang vanwege de betekenis voor en herinnering aan de strijd bij bevrijding van de stad in de Tweede Wereldoorlog.

structuren

- De Deventerweg is van belang vanwege de gaaf bewaarde historische structuur in de vorm van een rechte en brede lineaire strook, onderverdeeld in afgebakende gebruikszones met een duidelijke onderlinge hiërarchie.

- In het profiel van de open ruimte zijn als gebruikszones van buiten naar binnen te onderscheiden: blokken geschakelde herenhuizen (met name aan het zuidelijke deel van de weg), een diepe private strook in de vorm van voortuinen, een smalle ventweg die deze woningen ontsluit, een groene berm en centraal een brede doorgaande rijbaan.

- In dwarsrichting heeft het profiel van de weg open zichtlijnen, in de lengterichting worden de verschillende gebruikszones strak gemarkeerd door voorgevelwanden van gelijke hoogte in een rooilijn, transparant vormgegeven smeedijzeren sierhekken tussen de voortuinen en de ventwegen en een rij hoog opgaande bomen in de bermen. De in de bermen aangeplante heggen zijn als niet transparante afscheiding verstorend voor het historische dwarsprofiel te karakteriseren. Ook de (krappe) aanleg van de parkeervakken in de bermen levert in de huidige vorm geen positieve bijdrage aan het stadsbeeld ter plaatse.

objecten

- In de architectuur en situering van de verschillende huizenblokken is de ruimtelijke ontwikkeling van de Deventerweg goed af te lezen.

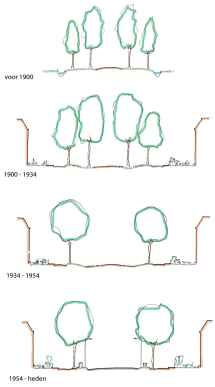
- De architectuur is over het algemeen verzorgd uitgevoerd, met name de oudere blokken herenhuizen in het zuidelijke deel bezitten monumentale kwaliteiten.

- Vanwege hun esthetische kwaliteit en de bijdrage aan de profilering en het lineaire karakter van de straat zijn de bewaard gebleven smeedijzeren sierhekken die de tuinen afzetten van groot belang.

- De hiërarchische ordening tussen hoofdrijbaan, bermen, ventwegen en trottoirs komt tevens tot uitdrukking in

de verschillende materialisatie daarvan (asfaltbeton, gras, klinkerbestrating en betontegels).

- De rijen lindebomen die aan weerszijden in de bermen tussen de ventwegen en de hoofdrijbaan staan zijn voor een deel aangeplant bij de ontwikkeling van de Deventerweg als woongebied kort na 1900 en de daarbij noodzakelijke verhoging van de aanliggende bouwpercelen en de ventwegen. Bij later groenonderhoud en wegwerkzaamheden is de noodzakelijke vernieuwing van bomen steeds binnen het bestaande plantconcept en in dezelfde boomsoort uitgevoerd. Daardoor is onduidelijk in welke mate en op welke plaatsen deze oorspronkelijke aanplant nog aanwezig is. Op dit punt is aanvullend onderzoek gewenst. Desondanks vertegenwoordigen de nog bestaande lindebomen vanwege hun bijdrage aan de historische structuur en hun esthetische kwaliteit een hoge waarde.



Ontwikkeling van het profiel van de Deventerweg van de periode voor 1900 tot heden.

video

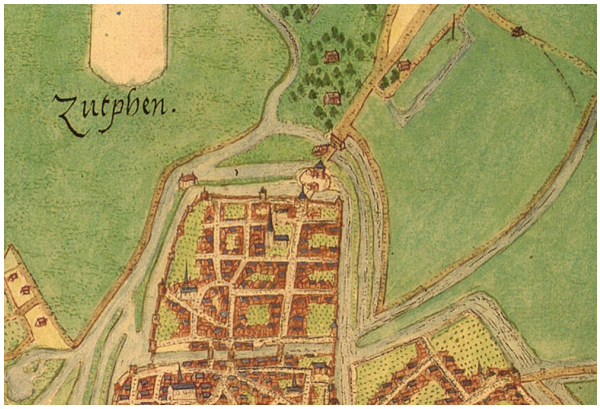
De hoofdlijnen van de historische ontwikkeling van de Deventerweg zijn samengevat in een ruim 5 minuten durende video die via de link op deze pagina bekeken kan worden.

1565-1591

Uitvalsweg over de Zutphense Enk

De omgeving van de Coehoornsingel en de Deventerweg heeft lang buiten de stad gelegen. Dit gebied had vanaf de 10e eeuw hoofdzakelijk een agrarisch karakter, de Zutphense Enk was in gebruik als akkergrond. Aangenomen kan worden dat over deze hoger gelegen gelegen enk al vroeg een weg in noordelijke richting gelopen heeft.

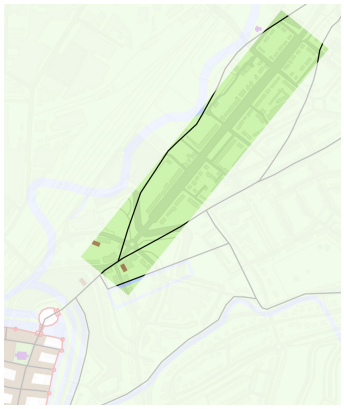
De vroegste kaart van Zutphen is de kaart van Jacob van Deventer uit 1565. Deze kaart laat een geheel ommuurde stad zien met rondom een gracht. De uitvalsweg naar het noorden liep destijds over de Dieserstraat in de Nieuwstad. Aan het eind van deze straat was in de stadsmuur de Oude Nieuwstadspoort opgenomen. Eenmaal door de poort sloot de uitvalsweg aan op de huidige Weg naar Laren. In de richting van Deventer waren er zijwegen naar het noorden ter hoogte van de Rozenhoflaan en de Hemonystraat.



De uitvalsweg aan de noordzijde van Zutphen leidde in de 16e eeuw via de Dieserstraat door de Oude Nieuwstadspoort. Om de stad daadwerkelijk te verlaten, moest men de brug over de gracht oversteken en twee poorten passeren op het aan de overzijde gelegen rondeel. Eenmaal buiten de poort sloot deze weg aan op de huidige Weg naar Laren. Direct buiten de stad stonden enkele gebouwen, waarschijnlijk boerderijen en mogelijk ook een herberg waar men kon overnachten als de poort al was gesloten. Een stukje buiten de stad aan de weg naar Deventer stond de St. Anthonis Capel. In de richting van Deventer waren er zijwegen naar het noorden ter hoogte van de Rozenhoflaan en de Hemonystraat. Kaart van Jacob van Deventer uit ca. 1565.



Gedurende de Tachtigjarige Oorlog ligt rond de IJssel bij Zutphen de frontlijn van de strijd tussen het Spaanse en het Staatse leger. Tussen 1572 en 1579 wordt de stad afwisselend door de Staatse en Spaanse troepen ingenomen en belegerd door de tegenpartij. Uiteindelijk worden de Spanjaarden in 1591 definitief uit de stad verdreven. De Oude Nieuwstadspoort staat nog altijd overeind en wordt ook wel 'Spanjaardspoort' genoemd, omdat de Spanjaarden in 1572 door deze poort de stad binnentrokken. Tekening van de poort uit 1837 met op de achtergrond de stadsmuur (ill.: www.geheugenvannederland.nl).



Het gebied rond de Deventerweg in de periode 1565-1591.

1591-1700

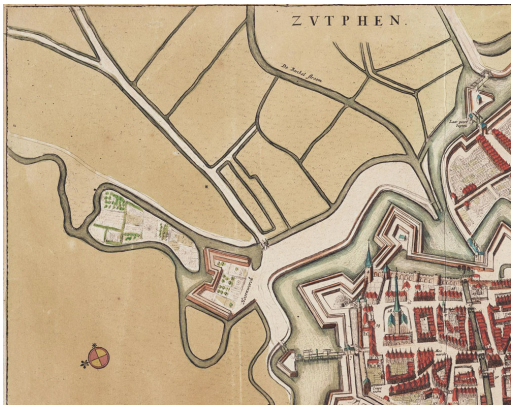
Aanleg van de vestingwerken

Vanaf het einde van de 16e eeuw was Zutphen als ‘frontierstad’ één van de vestingsteden die de oostelijke grensgebieden van de Republiek moesten bewaken. De stad kreeg een aanzienlijk garnizoen en de bijbehorende militaire infrastructuur. Vanwege het grotere bereik van de moderne kanonnen en nieuwe inzichten in de belegeringstechniek, werden na 1591 voorbereidingen getroffen om de stad van een gordel van de modernste verdedigingswerken te voorzien.

Vrijwel alle oude rondelen verdwenen en Zutphen werd rond 1600 geheel omringd door een reeks aarden bastions en ravelijnen met brede grachten. In het noordelijk deel waren het Statenbolwerk en het Duc d’Alvas bolwerk opgenomen. De vestingwerken werden omstreeks 1620-1625 aangevuld met drie hoornwerken, waarvan er één buiten de Nieuwstadspoort ter hoogte van de Hanzehof kwam te liggen. De noordelijke stadstoegang werd in het kader van het moderniseren van de stadsverdediging van de Dieserstraat naar de Nieuwstad verlegd.



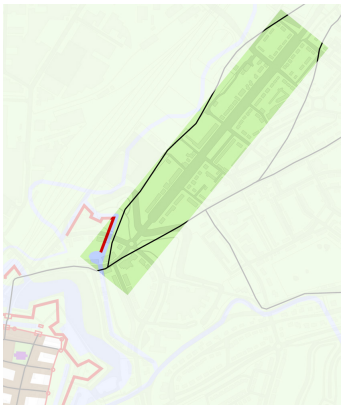
In het kader van de modernisering van de stadsverdediging werd de noordelijke toegang tot de stad verlegd van de Dieserstraat naar de Nieuwstad. In een bestaand gebouw van het Isendoornklooster werd de Nieuwe Nieuwstadsbinnenpoort gebouwd.



Omstreeks 1600 werd Zutphen rondom voorzien van nieuwe vestingwerken. De rondelen maakten plaats voor bastions, ravelijnen en brede grachten. Ter hoogte van de Hanzehof kwam rond 1625 een hoornwerk te liggen. Aan de buitenzijde van de stadsgracht passeerde men de aarden vestingwerken via de Nieuwstadsbuitenpoort. De weg liep verder over een lange brug naar een ravelijn en ging verder over een korte brug langs de Contreëscarpe en de Grote Gracht. Aan de andere zijde kon men de noordelijke tak van de Berkel met een ophaalbrug passeren en liep de weg ten zuiden van het hoornwerk verder in de richting van de Weg naar Laren. Kaart van De Wit uit 1698 (Regionaal Archief Zutphen).



Naast een nieuwe binnenpoort bouwde men voor de brug over de gracht ook een nieuwe Nieuwstadsbuitenpoort, te zien op deze foto van omstreeks 1870 (ill.: www.wikipedia.org).



Het gebied rond de Deventerweg in de periode 1591-1700.

1700-1850

De linie Van Coehoorn en de 'Straatweg van Zutphen naar Deventer'

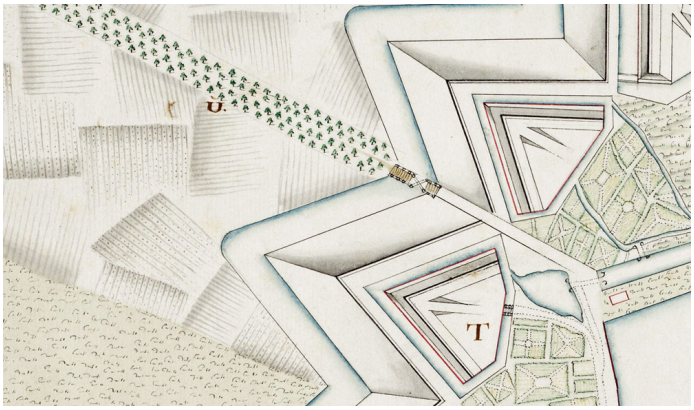
In het begin van de 18e eeuw werd de vesting Zutphen op initiatief van vestingingenieur Baron Menno van Coehoorn verder versterkt met een tweede linie, zodat de totale breedte van de vestingwerken meer dan verdubbelde. Buiten de Nieuwstadspoort werd het hoornwerk vervangen door vier aarden lunetten aangelegd achter een extra gracht. De Grote Gracht werd bij deze versterking een stuk verbreed en de noordelijke arm van de Berkel werd afgedamd.

Tussen de Grote Gracht en de Lunetten van Coehoorn legden regenten en rijke Zutphense families hoven aan. Dit waren groene hoven met theekoepels, boomgaarden, rozentuinen en waterpartijen waar men de drukte en stank van de stad kon ontvluchten. In 1790 werd het terrein waar nu de Hanzehof ligt aangeplant met een slingerbos. In 1840 werd het Slingerbosje met de ‘Nieuwe Wandeling’ met de begraafplaats aan de Warnsveldseweg verbonden. Vanwege de ligging binnen het schootsveld van de vesting, mochten in dit gebied in principe geen huizen gebouwd worden. Desondanks staat er in de 19e eeuw al wel enige bebouwing: de Ro(o)senhof, de Pelmolen, enkele boerderijen en wat bouwwerken op de Bleek van Reinders.

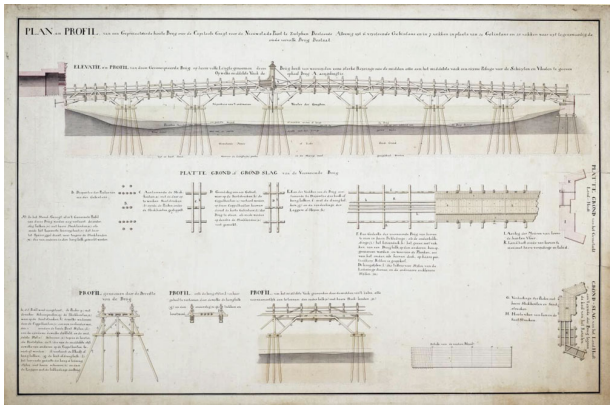
Tegelijk met de aanleg van de Lunetten van Coehoorn werd het eerste deel van de Weg naar Laren omgelegd naar de nieuwe ‘Straatweg van Zutphen naar Deventer’. Deze weg had aan beide zijden een bermsloot en een dubbele rij bomen.



Om het geschut van vijandelijke legers nog verder op afstand van de stad te houden, werd kort na 1700 een extra verdedigingslinie rond Zutphen aangelegd. Het hoornwerk aan de noordzijde maakte plaats voor vier aarden lunetten met een eigen omgrachting. Daarnaast werd er een inundatieplan opgesteld. Lager gelegen delen buiten de stad konden bij dreiging onder water gezet worden. Deze inundaties zijn ook op deze kaart uit 1751 te zien. De nieuwe 'Straatweg van Zutphen naar Deventer' is hier weergegeven met een enkele bomenrij (Regionaal Archief Zutphen).



Tegelijk met de aanleg van de lunetten van Coehoorn werd het eerste deel van de Weg naar Laren omgelegd naar de nieuwe Straatweg van Zutphen naar Deventer. Deze weg had aan beide zijden een bermsloot met een dubbele rij bomen. Binnen de vesting lagen hadden welgestelde Zutphenaren tussen de Grote Gracht en de lunetten lusthoven aangelegd (Regionaal Archief Zutphen).



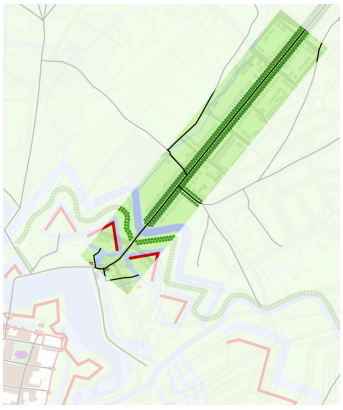
Omstreeks 1750 is de brug over de Grote Gracht voor de Nieuwstadspoort vervangen. Deze brug in het verlengde van de Nieuwstad is in 1878 gesloopt (Regionaal Archief Zutphen).



Detail van de kaart van Zutphen en omgeving uit 1846 met daarop de Straatweg van Zutphen naar Deventer. De huidige Weg naar Laren werd destijds de Poffersdijk genoemd (Regionaal Archief Zutphen).



Het gebied tussen de 17e-eeuwse hoofdgracht en de lunetten was grotendeels onbebouwd, maar was wel voor verschillende doeleinden in gebruik. Er werd een Slingerbos aangelegd en er lagen tuinen, hoven, een herberg, een pelmolen en een villa genaamd 'De Ro(o)senhof'. Op de foto is links op de voorgrond een boerderij te zien, rechts in de verte staat het gebouw dat dienst deed als pelmolen (Regionaal Archief Zutphen).



Het gebied rond de Deventerweg in de periode 1700-1850.

1850-1919

Opheffing van de vesting Zutphen in 1874

In de 19e eeuw was de bevolking in Zutphen gegroeid van 7500 inwoners in 1800 tot ruim 16000 in 1875, onder andere door immigratie vanuit het omringende platteland. Deze bevolkingstoename leidt al snel tot verdichting van de bebouwing in de binnenstad en verkrotting. Aan de behoefte tot uitbreiding en modernisering kan na 1874 definitief gehoor worden gegeven als met de nieuwe Vestingwet de vesting Zutphen wordt opgeheven.

Vanaf het midden van de 19e eeuw was er geleidelijk al meer bebouwing verschenen op de vestinggronden. In 1868 werd hier de eerste Buitensociëteit opgericht en in dezelfde periode zien we ook al enkele huizen verrijzen langs de Burg. Dijckmeesterweg. Aan de Straatweg van Zutphen naar Deventer kwam een touwslagerij te staan en vlak bij de Oostveenschebrug werd een stoomolieslagerij in bedrijf gesteld. Het gebied was verder echter nog grotendeels onbebouwd.

In 1878 verwierf de gemeente Zutphen voor f 86.300,- de vestinggronden van het Rijk. Grond die het Rijk of een Rijksdienst zelf kon gebruiken werd (nog) niet overgedragen, zoals een deel van de Grote Gracht en de twee bijbehorende bolwerken. Een globaal stedenbouwkundig plan, opgesteld door F.W. van Gendt lag ten grondslag aan de waardebepaling van de grond. Daarin was opgenomen dat vanwege een gebrek aan grond de grachten grotendeels gehandhaafd werden en dat de Lunetten van Coehoorn bebouwd zouden worden.

Plannen voor bebouwing van de vestinggronden

De eerste plannen voor de bebouwing van de noordrand van de stad werden opgesteld door stadsarchitect Itz, die na zijn overlijden in 1875 werd opgevolgd door Van Etteger. Van Etteger stelde voor het Rozenhofkwartier een plan op voor het afgraven en bebouwen van de Lunetten van Coehoorn met villabebouwing in een groene omgeving met grachten, bomenlanen en singels. Hierop vooruitlopend werden alvast drie lunetten buiten de Nieuwstadspoort achter de Buitensociëteit en de buitenplaats Rozenhof geslecht. Met de vrijkomende grond werd een deel van de voormalige hoofdgracht gedempt. Het terrein werd verder opgehoogd om de Deventerstraatweg (nu Burgemeester Dijckmeesterweg) te kunnen aanleggen en de noordelijk daarvan gelegen gronden bouwrijp te maken.

Mede door geldgebrek werd dit grootschalige project in 1879 door de gemeenteraad afgewezen. In de volgende jaren werd een aangepast plan uitgevoerd. Daarbij behield een brede strook aan de noordzijde van de aan te leggen Coehoornsingel een parkachtig aanzien. Van 1882 tot in het begin van de 20e eeuw werd het gebied tussen de Jacob Damsingel en de Coehoornsingel bebouwd met hoofdzakelijk villa’s en herenhuizen voor welgestelde inwoners.

Niet-planmatige woningbouw

Hoewel er rond 1908 een uitbreidingsplan voor Zutphen opgesteld is waarin ook de Deventerweg en de directe

omgeving bebouwd zou worden, is tot 1919 van een planmatige ontwikkeling van dit gebied niets terecht gekomen. De eerste huizen aan de Deventerweg werden in 1903 ongeveer halverwege de weg (nrs. 115-139) gebouwd. In de jaren tot aan de Eerste Wereldoorlog bouwden Zutphense aannemers/architecten aan het eerste deel van de Deventerweg een aantal huizenblokken met geschakelde herenhuizen in een bouwstijl met duidelijke invloeden van de Jugendstil. De woningen werden in de jaren 1907-1908 aangesloten op waterleiding, riolering en gas.

Profiel van de Deventerweg

Tegelijk met de bouw van huizen wordt ook de Deventerweg zelf aangepakt en worden er ventwegen aangelegd. Hoogstwaarschijnlijk zijn voor de nieuwbouw langs de Deventerweg de bouwgronden opgehoogd, waardoor de ventwegen iets hoger kwamen te liggen dan de met klinkers bestrate hoofdrijbaan. De ventwegen waren aangelegd ter plaatse van de voormalige bermsloten. Bij beperkt archeologisch onderzoek in 2012-2013 werd duidelijk dat de sloten na de opheffing van de vesting zijn gedempt met gebruikmaking van sloopmateriaal van de stadsmuur. Aan de oostzijde van de hoofdrijbaan lagen sinds 1890 de rails van de paardentram naar Gorssel, later werden op deze lijn stoomtrams ingezet. In 1901 werden de door kever aangetaste bomen langs de weg vervangen door een dubbele rij bomen: iepen aan de binnenzijde en lindebomen aan de buitenzijde.



Foto van voor 1900 met op de achtergrond de Deventerweg met een breed en open wegprofiel met hoogopgaande laanbeplanting. Het is niet goed te zien of het hier om een enkele of een dubbele bomenrij gaat. De foto geeft de situatie weer voor de aanplant van de nieuwe dubbele bomenrij kort na 1900. Op de voorgrond rechts de theekoepel van de Roosenhof (Regionaal Archief Zutphen).



Als in 1874 de vesting Zutphen wordt opgeheven, krijgt de stad de kans op uit te breiden op en buiten de vestinggronden. De grachten bleven uiteindelijk gehandhaafd en de lunetten van Coehoorn zouden afgegraven worden. Van 1882 tot in het begin van de 20e eeuw werd het gebied tussen de Jacob Damsingel en de Coehoornsingel bebouwd met hoofdzakelijk villa's en herenhuizen voor de welgestelde Zutphenaren. Op de foto de Burgemeester Dijckmeesterweg, dit stuk heette overigens tot 1945 ook Deventerweg (Regionaal Archief Zutphen).



In 1894 kwam er een politiepost bij de brug nabij de Coehoornsingel. Kennelijk bestond er na het opheffen van de vesting nog behoefte om te controleren wie en wat zoal de stad in- en uitging. Mogeljk is deze foto ook voor 1900 genomen, in ieder geval voor 1909 (toen de houten brug op de foto vervangen zou worden). De binnenste bomenrij langs de weg over de brug lijkt een stuk verder uit elkaar te staan dan later het geval is. Dit kan ook te maken hebben met het feit dat er pas nieuwe (jonge) bomen zijn geplant (Regionaal Archief Zutphen).



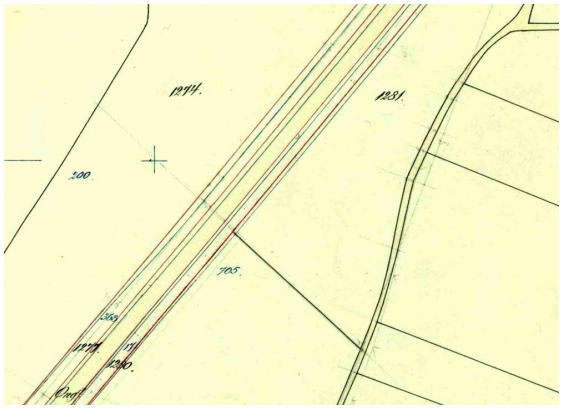
Deze foto toont de Deventerweg in de richting van de brug over de gracht in 1904. Er is inmiddels sprake van een nieuwe dubbele bomenrij met iepen aan de binnen- en linden aan de buitenzijde. De jonge bomen geven nog een open beeld, een groot contrast met de situatie jaren later, als de bomen hoger en breder zijn (Regionaal Archief Zutphen).



Op deze ongedateerde foto van de Deventerweg is te zien dat de bomen al wat 'volwassener' zijn en in omvang en grootte zijn toegenomen. Aan de hoofdrijbaan lag vanaf 1890 de tramrails van de paardentram naar Gorssel. Pas in de nadagen van het stoomtijdperk, vanaf 1926 werden op de lijn Zutphen-Deventer Stoomtrams ingezet. In de oorlog is de dienst gestaakt en daarna niet meer in gebruik genomen (Regionaal Archief Zutphen).



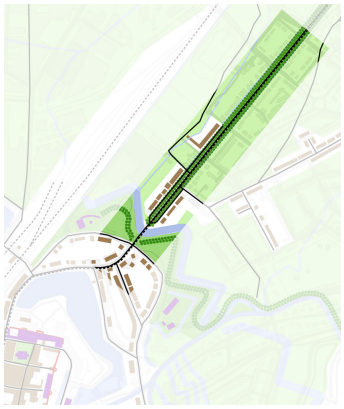
In 1909 wordt de brug in de Deventerweg vernieuwd. Datzelfde jaar wordt ook de maximumsnelheid op de Deventerweg ingesteld van 15 km/uur. In het begin van de vorige eeuw was alleen het middelste deel van de hoofdrijbaan van de Deventerweg bestraat met klinkers en in 1909 klaagden de bewoners over de hoge snelheid van de passerende automobielen en de stofwolken die dat tot gevolg had (Regionaal Archief Zutphen).



Vooruitlopend op de nieuwbouw aan de Deventerweg in het begin van de 20e eeuw zullen de daar gelegen bouwgronden opgehoogd zijn. Ook het profiel van de weg zelf was in deze tijd aan verandering onderhevig. Deze kadastrale hulpkaart uit 1900 laat zien dat de contouren van de hoofdrijbaan gewijzigd is (Kadaster).



Overzicht van de Deventerweg in het begin van de 20e eeuw. Ogenschijnlijk lijken de bomen in de buitenste rijen in een kleiner formaat te zijn geplant dan de binnenste (of deze zijn later aangeplant). (Regionaal Archief Zutphen).



Het gebied rond de Deventerweg in de periode 1850-1919.

1919-1940

Aanleg van het Deventerwegkwartier

In 1919 adviseerde een door de gemeenteraad in het leven geroepen commissie om een nieuw uitbreidingsplan te maken dat meer recht zou doen aan de verdeling van de verschillende bevolkingsgroepen over de wijken en de plaats van openbare gebouwen. Zutphen stond al langer ambivalent ten opzichte van het aantrekken van meer industrie, nijverheid en handel. Men vreesde dat de hoge kosten daarvan ten koste zouden gaan van de bestaande bevolking en dat door het aantrekken van veel arbeiders de stad zou verpauperen. De ontwikkeling als woonstad behield daardoor een voorkeurspositie.

Voor het opstellen van een ontwerp voor het Deventerwegkwartier benaderde men de bekende Haagse architect Salomon de Clercq. Zijn plan uit 1919 is uiteindelijk niet in zijn oorspronkelijke vorm uitgevoerd. Door vier woningbouwverenigingen zijn in het Deventerwegkwartier in de jaren ’20 woningcomplexen gebouwd. De rij huizen Deventerweg 56-78 maakt onderdeel uit van een in 1920 door de NV Woningbouwvereniging Deventerweg gerealiseerd complex aan de Hemonystraat, de Praebsterkamp, de heeckerenweg en de Deventerweg. Aan de Deventerweg zijn de woning aan de voorzijde door een smal plantsoen gescheiden van de rijbaan. De nog onbebouwde delen van de Deventerweg zijn aan de oostkant (even zijde) in de jaren ’30 van de vorige eeuw ingevuld met vrijstaande villa’s en twee-onder-één kap herenhuizen.

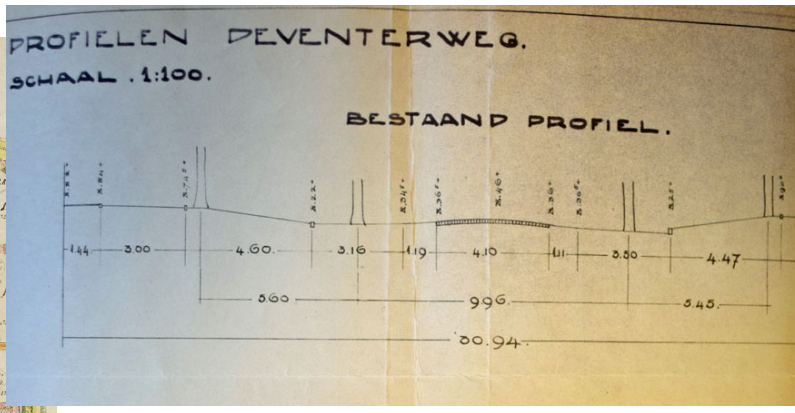
Bomen en profiel Deventerweg

In 1922 laat Rijkswaterstaat als beheerde van de binnenste rij iepen langs de weg aan de gemeente weten dat zij voornemens zijn om de bomen ‘staande aan de rijksweg van Zutphen naar Deventer om de andere te willen rooien’. De gemeente geeft aan dat zij hun voorbeeld niet zullen volgen. Het is onduidelijk of het Rijk uiteindelijk wel tot gedeeltelijke kap is overgegaan, aangezien in 1934 dezelfde kwestie aangehaald wordt. Hoewel de bronnen hier niet duidelijk over zijn, valt uit historische foto's af te leiden dat kort na 1934 de hele rij iepen omgehaald is en dat de vrijgekomen ruimte is benut voor het verbreden van de hoofdrijbaan.

Ook het profiel van de Deventerweg staat ter discussie. Omdat de parallelwegen langs de Deventerweg zo smal zijn dat twee voertuigen elkaar niet kunnen passeren stelt Gemeentewerken Zutphen in 1929 voor om de ventweg tussen de Heeckerenlaan en de Van der Capellenlaan aan de oostzijde te verbreden door het voetpad te verplaatsen naar het plantsoen tussen de bomenrijen en de bestaande grindverharding te vervangen door ‘Termac’. Deze plannen zijn niet doorgegaan. Waarschijnlijk is in de jaren hierna wel het wegdek van de ventwegen vervangen door klinkers.



Plan van S. de Clercq voor het Deventerwegkwartier uit 1919. Het plan zelf is uiteindelijk in gewijzigde vorm uitgevoerd. Om overstroming bij hoge waterstanden te voorkomen zou het gebied oorspronkelijk door een ringdijk omgeven worden. Deze dijk, de arbeidersbuurt achter de Deventerweg en de villawijk zijn nooit tot stand gekomen (Regionaal Archief Zutphen).



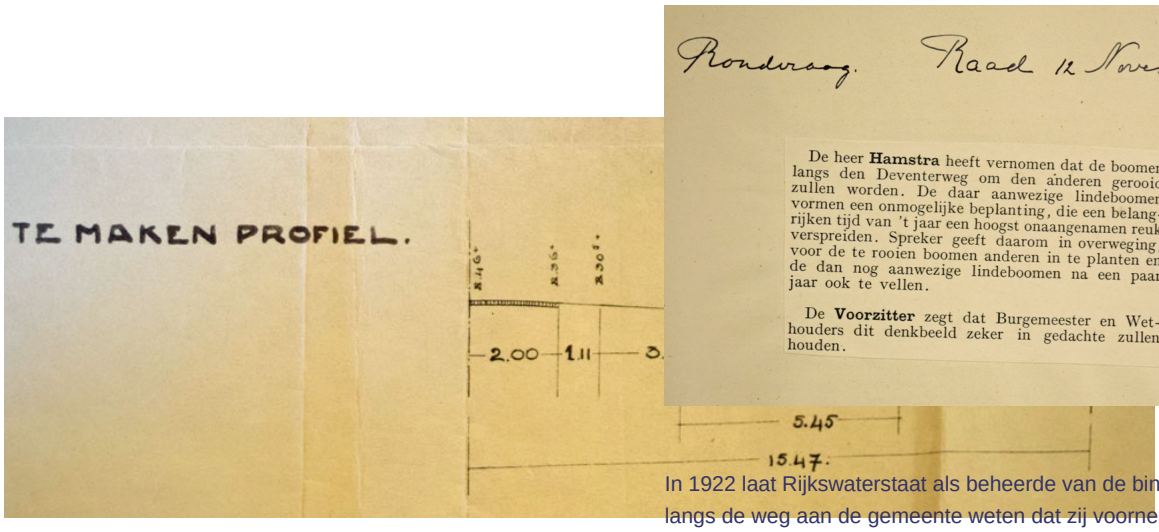
In de eerste helft van de 20e eeuw zijn er allerlei plannen gemaakt voor het wijzigen van het profiel van de Deventerweg en het rooien van bomen. Tot in de jaren '30 is het bestaande profiel van de weg echter grotendeels hetzelfde gebleven: een met klinkers bestrate hoofdrijbaan, een onverharde berm, een dubbele bomenrij en een hoger gelegen onverharde ventweg met troittoir. Op de foto het bestaande profiel van de Deventerweg tussen de Heeckerenlaan en de Van der Capellenlaan in 1929 (Regionaal Archief Zutphen).



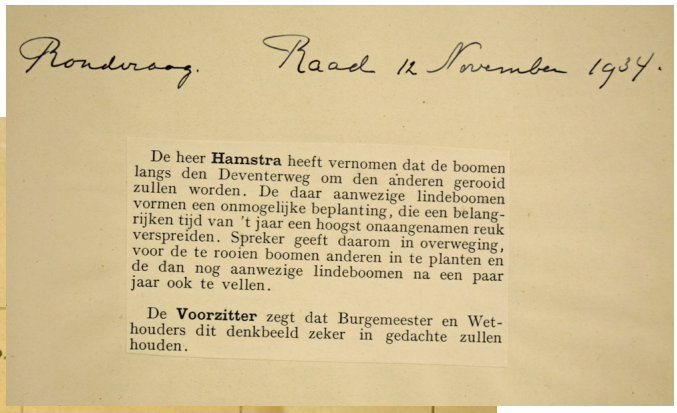
Prentbriefkaart uit 1925 met ingekleurde foto van de Deventerweg. Waarschijnlijk is per abuis de grasberm tussen de twee bomenrijen als halfverhardeing ingekleurd (Regionaal Archief Zutphen).



Zutphen heeft altijd veel last gehad van wateroverlast, zeker tot aan de dichting van de Baakse overlaat vanaf 1949. Bij een overstroming in 1926 liepen de lager gelegen gronden rond de stad onder water. Op de foto is de ondergelopen Deventerweg te zien. Voorbijgangers staan 'hoog en droog' op de ventweg (Regionaal Archief Zutphen).



In 1929 stelt Gemeentewerken Zutphen voor om de ventweg tussen de Heeckerenlaan en de Van der Capellenlaan aan de oostzijde te verbreden. Het voetpad zou verplaatst worden naar de ruimte tussen de bomenrijen. De bestaande grindverharding op de ventweg zou vervangen worden door 'Termac'. Dit plan is uiteindelijk niet doorgegaan, maar waarschijnlijk is wel het wegdek van de ventwegen rond deze tijd vervangen door klinkers (Regionaal Archief Zutphen).


Rondvraag. Raad 12 November 1934.

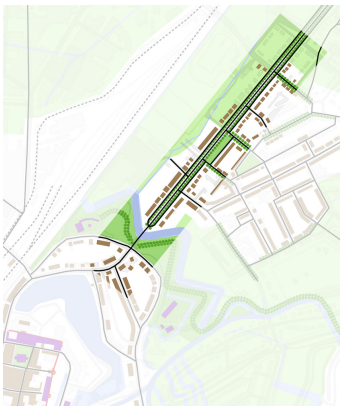
De heer **Hamstra** heeft vernomen dat de boomen langs den Deventerweg om den anderen gerooid zullen worden. De daar aanwezige lindeboomen vormen een onmogelijke beplanting, die een belangrijken tijd van 't jaar een hoogst onaangenamen reuk verspreiden. Spreker geeft daarom in overweging, voor de te rooien boomen anderen in te planten en de dan nog aanwezige lindeboomen na een paar jaar ook te vellen.

De **Voorzitter** zegt dat Burgemeester en Wethouders dit denkbeeld zeker in gedachte zullen houden.

In 1922 laat Rijkswaterstaat als beheerde van de binnenste rij iepen langs de weg aan de gemeente weten dat zij voornemens zijn om de bomen ‘staande aan de rijksweg van Zutphen naar Deventer om de andere te willen rooien’. De bomen staan slechts zes meter uit elkaar en worden daardoor belemmerd in hun groei. Burgemeester en wethouders van Zutphen laten daarop weten dat zij vanwege de verspringende aanplant niet over zullen gaan tot gelijktijdige kap van de gemeentelijke rij lindebomen langs de ventweg en dat zij ‘een ernstige waarschuwing willen doen horen; de laan is thans zeer fraai en kan licht worden bedorven….’. Onduidelijk is of het Rijk wel tot gedeeltelijke kap is overgegaan. In 1934 is weer sprake van het om-en-om rooien van de iepen langs de rijbaan, hoewel de verdere afloop niet gedocumenteerd is valt uit historische foto’s af te leiden dat hierbij, of anders kort daarna, de hele rij iepen omgehaald is (Regionaal Archief Zutphen).



Foto van voor de Tweede Wereldoorlog waarop te zien is dat de Deventerweg verbreed is en de binnenste bomenrij aan de Deventerweg verdwenen is. Kennelijk zijn de eerste twee bomen van de binnenste rijen achter de brug gespaard gebleven. Deze zijn waarschijnlijk gesneuveld bij het opblazen van de brug in 1940 (Regionaal Archief Zutphen).



Het gebied rond de Deventerweg in de periode 1919-1940.

1940-heden

Oorlog en bevrijding

Om de Duitse opmars te vertragen werden in de meidagen van 1940 door het Nederlandse leger veel bruggen opgeblazen, zo ook de brug in de Deventerweg. End mei werd ter plaatse een noodbrug geslagen. Op 28 september ontplofte na een beschieting een munitietrein op het Zutphense spoorwegemplacement. Urenlang vlogen in de wijde omtrek de granaten door de lucht en beschadigden ook huizen aan de Deventerweg. Hierbij waren tevens enkele doden te betreuren. Eind maart 1945 bracht de Duitse bezetter Zutphen in staat van verdediging. Op 4 april werd de brug in de Deventerweg opnieuw opgeblazen. In de dagen die volgden werd er hevig gevochten en vrijdagavond 6 april werd het Deventerwegkwartier bevrijd door Canadese troepen. De nieuwe brug in de Deventerweg, de Canadezenbrug, werd op 26 april 1947 in gebruik genomen.

Parkeren op de ventwegen

Vlak na de Tweede Wereldoorlog houdt de parkeerproblematiek op de ventwegen de gemoederen bezig. Burgemeester en wethouders van Zutphen wijzen op het ongewenst parkeren van automobilisten in de grasbermen aan weerszijden van de hoofdrijbaan. In 1949 laat Rijkswaterstaat weten dat zij plannen voorbereiden voor de verbetering van de weg door aan weerszijden van de hoofdrijbaan parkeerstroken aan te leggen en voor fietsers aan de oostzijde een vrijliggend fietspad te maken.

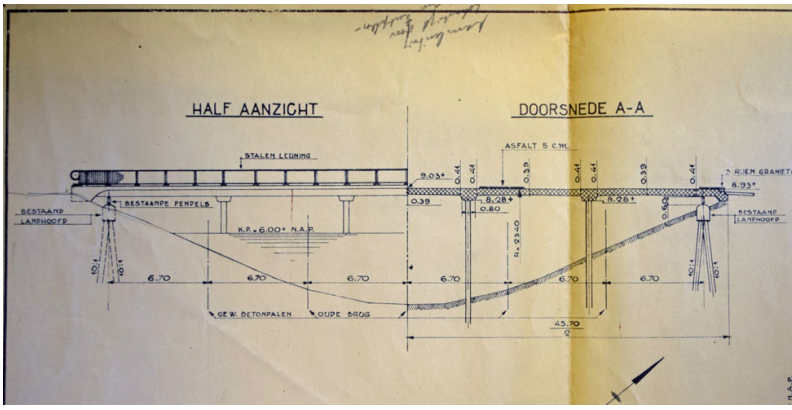
Hoewel Gemeentewerken positief op dit plan reageert zijn het vrijliggende fietspad en de parkeerstroken uiteindelijk nooit gerealiseerd. Bewoners van de Deventerweg moesten hun auto’s voorlopig nog in de berm blijven parkeren. Pas in 1954 werden langs de ventwegen in de berm parkeervakken aangelegd. Daarvoor moesten bomen gerooid worden en werden de trottoirs opnieuw betegeld. De oude verharding werd bij de parkeerstroken hergebruikt.

Wegreconstructie in 1987

In 1987 is het beheer en het onderhoud van de Deventerweg tussen de Canadezenbrug en de Van der Capellenlaan door het Rijk aan de gemeente Zutphen overgedragen. Eind juli 1987 zendt openbare Werken Zutphen een uitgewerkt plan voor de herprofilering van dit wegvak aan Burgemeester en wethouders. Dit voorstel bestaat uit de aanleg van vrijliggende fietspaden, het herprofileren van de hoofdrijbaan, de aanleg van verkeersgeleiders en oversteekvoorzieningen, het aanpassen van de verlichting en het het planten van twee bomenrijen. Opnieuw halen de plannen de eindstreep niet, het plan wordt in sterk afgeslankte vorm uitgevoerd zonder de vrijliggende fietsstroken en de bomenrijen.



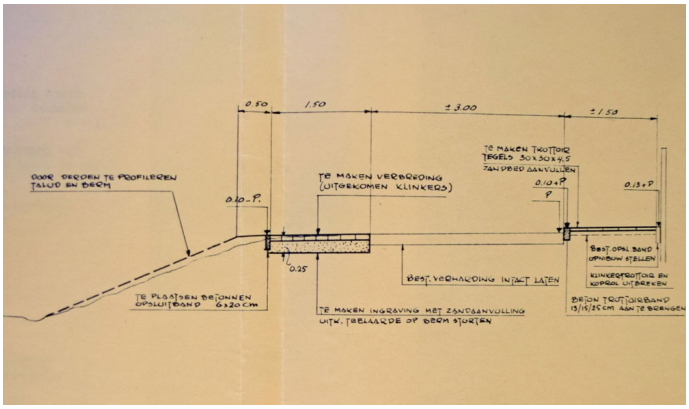
De brug over de gracht van de Coehoornsingel naar de Deventerweg is in de Tweede Wereldoorlog twee keer verwoest. In 1940 liet het Nederlandse leger de brug springen om de Duitse opmars te vertragen en in 1945 werd de (herstelde) brug door de Duiters opgeblazen (Regionaal Archief Zutphen).



Op 26 april 1947 wordt de nieuwe Canadezenbrug in gebruik genomen. Ontwerp van de brug, zijaanzicht en doorsnede (Regionaal Archief Zutphen).



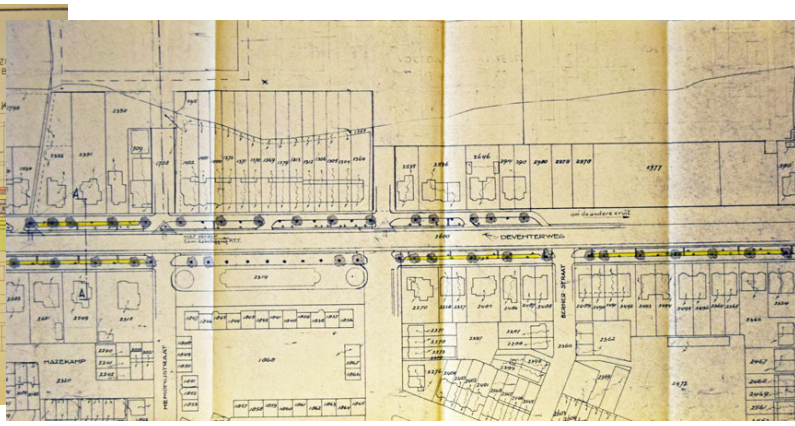
Foto van de Deventerweg vanaf de Canadezenbrug uit 1955 (Regionaal Archief Zutphen).



Het zou nog tot 1954 duren voordat er op het gebied van parkeermogelijkheden maatregelen werden genomen. Langs de ventwegen worden parkeervakken aangelegd. Ter plaatse moeten bomen gerooid worden (Regionaal Archief Zutphen).



In 1949 is men voornemens om aan weerszijden van de hoofdrijbaan parkeerstroken aan te leggen en een vrijliggend fietspad te maken aan de oostzijde van de weg. Het plan is om onbekende redenen niet uitgevoerd (Regionaal Archief Zutphen).



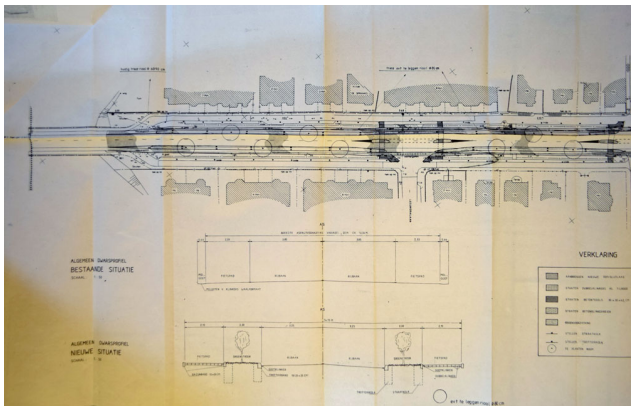
Detail van het plan uit 1954 om meerdere bomen te rooien om ruimte te maken voor parkeervakken langs de ventwegen (Regionaal Archief Zutphen).



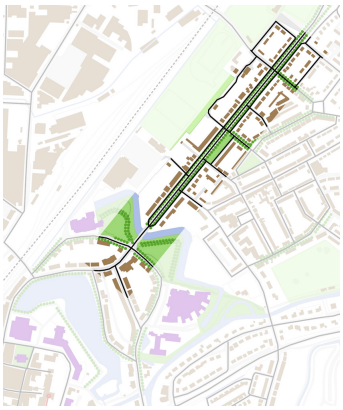
Zicht op het plantsoen tussen de Hemonystraat en de Heeckerenlaan in 1958 (Regionaal Archief Zutphen).



Al voor de Tweede Wereldoorlog is de rijbaan van de Deventerweg verbreed en de binnenste bomenrij gekapt. Deze (ongedateerde) foto geeft een goed beeld van deze situatie, waarbij opvalt dat naast de rijbaan aparte fietsstroken zijn aangelegd (Regionaal Archief Zutphen).



In 1987 wordt een plan gemaakt voor de herprofilering van het wegvak tussen de Canadezenbrug en de Van der Capellenlaan. Dit deel van de Deventerweg is in dat jaar door het Rijk aan de gemeente Zutphen overgedragen. Wederom heeft men de wens om vrijliggende fietspaden te creëren, maar ook nu halen de plannen de eindstreep niet. Het ontwerp wordt uiteindelijk in sterk gewijzigde vorm uitgevoerd, zonder de vrijliggende fietspaden (Regionaal Archief Zutphen).



Het gebied rond de Deventerweg in de periode 1940-heden.

Colofon

Deventerweg e.o in Zutphen

ARCX-rapport 0931

Onderzoek: ARCX Bergstraat 41 6981 DB Doesburg
telefoon 0313 650190 www.arcx.nl

i.s.m.
Belfort Cultuurhistorie en Monumenten, Doetinchem
SB4 Bureau voor Historische Tuinen, Parken en Landschappen, Wageningen.

Opdrachtgever: gemeente Zutphen
Archiefwerk, veldwerk en tekst: Peter Boer en Jacco Vromen
Foto's: Jacco Vromen
Kaarten: Kees van Dam
Video: Peter Boer

ARCX aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Bijlagen

- bronnen-en-literatuur-deventerweg
- Lagenkaart fasering Deventerweg