



Kamp Nieuw-Milligen Uddel

Cultuurhistorisch onderzoek met waardestelling

Mei 2022

LARA VOERMAN
architectuurhistoricus

+ JOHAN
NAVAN
DOORN

Inhoud

Inleiding	03
1. Historisch narratief	14
Tot 1860: in het midden gelegen	16
1860-1885: een tentenstad op de hei	22
1886-1940: het remonedepot	30
Vanaf 1940: werkplaats van de Landmacht	42
2. Ruimtelijke principes	56
De sterke relatie met het Veluwe landschap	58
Het terrein als palimpsest	60
De herkenbare ruimtelijke opzet	62
Het palet van Kamp Nieuw-Milligen	64
3. Cultuurhistorische waardering	67
Dragende elementen	68
Ondersteunende elementen	73
Archeologische verwachtingswaarde	74
4. Dossier Kamp Nieuw-Milligen	77
Dragende elementen	80
Ondersteunende elementen	101
Neutrale elementen	106
Noten	110
Bronnen	111
Colofon	111

Inleiding

Wie op Kamp Nieuw-Milligen rondloopt ziet verschillende gebouwen, maar ook bomen en wegen die herinneren aan andere tijden. De bijzondere historische gelaagdheid is het resultaat van meer dan 160 jaar militair gebruik. Het meest tot de verbeelding sprekend zijn de resterende gebouwen en structuren van het negentiende-eeuwse remonedepot, een uniek en experimenteel terreintype in de Nederlandse krijgsgeschiedenis.

Kamp Nieuw-Milligen zal de komende jaren worden getransformeerd tot een nieuwe toekomstbestendige kazerne voor de operationele marinierseenheden uit Doorn, Maartensdijk en Den Helder.

Naar aanleiding van deze ontwikkeling heeft het Rijksvastgoedbedrijf in overleg met Defensie en het Atelier Rijksbouwmeester opdracht gegeven voor een cultuurhistorisch onderzoek dat beeldend inzicht geeft in de ontwikkelingsgeschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen en – vanuit het oogpunt van cultuurhistorie – een waardering geeft van het terrein en de nog aanwezige elementen.

Leeswijzer

De rapportage heeft de volgende opbouw:

1. Historisch narratief

In het historisch narratief staat de groei en ontwikkeling van Kamp Nieuw-Milligen centraal. Het kamp heeft grofweg vier gedaanten gehad: heidelandschap (tot 1860), militair oefenterrein (1860-1885), remonedepot (1886-1940) en technische werkplaats voor de Landmacht (na 1947). In elke fase nemen we de lezer mee in de relatie met het Veluwe landschap, het leven op het kamp, het ruimtelijk functioneren van het terrein, de stedenbouwkundige opzet en de vormgeving van de gebouwen tot de rol van de beplanting. Aan het eind van elke fase geeft een kaart weer welke erfenissen die tijdsperiode ruimtelijk heeft opgeleverd.

2. Ruimtelijke principes

In dit tweede hoofdstuk is het huidige ruimtebeeld van het bijzondere militaire landschap van Kamp Nieuw-Milligen bekeken. De analyse helpt bij het lezen en begrijpen van het terrein in de huidige gedaante en bij het herkennen van ruimtelijke thema's die als rode draden door de ontwikkelingsgeschiedenis lopen. De ruimtelijke principes kunnen dienen als input en inspiratie voor toekomstige planontwikkeling. Het is daarnaast de basis voor de cultuurhistorische waardering in het volgende hoofdstuk.

3. Cultuurhistorische waardering

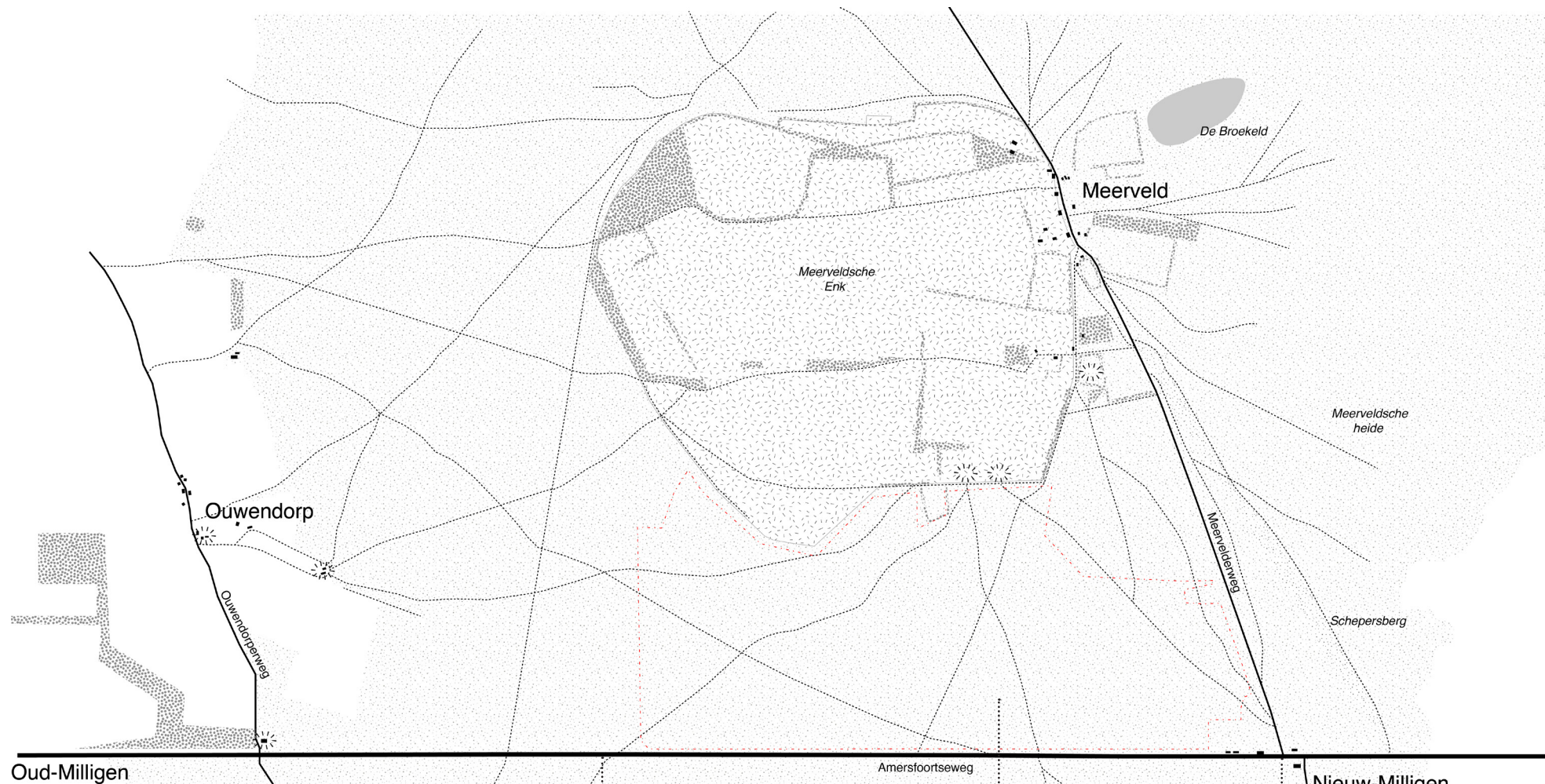
Dit hoofdstuk richt zich op het preciseren van de cultuurhistorische betekenis en de waarden van Kamp Nieuw-Milligen. Welke van de nog aanwezige elementen in het onderzoeksgebied zijn wezenlijk voor de beleving en de afleesbaarheid van de geschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen en welke elementen zijn dat in mindere mate?

4. Dossier Kamp Nieuw-Milligen

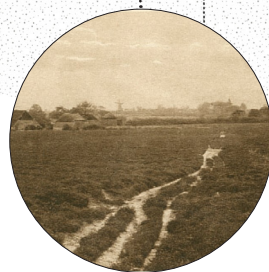
Elk object op Kamp Nieuw-Milligen, gebouwd of landschappelijk, heeft een eigen, vaak gedetailleerd ontwikkelingsverhaal. Om genoeg aandacht te kunnen besteden aan dat detailniveau is er een 'dossier Kamp Nieuw-Milligen' toegevoegd. Dit is te zien als een naslagwerk, waar een korte typering, eventueel aanvullende informatie, beeldmateriaal en een korte waardering per object of structuur te vinden is.

Ontwikkelingsfasen van Kamp Nieuw-Milligen

Tot 1860: in het midden gelegen



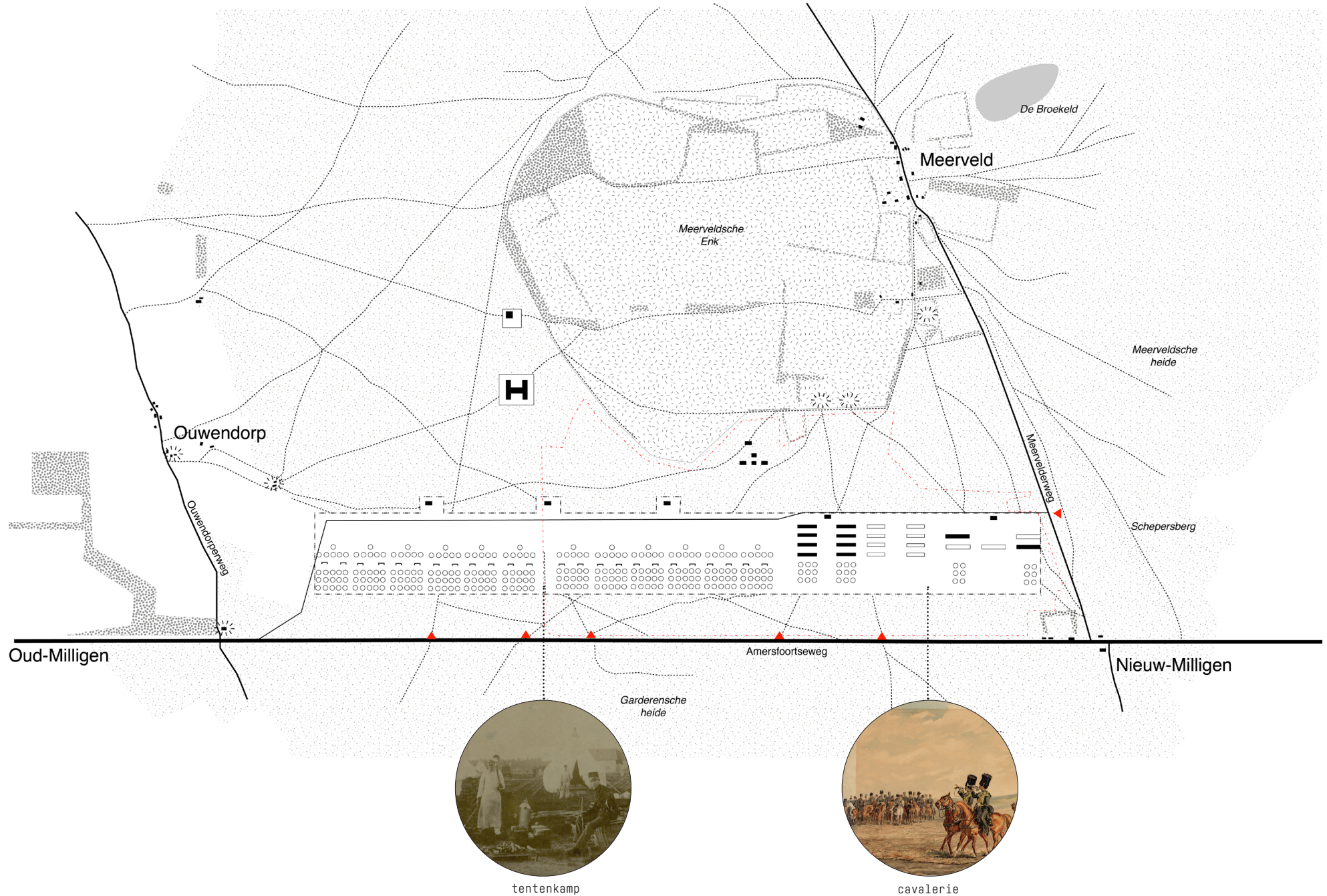
Amersfoortseweg



heideland



Nieuw-Milligen



tentenkamp

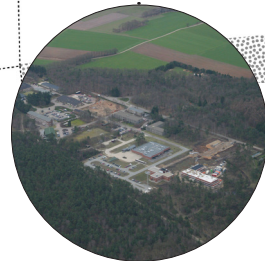
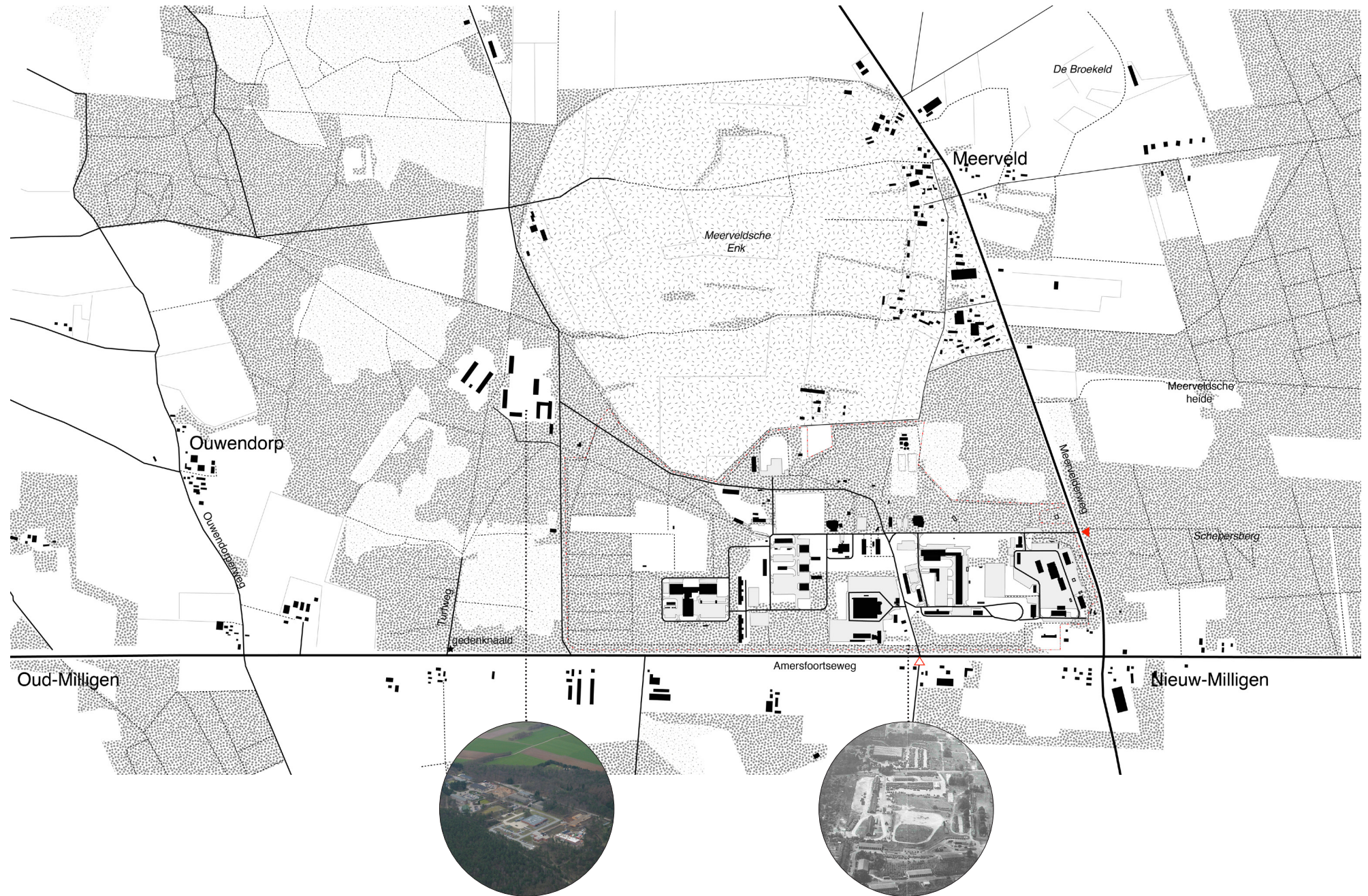
cavalerie



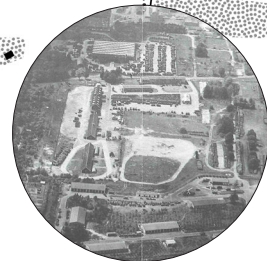
legerplaats



remontedepot



















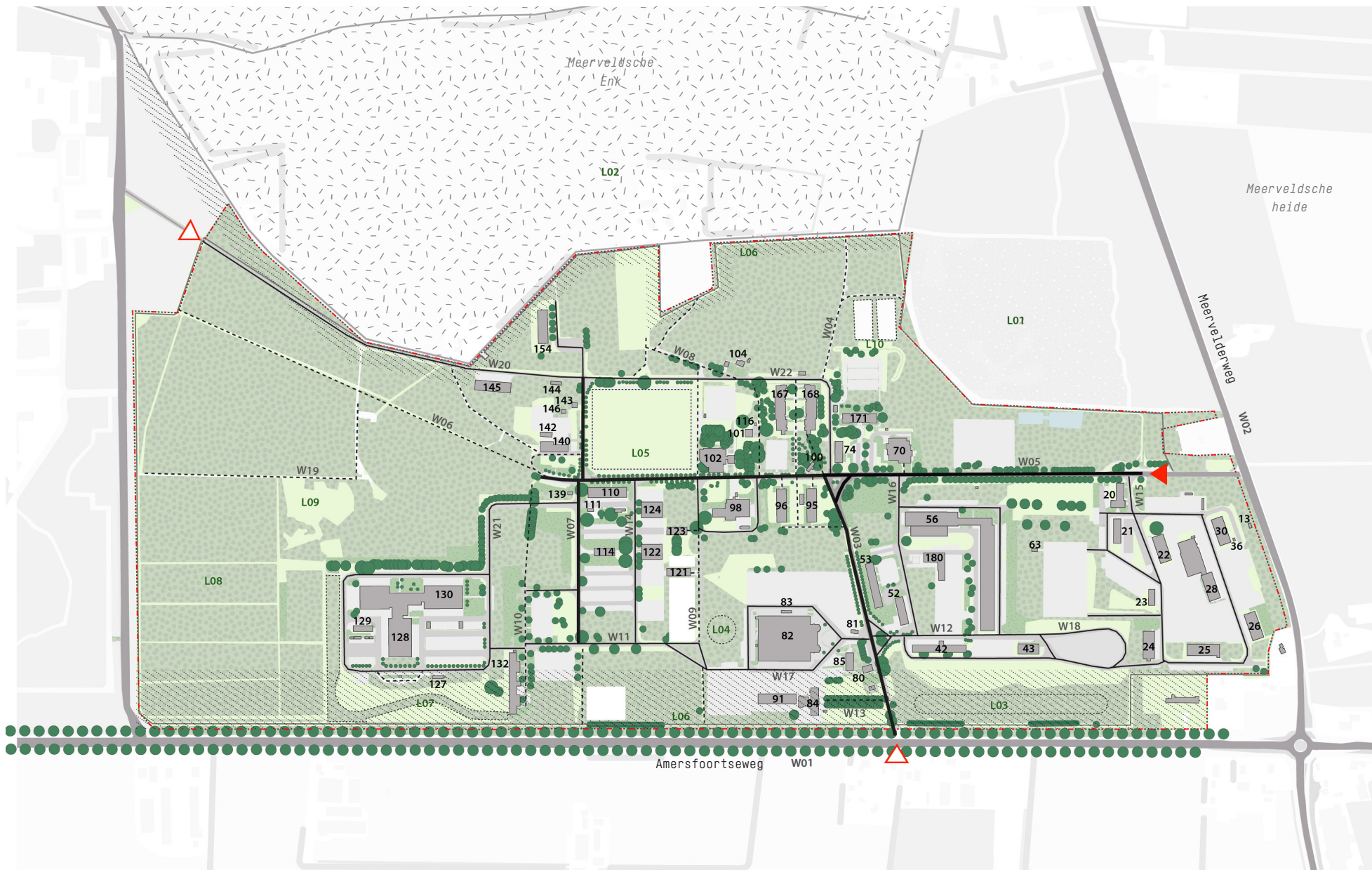
Luchtmacht



werkplaats Landmacht

Huidige situatie Kamp Nieuw-Milligen. De nummers op de kaart zijn de tegenwoordig op het terrein gebruikte gebouwaanduidingen. In deze rapportage verwijzen we er telkens naar.

- | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------------|---|--------------|---|------------------------|---|-------|---|-------|---|------|---|-------------------|---|------------|
|  | hoofdentree |  | openbare weg |  | interne hoofdweg |  | enk |  | bos |  | gras |  | gebouw |  | verharding |
|  | neventree |  | relict route |  | interne secundaire weg |  | heide |  | bomen |  | tuin |  | landschapselement |  | bufferzone |



Gebouwen

13 trafostation, 1952
20/20a bureelgebouw, ca. 1950 [1963: aanbouw]
21 was-, kleed- en wapenherstel, 1955 [1961: wijziging gevels]
22/22a t/m 22c werkplaats, ca. 1955 [1960: uitbreiding]
23 magazijn/berging explosieven, 1955
24 werkplaats, ca. 1955 [1963: aanbouw]
25 magazijn, ca. 1955 [1964: uitbouw]
26 magazijn, ca. 1955
28/28a werkplaats, ca. 1955 [1968: uitbouw]
30/30a werkplaats, ca. 1955 [2008: installaties]
42 paardenstal/magazijn, 1905 [1969 - 1989: aanpassingen]
43 brandweergarage/stalling, 1969
52/52a bureelgebouw, 1956
53/53a lesgebouw, 1955
56/56a werkplaats/bureelgebouw, 1968 [2008: installaties]
63 magazijn, ca. 1950
70 kantine, 1977
74 bureelgebouw, ca. 1955 [in 1964 verplaatst]
80 kantoor/lesgebouw, ca. 1970
81 portiershuisje/trafogebouw, 1951
82 hoofdwerkplaats/kantinegebouw, 1952 [1983: groot onderhoud]
83 berging/fietsenstalling, 1951 [1967: aanbouw]
84 ziekenstal/bureelgebouw vóór 1930 [1973: uitbouw]
85/85a bureelgebouw, 1966 [ca. 1995: renovatie]
91 werkplaats, 1966
95/95a bureelgebouw, 1968
96 bureelgebouw, 1967
98 keuken/eetzaal, 1965 [1986: groot onderhoud]
100 wachtgebouw/telefoon/KLIM clustercentrale, ca. 1950
101 vm. woning adjudant-onderofficier, 1890
102 sportgebouw, 1972
104/104c-d woning, ca. 1960
110/110a werkplaats, 1965
114 werkplaats, ca. 1950 [1987: aanpassingen]
116 schuur, ca. 1950

121 werkplaats, ca. 1950 [1987: oostgevel]
122 werkplaats, ca. 1950 [1977: westgevel]
123 magazijn, ca. 1950
124 werkplaats, ca. 1950 [1965 & 1977: westgevel]
128 werkplaats, 1985
129 magazijn, 1985
130 werkplaats, 1985
132 paardenstal/bureelgebouw, vóór 1930
139 transformatorgebouw, 1947
140 foeragemagazijn/bureelgebouw, 1890
143 hydrofoorgebouw, 1947
145 magazijn, ca. 1951
146 pompgebouw, ca. 1950
154 bureelgebouw, 1967
167 legeringsgebouw, 1995
168 legeringsgebouw, 1995
171 legering (onder)officieren, 1995

Wegen

W01 Amersfoortseweg
W02 Meervelderweg
W03 as vanaf Amersfoortseweg
W04 heidepad naar Meerveld, later pad naar waterzuiveringsinstallatie
W05 as vanaf Meervelderweg
W06 diagonale as naar vm. hospitaal
W07 as naar vm. kazerne
W08 weg naar kazerne vanaf kruispunt W03 en W05
W09 weg langs loopbaan
W10 weg langs gebouw nr. 132
W11 verbindingsweg tussen W09 en W10
W12 weg langs gebouw nr. 42
W13 weg ziekenstal nr. 84
W14 weg werkplaatsen nrs. 121-124
W15 weg mobilisatiecomplex
W16 weg werkplaats nr. 56
W17 weg werkplaats nr. 82
W18 draaicirkel bij W12
W19 pad naar handgranaatbaan
W20 weg langs gebouw nr. 145
W21 weg naar werkplaats nr. 130
W22 weg langs gebouwen nrs. 167/168

Landschapselementen

L01 restant heidegebied
L02 Meerveldsche Enk
L03 voormalige drijfbaan remonedepot
L04 voormalige loopbaan remonedepot
L05 sportveld
L06 bufferzone Amersfoortseweg/Meerveldsche Enk
L07 geluidswal
L08 productiebos
L09 voormalige handgranaatbaan
L10 restant waterzuiveringsinstallatie

Meerveldsche Enk aan de noordrand van het terrein.



Zicht vanaf de eerste verdieping van de hoofdwerkplaats [nr. 82].



Route ten noorden van het sportveld.



Voormalige paardenstal (nr. 42) van het remondepot, gebouwd in 1984.



Het Kamp bij Milligen in 1860, schets van Gerardus Johannes
Bos, naar een tekening van F.L. Rudolph.
[Rijksmuseum, nr. RP-P-1907-5444]



1. Historisch narratief

Tot 1860: in het midden gelegen

Kamp Nieuw-Milligen ligt op de Veluwe, zoals veel Defensie terreinen. Dat is niet voor niets: in de negentiende eeuw ‘ontdekte’ het leger de uitgestrekte heidevelden als ideale plek voor grootschalige oefeningen. Op Kamp Nieuw-Milligen is er sinds de vestiging van het legerkamp in 1860 een sterke link geweest tussen het gebruik van het terrein en het landschap. Daarom start deze ontwikkelingsgeschiedenis met de landschappelijke onderlegger: de stuwwallen, de heidevelden, enken, de grote landroutes en kleine schapenpaden.

Cartograaf Christian Sgrooten maakte in 1573 een van de eerste overzichtskaarten van de Veluwe. Goed te zien zijn de heuvels, plateaus, hellingen en dalen, die samen als een langwerpige gordel boven de vlakke omgeving uitsteken. Het Veluwse landschap is grotendeels gevormd in de voorlaatste ijstijd, het Saalien, zo’n 200.000 jaar geleden. Vanuit het noorden groeide een landijskap waarvan de uiteinden tot aan Midden-Nederland reikten. Het front van de ijskap had een dikte van honderden meters en drukte met een geweldige kracht de zandbodem op tot langwerpige heuvels: de stuwwallen.¹ Op de Veluwe zijn de wallen opgestuwd door een aantal kleinere gletsjertongen. Kamp Nieuw-Milligen ligt, samen met de dorpen Meerveld en Uddel in een relatief vlak gebied. Dit was oorspronkelijk een lacune tussen twee van die kleinere gletsjertongen, waar tijdens en na de ijstijden de wind en het smeltwater dekzand en leem afzetten. Hoewel de kaart van Christian Sgrooten vrij grof is, is die laagte rond Uddel goed te herkennen. Andere bijzondere restanten van de ijstijden in het landschap zijn de zogenaamde dooijsgaten en pingo-ruïnes, holtes die zijn ontstaan door depressies van grote brokken ijs of na het uitzetten van bevroren grondwater. In de omgeving van Kamp Nieuw-Milligen is bij het dorp Ouwendorp een aantal dooijsgaten te herkennen en bij het dorp Uddel de met water gevulde pingo-ruïnes: het Bleekemeer en het Uddelermeer.

Milligen

Garderen en Hoog-Soeren – nu bescheiden dorpen, toen belangrijke knooppunten van wegen – staan prominent op Sgrootens kaart. De dorpen liggen aan de toen al intensief gebruikte landroute tussen de handelssteden Amersfoort en Deventer – Apeldoorn was als plaats nog

van gering belang. Een belangrijke pleisterplaats aan de route was de Milliger (of Millinger) hoeve. Sgrooten gaf de herberg, hoe klein ook, toch aan op zijn kaart, omdat het halverwege lag en een van de weinige plekken op de Veluwe was waar handelsreizigers en hun paarden wat konden eten of overnachten. De naam ‘Milligen’ verwijst ernaar: het is een oude Veluwse verbastering van de woorden ‘in het midden gelegen’. Rond 1850 werd een stuk richting Apeldoorn een tweede herberg gebouwd, op de kruising van de huidige Amersfoortseweg en de Meervelderweg, waarna de oude hoeve ‘Oud-Milligen’ werd en de nieuwe herberg als ‘Nieuw-Milligen’ bekend kwam te staan.

Enk en heide

Tot in de jaren 1950 bestond het landschap op en rondom Kamp Nieuw-Milligen grotendeels uit heide. Daar is door herbebossing tegenwoordig nog niet veel meer van te herkennen: alleen tegen de noordoostgrens van het kamp ligt een restant heide. Hoewel heide ook al in de bronzen ijzertijd in het gebied te vinden was, ontstond het typische Veluwse heidelandschap zoals we dat nu kennen vanaf de vroege middeleeuwen. Ontbossing, het afsteken van plaggen en overbeweiding leidde tot een verarmd landschap met zandverstuivingen en grootschalige heidevelden, zoals het Garderense Veld. In de elfde eeuw veranderde het landbouwsysteem, een omslag die grote landschappelijke gevolgen had. Rond de, uit verspreid liggende boerderijen bestaande, buurtschappen en schaapskooien ontstonden in de loop der eeuw vruchtbare, met mest opgehoogde bodems, de zogenaamde ‘enken’. Kamp Nieuw-Milligen grenst in het noorden aan zo’n bijzondere agrarische ontginning: de Meerveldsche Enk. Deze enk is stapsgewijs gegroeid en ontgonnen, te zien aan de meerdere perceelsgroepen waarvan de verkavelingsrichtingen verschillen.²

Schapenpaden en straatwegen

Dat er dwars over de Veluwe al vroeg een handelsroute liep van Amersfoort, over Voorthuizen en Milligen, richting Apeldoorn en Deventer is genoemd. In 1807 werd onder koning Lodewijk Napoleon bepaald dat de route rechtgetrokken, geëgaliseerd en bestraat werd, om zo deel uit te kunnen maken van een efficiënt Rijksnet van belangrijke

Kaart van de Veluwe door Christian Sgrooten, 1573.
[wikimedia commons, geraadpleegd december 2021]

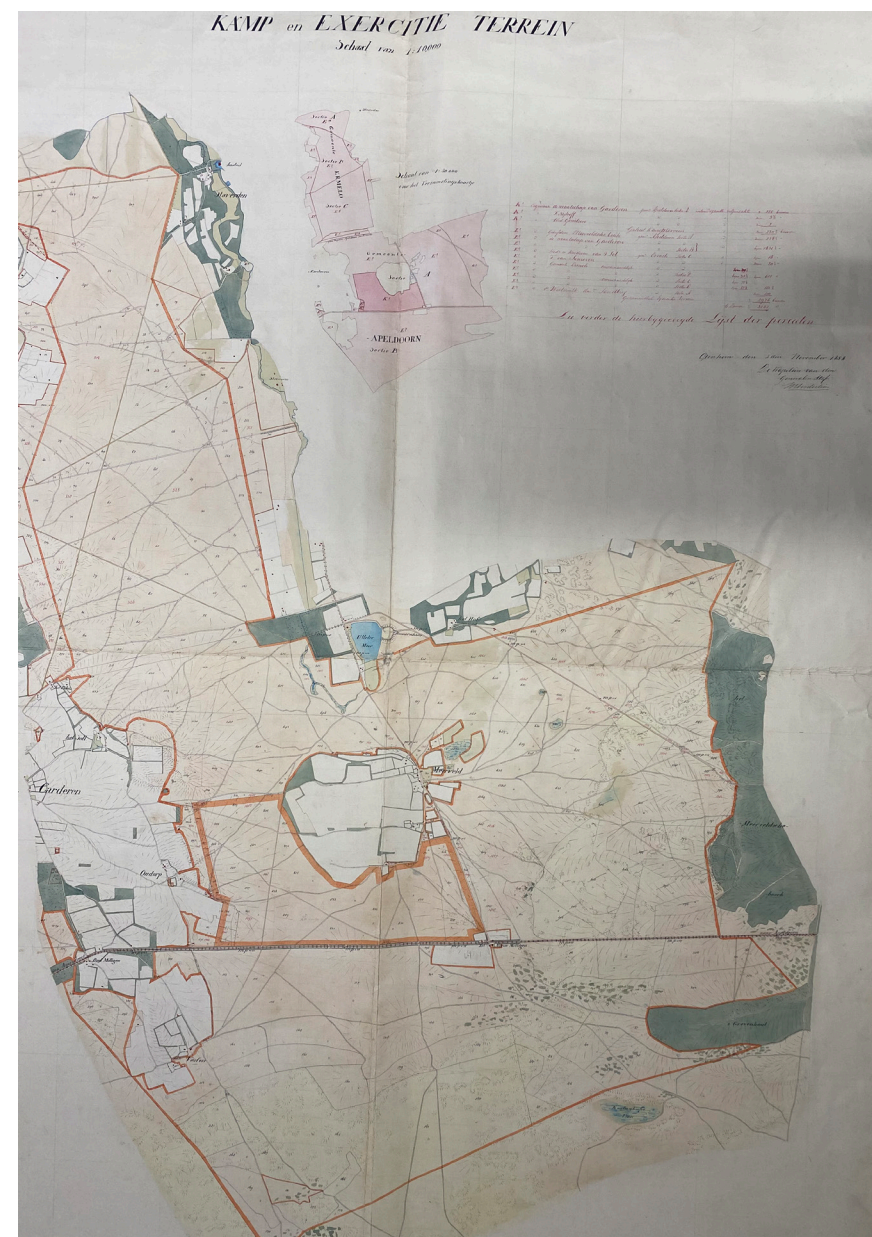
Milliger Hoeve



wegen. Officieel had de straatweg voornamelijk een militair doel om de mobiliteit van de troepen te verbeteren, maar Lodewijk Napoleon kon zich over deze Veluwe 'highway' ook makkelijker verplaatsen tussen zijn paleizen in Utrecht en het Loo. Op verschillende plaatsen langs de weg werd tol geheven, waaronder op de kruising van de Amersfoortseweg – want zo heet dit deel van de straatweg nu – en de Meervelderweg. Langs het gehele tracé werden aan weerszijden wallen opgeworpen en beplant, waardoor de straatweg in contrast met de 'lege' heide een bepalend lijnelement in het landschap werd. De beplanting bestond uit twee rijen elzenhakhout en een rij beuken, hier en daar afgewisseld met populieren of eiken. Op het traject langs het pas later aangelegde Kamp Nieuw-Milligen werden naast beuken ook grove dennen geplant, waarschijnlijk met het doel het stuifzand tegen te gaan.³ De voornaamste functie van de beplanting was de bescherming van de weg tegen wind en regen, maar het was ook een bron van houtwinning, het hield beesten van de weg en voorkwam dat tolpunten via zijwegen omzeild werden.

De kaarsrechte straatweg stond in sterk contrast met de informele heidepaden, die vanuit gehuchten en schaapskooien naar alle windrichtingen uitwaaierden. Een van die heidepaden was de huidige Meervelderweg; tot het midden van de negentiende eeuw een onverharde weg die enkele dorpen en gehuchten ontsloot. Vanaf 1855 werd de weg voor rekening van koning Willem III omgevormd tot een grindweg tussen Harderwijk en Apeldoorn.⁴

Kaart van het totale exercitieterrein, 1858. In dikkere lijnen omkaderd is het terrein bestemd voor het legerkamp.
[Nationaal Archief, 4.OSK, inv.nr. M281a]



Boven: logement het Lugtje bij Milligen aan de straatweg naar Amersfoort bij Apeldoorn door P. van Groningen, 1861. [Gelders Archief nr. 1551 - 3321]

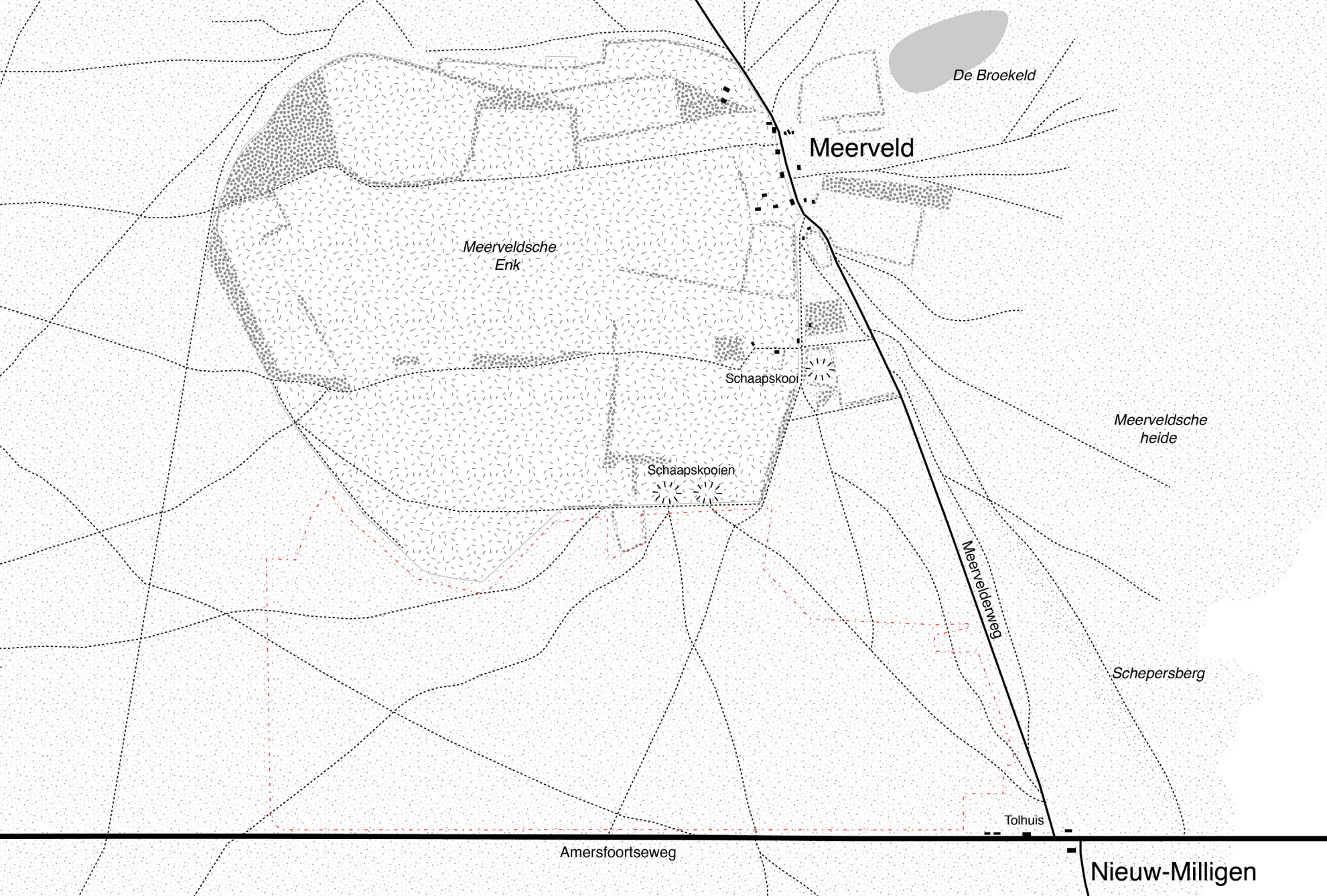
Onder: de Amersfoortseweg omstreeks 1900-1910. De foto geeft een goed beeld van het profiel met bomenlaan. [CODA nr. GA-017811]



Boven: zandweg naar Kootwijk in het verlengde van de hoofdtoegangsweg vanaf de Amersfoortseweg, omstreeks 1900. [Gemeentearchief Barneveld GB50335]

Onder: heidepad bij het dorp Garderen, omstreeks 1900. [Gemeentearchief Barneveld GB51518]







Erfenis

Wat is er tegenwoordig van het vroeg negentiende-eeuwse landschap nog op en rond het kamp te zien?

- Droge heide langs de noordoostgrens als zichtbaar overblijfsel van het Veluwe heidelandschap (L01). Op het terrein zijn tussen de gebouwen meer stukken heide te vinden, maar die zijn na 1945 ontstaan door begroeiing van oude paardenweides en een granaatbaan;
- Karakteristieke elementen van het historische Veluwe cultuurlandschap zoals de Meerveldsche Enk (L02) en het boerendorp Meerveld;
- De Amersfoortseweg inclusief laanbeplanting (W01) en de Meervelderweg (W02) als historische landroutes. Het tolhuis en de hoeve op het kruispunt van deze routes herinneren aan de voormalige pleisterplaats de Milliger Hoeve;
- Het heidepad dat de Amersfoortseweg kruiste en later tot een van de hoofdentrees van het kamp uitgroeide (W03);
- Het heidepad richting Meerveld (W04), dat na 1945 werd hergebruikt als weg naar de waterzuiveringsinstallatie.

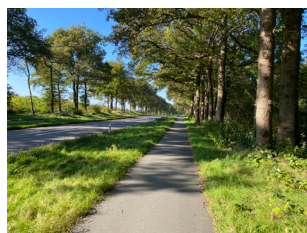
Restant heidegebied [L01]



Meerveldsche Enk [L02]



Amersfoortseweg [W01]



Heidepad, later hoofdentree [W03]



1860 tot 1885: een tentenstad op de hei

De wortels van het militaire gebruik op deze plek liggen in het midden van de negentiende eeuw. Van 1860 tot en met 1885 streek bij Milligen jaarlijks vrijwel het gehele Nederlandse leger in de zomermaanden neer voor manoeuvres en schietoefeningen. Het kampement had de omvang van een stad, met 10.000 manschappen en 350 officieren in 1800 tenten.⁵ In volledige bezetting had het net zoveel inwoners als Apeldoorn in die tijd had. Publiek mocht zich vrij over het terrein begeven. Tussen de tenten wandelden bezoekers, orgeldraaiers, straatzangers en bedelaars. De hele regio profiteerde. Aardappelen en brandhout kwamen uit Apeldoorn, net als stro, haver en hooi voor de paarden. Paardenmest uit het kamp werd verpacht aan boeren uit de omgeving, vrouwen verdienden bij met het wassen van de uitrustingen. In het gebied ten zuiden van Harderwijk breidde de groententeelt sterk uit, iets dat toegeschreven werd aan de komst van het ‘Kamp van Milligen’.⁶

Alhoewel militaire exercitiekampen in ons land al in de zeventiende eeuw voorkwamen, vaak opgezet naar aanleiding van een directe oorlogsdreiging, gold met name de vestingstad als hét geheim achter militair succes.⁷ In de negentiende eeuw bleek dat in een moderne oorlog niet vestingsteden, maar grote veldlegers van belang waren. Met die legers moest natuurlijk geoefend worden. Voordat het Kamp bij Milligen in 1860 in gebruik werd genomen, werd dat gedaan in het Kamp van Zeist bij Soesterberg, maar ook in Rijen bij Breda en op de Waalsdorpervlakte bij Scheveningen. Heidegebieden hadden de sterke voorkeur. Ze waren relatief afgelegen en geaccidenteerd, de zandgrond waterde relatief snel af en het was, met het oog op eventuele uitbraken van ziekten, relatief ‘schone’ grond.

De koninklijke connectie

Koning Willem III mengde zich als opperbevelhebber graag in militaire zaken, al was zijn taak hierin als staatshoofd veel beperkter dan die van zijn voorgangers. In 1858 koos hij persoonlijk het Garderense Veld uit als nieuwste nationale oefenkamp, waarschijnlijk vanwege de ligging dichtbij paleis Het Loo en de goede bereikbaarheid over de kort ervoor

beklinkerde Amersfoortseweg en de grindweg naar Meerveld.⁸ De koninklijke connectie groeide over de jaren. Milligen werd een sociaal verlengstuk van Het Loo, een plek om in de zomer te vereren met een bezoek, samen met familie of met gasten, voor een defilé, parade of een zondagse preek in de buitenlucht. Op weg naar de Koningin Moeder op Soestdijk konden in Kamp Nieuw-Milligen de paarden verwisseld worden. In 1861, een jaar na de ingebruikname van het oefenterrein, liet Willem III op een van de hoogste plekken van de Veluwe, de Aardmansberg (102 meter boven NAP) het Aardhuis bouwen. Dit door hofarchitect (en goede vriend van de koning) Henri Camp ontworpen houten chalet diende oorspronkelijk voor bijeenkomsten met militaire autoriteiten en als jachthuis. Het gaf de koning, die een liefhebber was van militaria, een magnifiek zicht op de manoeuvres die de soldaten uit Kamp Nieuw-Milligen op de hei uitvoerden. Twintig jaar later, in 1881, bood hij het kamp drie kantinegebouwen voor officieren aan die naar voorbeeld van het houten Aardhuis waren ontworpen, als ‘een nieuw blijk van Zijner Majesteits belangstelling in het leger’.⁹ Ze zijn waarschijnlijk nooit gebouwd.

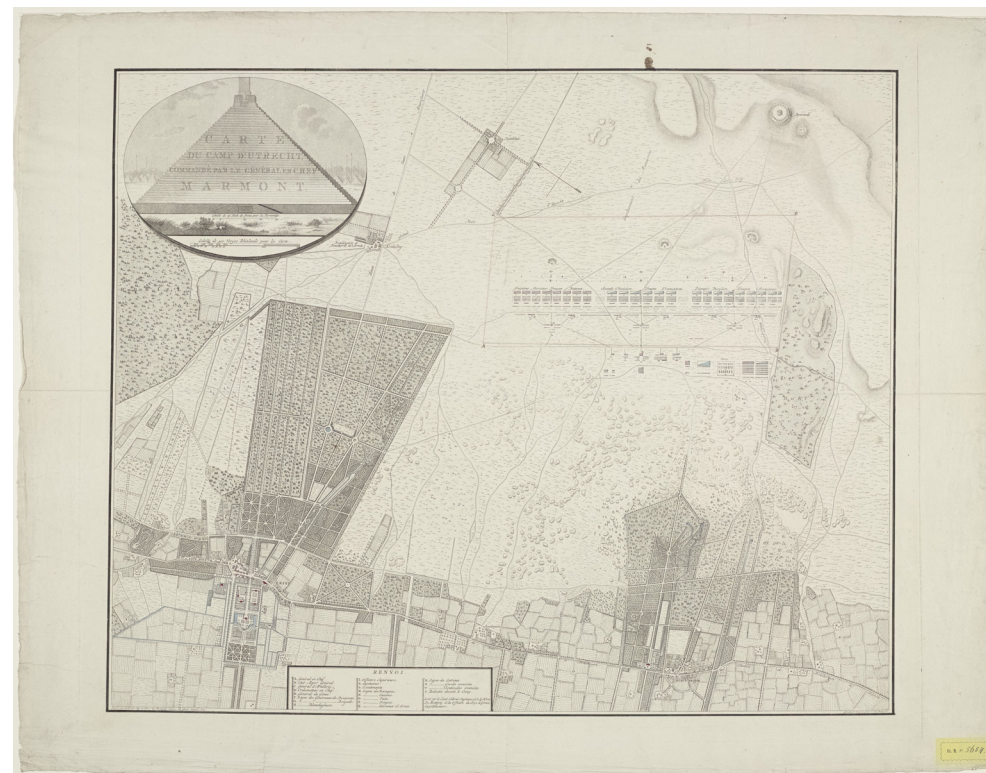
Ligging in het heidelandschap

Het totale complex met oefengronden strekte zich uit van Kootwijk in het zuiden, tot aan Staverden in het noorden, met uitzondering van het landbouwgebied op de Meerveldsche Enk. Een gebied dat dus veel groter was dan wat we nu onder het huidige kamp verstaan. Het daadwerkelijke kampement – waar gegeten en geslapen werd – lag parallel aan de Amersfoortseweg, een stuk terug van de straatweg. De reden voor die teruggeschoven ligging was een heel praktische, namelijk om verstuiwing van de heide te voorkomen.¹⁰ De strook tussen het kampfront en de Rijkstraatweg werd zoveel mogelijk gespaard. Revues, oefeningen of ‘noodeloos heen- en weerlopen’ waren er nadrukkelijk verboden. Ook de ‘Rijksbeplanting’ langs de Amersfoortseweg mocht absoluut niet aangetast worden om zandverstuiwing te voorkomen. De overige terreingrenzen waren zo gekozen dat er voldoende afstand was met de schaapskooien bij Ouwendorp en de schaapskooien langs de grens van de Meerveldsche Enk.¹¹ Zo konden eigenaren als het kamp in

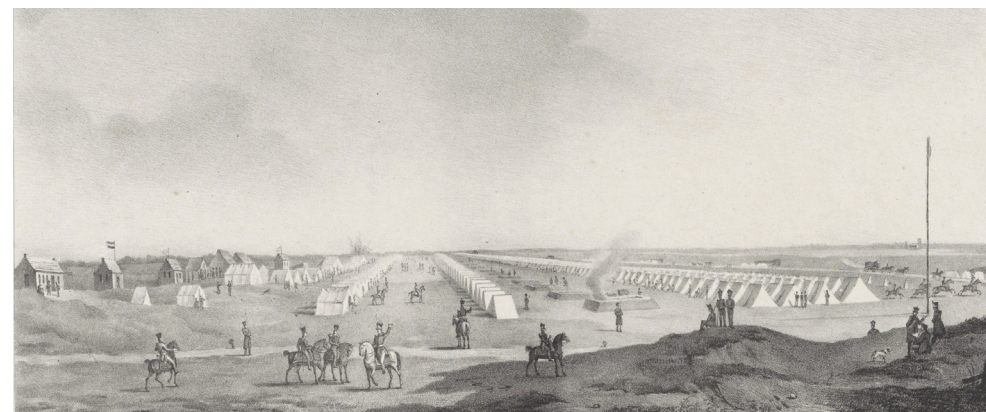
Topografische kaart van de legerplaats en de omstreken van Milligen, 1860.
 [Nationaal Archief, 4.OSK, inv.nr. M28IVa]



Boven: kaart door Cornelis van Baarsel met het legerkamp bij Zeist, 1805. [Rijksmuseum, nr. RP-P-1911-584]



Onder: impressie van het kamp bij Rijen, 1831.
 [Rijksmuseum, nr. RP-P-1907-5455]



bedrijf was onbelemmerd met hun schapen de heide op. Hekken waren er niet, en als het kamp verlaten was hadden de boeren uit de omgeving toestemming hun schapen op de oefenterreinen te laten grazen en van de waterputten gebruik te maken.

Om op het terrein te komen, maakten militairen, leveranciers en andere bezoekers gebruik van de heidepaden. De bestaande doorgangen in de stuifwallen langs de Amersfoortseweg werden in 1860 verbreed, maar hun locatie en aantal bleef hetzelfde.¹² Slechts één weg werd er aangelegd, maar wellicht sleet deze zich langzaam uit. Het pad takte aan op de Meervelderweg en liep langs de noordgrens van het kampterrein, ongeveer ter hoogte van de huidige hoofdentree (W05). Het lag op de zogenaamde 'lijn der catines'. De kantines waren door particulieren uitgebate cafés, waar militairen en bezoekers wat konden eten en drinken: een populaire route dus.

Een gestandaardiseerde indeling

De indeling van het terrein was vastgelegd in de 120 pagina's tellende *Algemeene instructie betreffende het kampeeren van troepen op de legerplaats bij Milligen*. Deze instructie was gebaseerd op rond 1800 opgestelde voorschriften voor legerplaatsen van de Franse en Pruisische legers, die in de negentiende eeuw in heel Europa navolging vonden.¹³ Het waren praktische aanwijzingen voor een doelgerichte, hiërarchische en hygiënische inrichting van grootschalige oefenkampen, bijvoorbeeld met betrekking tot de opstelling van tenten met voldoende tussenruimte en de beste plaats voor keukens, kookgaten, slachtplaatsen en latrines.

Een voorbeeld van deze standaardindeling is te zien op een kaart van het legerkamp bij Zeist uit 1805, waar duizenden Bataafse en Franse troepen wachtten en oefenden voor een nooit uitgevoerde inval in Groot-Brittannië – en tegen de vervalping de Pyramide van Austerlitz bouwden. Maar ook het latere Kamp van Zeist – dezelfde naam, maar noordelijk gelegen – en het Kamp bij Rijen waren vormgegeven langs deze kaders. De terreinen waren heel langgerekt zodat een legerkorps met drie divisies snel gealarmeerd en in linie gebracht kon worden. De

indeling is enerzijds verticaal – in verschillende legeronderdelen – en anderzijds horizontaal, langs verschillende 'lijnen' voor de hiërarchische plaatsing van tenten of barakken voor generaals, officieren, kapiteins, luitenants, keukens, waterputten, latrines en wachters.

Het Kamp bij Milligen had een soortgelijke gestandaardiseerde ordening. Het 2,5 kilometer lange kampterrein was grofweg opgedeeld in twee helften. Aan de westkant strekte het tentenkamp van de infanterie zich uit, met in het midden de tent van de kampcommandant en de tent voor koningsbezoek. Aan de oostkant stonden de stallen en tenten voor de cavalerie, daarnaast de veldartillerie en geheel rechts de rijdende artillerie. Net als op andere legerkampen lagen in Milligen vrijwel alle functies langs denkbeeldige hiërarchische lijnen. De middellijn bestond uit zo'n vijftien waterputten, waaromheen telkens de tenten en keukens van één bataljon zich schaalden. Boven de middellijn lagen de luxere tenten van de officiers – met een echt bed, een stoel en zelfs een geïmproviseerde tuinaanleg – eronder die van de soldaten.

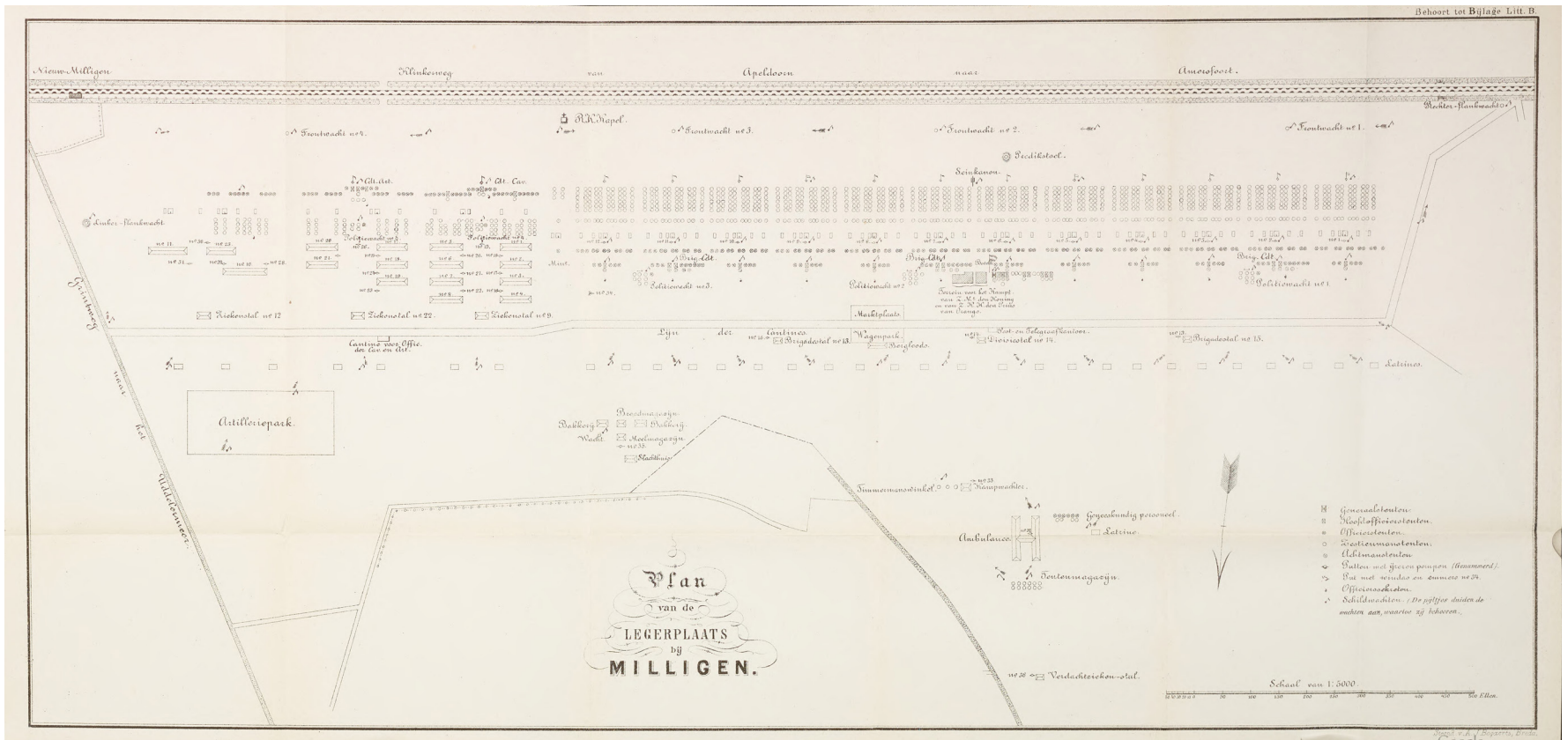
De tenten verdwenen na elk oefenseizoen van het terrein, maar een aantal bouwsels was permanent. De basisuitrusting bestond in de eerste jaren na 1860 uit 23 houten stalgebouwen voor zo'n 1400 paarden, vijftien gemetselde waterputten, een houten opslaggebouw voor brood en een stenen hospitaal of 'ambulance'.¹⁴ Kapitein S. Prince, eerstaanwezend ingenieur der genie, was verantwoordelijk voor de ontwerpen van de bouwsels.¹⁵ Geen van de gebouwen is er fysiek nog, maar voor het vervolg van deze ontwikkelingsgeschiedenis zijn ze wel van belang. Ze bepaalden voor de fasen hierop de plaatsingskeuze voor nieuwe gebouwen en wegen.

Boven: Impressie van het aardhuis, 1862.
[CODA nr. GA-000860]

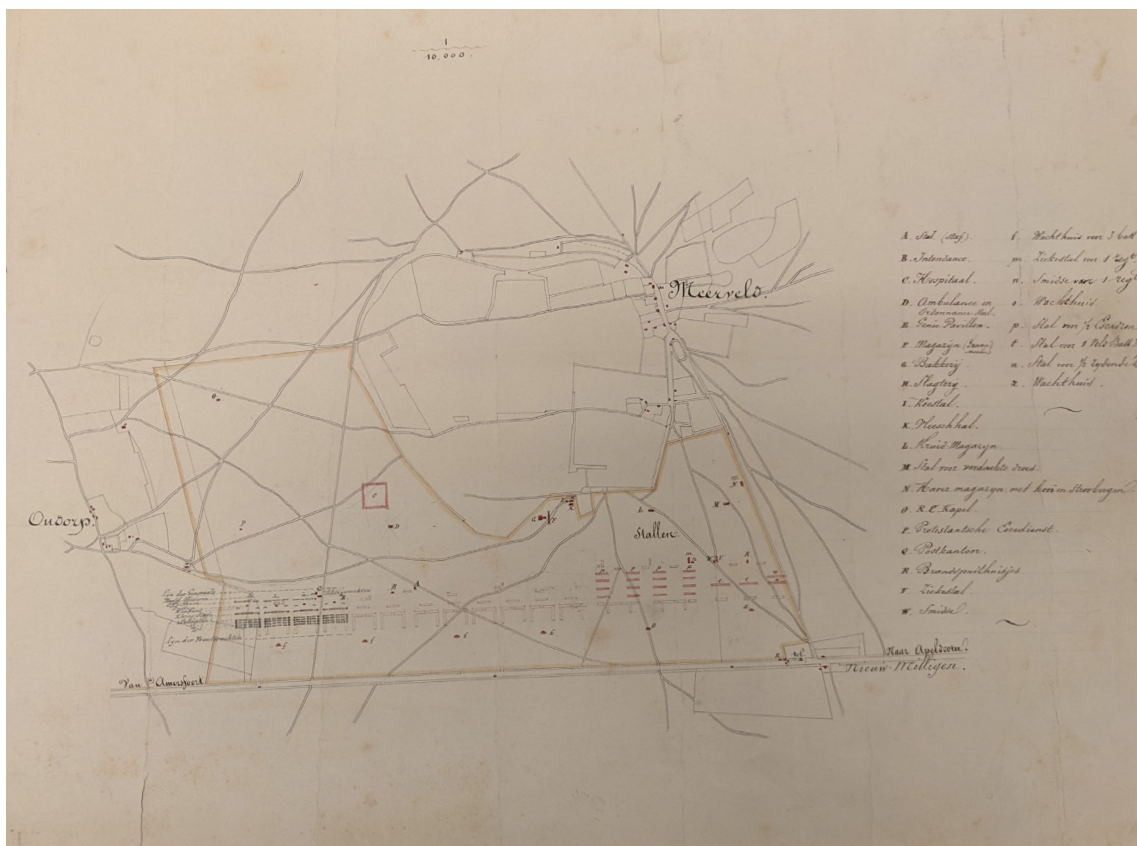
Onder: plan van de legerplaats te Milligen, 1880. De kaart is omgedraaid [Algemeene Instructie 1880]

Batterij van het Korps Rijdende Artillerie voorafgegaan door twee trompetters, paraderen in volle galop voorbij militaire autoriteiten bij het Kamp te Milligen, 1872. [NMM nr. 00024274]

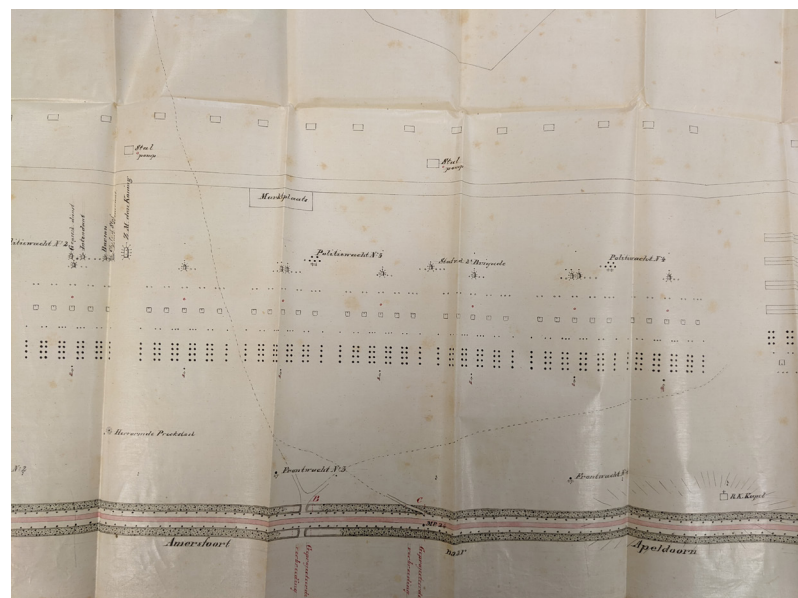
Impressie van het legerkamp Nieuw-Milligen gezien vanaf de Meervelderweg, 1860. [Europeana 90402_RP_P_1907_5444]



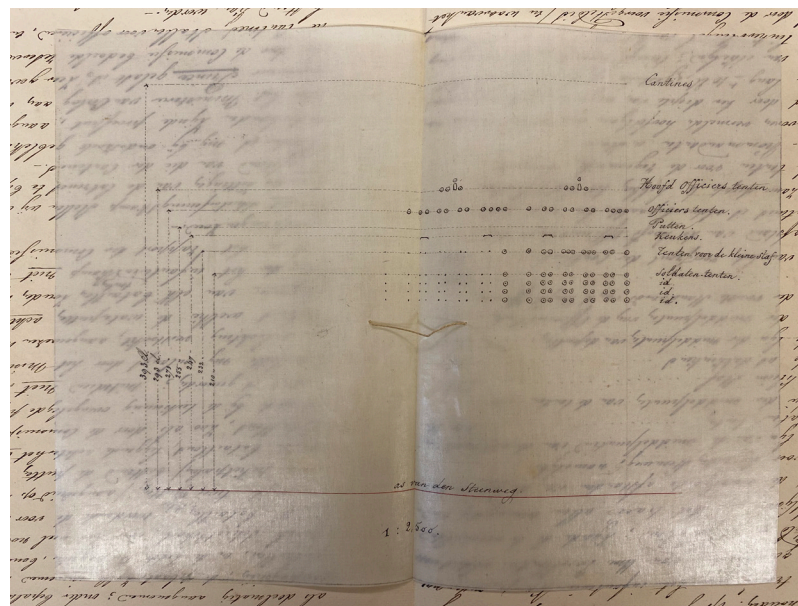
Vroege schets voor de indeling van het kamp, 1859. Links de verschillende hiërarchische 'lijnen'. [Nationaal Archief OSK, inv.nr. M28Ig]



Boven: ontworpen doorgangen in de beplanting langs de Amersfoortseweg, 1860. [Nationaal Archief 2.13.01, inv.nr. 3457]

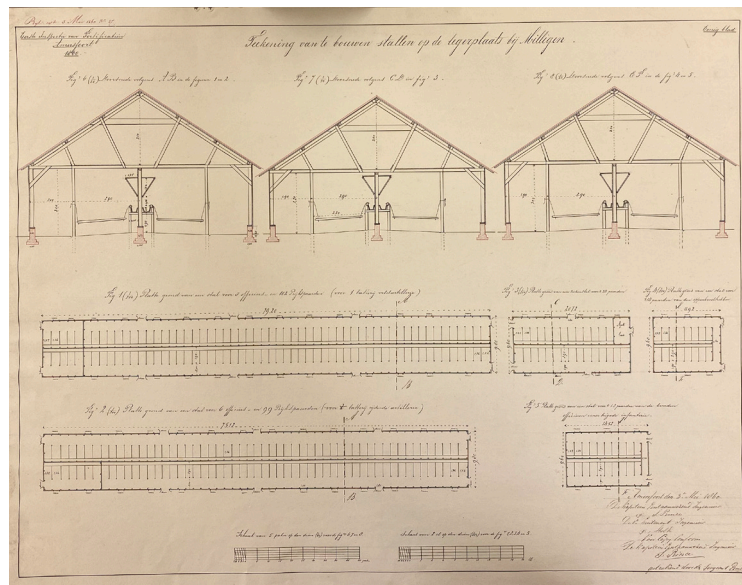


Onder: schets met afstanden van de verschillende 'lijnen', gemeten vanaf de Amersfoortseweg. [Nationaal Archief 2.13.01, inv.nr. 3445]



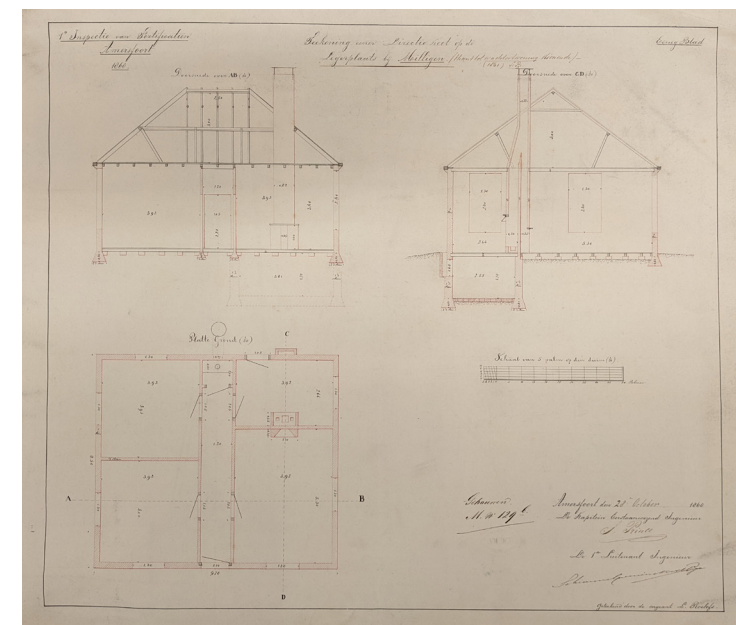
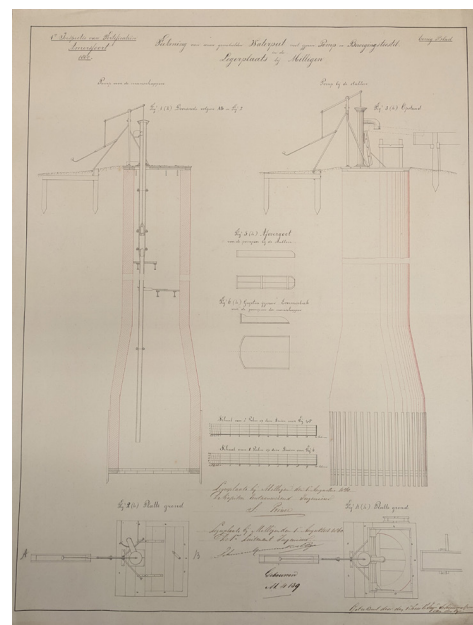
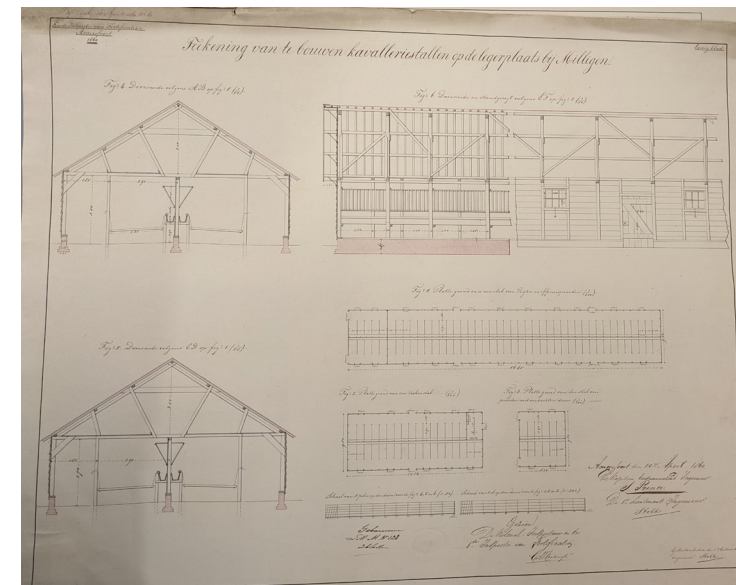
Boven: tekening van te bouwen stallen op de legerplaats bij Milligen, 1860. [Nationaal Archief, OSK, inv.nr. M28If]

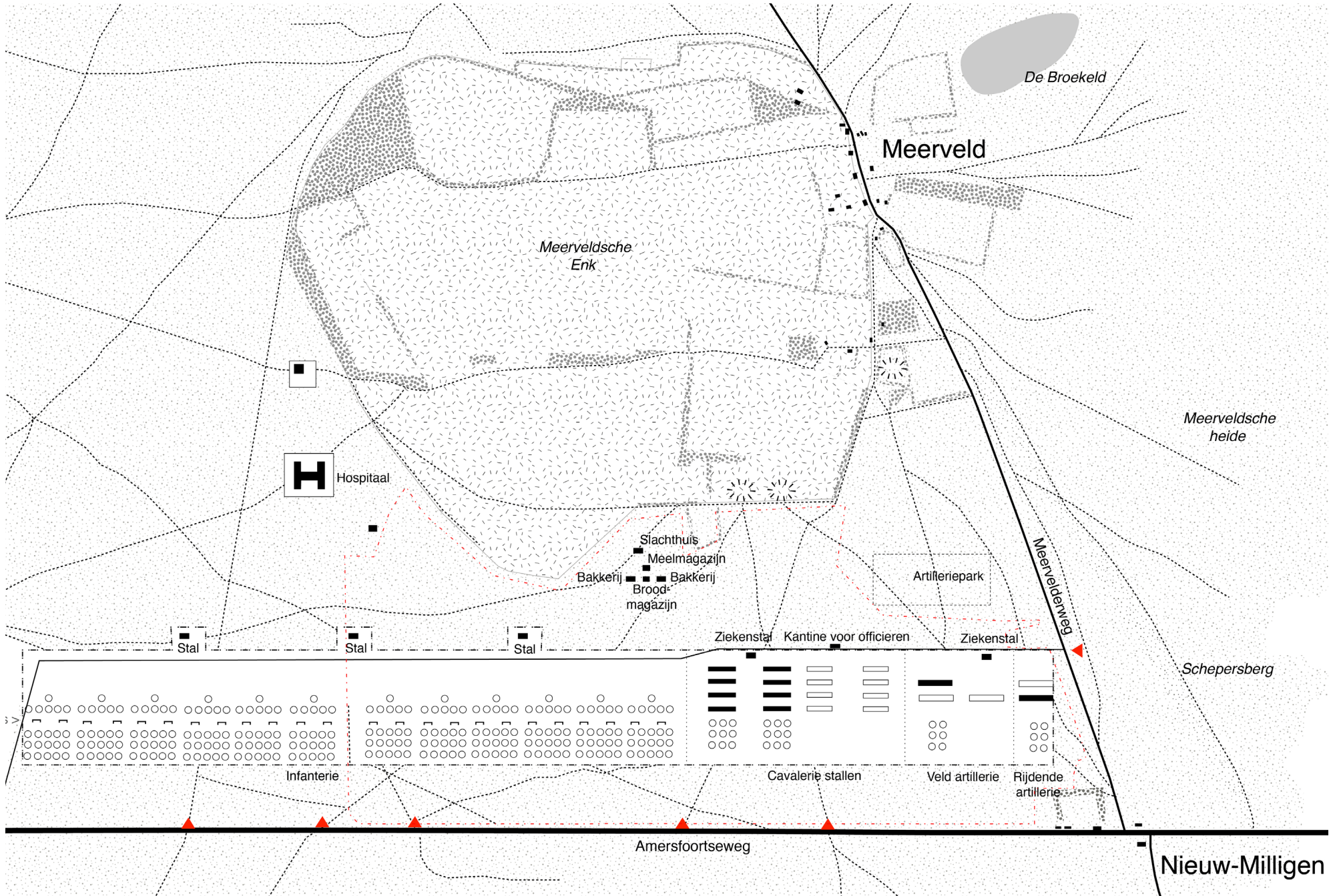
Onder: ontwerp van een gemetselde waterput met pomp op de legerplaats bij Milligen, 1860. [Nationaal Archief, OPG, inv.nr. M137]



Boven: tekening van te bouwen cavaleriestallen op de legerplaats Milligen, 1860. [Nationaal Archief, OPG, inv.nr. M128A]

Onder: tekening van een directiekeet op de legerplaats bij Milligen, 1860. [Nationaal Archief, OPG, inv.nr. M137]







Noordgrens van het voormalige tentenkamp [W05]



Afstand tot de Amersfoortseweg [L06]



Toegang bij de Amersfoortseweg [a]



Toegang bij de Meervelderweg [b]



Erfenis

Wat is er tegenwoordig van de fase van het militaire oefenterrein (1860-1885) op het terrein te zien?

- De erfenis uit deze periode is niet zozeer fysiek, maar eerder voelbaar in de hiërarchische orthogonale opzet en de langgerektheid van het terrein, waar gezien door je oogharen, zich de contouren van het tentenkamp aftekenen. De noordgrens van het voormalige tentenkamp is enigszins afleesbaar aan de huidige oost-west lopende toegangsweg vanaf de Meervelderweg (W05). Deze weg markeert tevens de – nog altijd aanwezige – functionele en ruimtelijke tweedeling op het tentenkamp met stallen aan de zuidzijde en algemene voorzieningen aan de noordzijde;
- De fysieke afstand van de meeste bebouwing tot de Amersfoortseweg en tot de grillige rand van de Meerveldsche Enk (L06). De afstand diende oorspronkelijk om verstuing van de heide tegen te gaan (aan de zuidkant) en om de schaapskooien langs de enk toegankelijk te houden voor schaapskuddes en hun herders (noordzijde);
- De beide toegangen tot het terrein vanaf de Amersfoortseweg (a) en de Meervelderweg (b).

1886 tot 1940: het remontedepot

In 1879 bezocht de populaire reisboeken schrijvende dominee Jacobus Craandijk de omgeving rond Kamp Nieuw-Milligen. Hij wandelde vanaf het gehucht Meerveld richting de Amersfoortseweg, een route die volgens de dominee naar alle zijden een ruim en fraai uitzicht gaf op de Soerense en Garderense hoogten en bossen. Onderweg stuitte hij op wat gebouwen: 'Enkele houten loodsen verstoren de harmonie van het ernstige landschap. 't Zijn de stallen en de ambulance van het kamp van Milligen, thans verlaten, maar geenszins verwaarloosd'.¹⁶ Die stallen vielen een paar jaar later ook ritmeester Van Reigersberg Versluys op toen hij het land doorkruiste op zoek naar een geschikte locatie voor een experiment met een nieuw soort militair terrein: een remontedepot.¹⁷

Het woord 'remonteren' is tegenwoordig alleen nog bekend als wielrenterm. De historische betekenis is lang vergeten: het leveren van nieuwe paarden aan een legeronderdeel. Paarden waren tot in de Eerste Wereldoorlog een van de meest noodzakelijke, maar tegelijkertijd meest kwetsbare militaire gebruiksgoederen. De aanschaf van legerpaarden werd sinds 1820 aanbesteed bij handelaren, met name uit Duitsland en Hongarije.¹⁸ De kwaliteit liet te wensen over, terwijl er, bij plotselinge mobilisatie, leveringsproblemen optraden. Het resultaat was dat er bij de verschillende depots, eskadrons en regimenten van het Nederlandse leger paarden van allerlei soorten rassen en typen rondliepen, verschillend van bouw en gang, sommige met besmettelijke ziekten, andere zo slap dat het lang duurde voordat ze klaar waren voor inzet.¹⁹

Een bijzondere militaire functie

Een oplossing werd gevonden in het centraliseren van de paardenvoorziening in zogenaamde 'remontedepots'. Hier brachten jonge, net aangekochte, jonge paarden ongeveer een jaar door om te wennen aan het klimaat en om op kracht te komen door veel beweging in de frisse buitenlucht, goede voeding en medische begeleiding. Zo'n troeteljaar bleek de investering dubbel en dwars waard. Tegen het eind van de negentiende eeuw had elke zichzelf respecterende legermacht een of meer 'remount depot's', 'depôts de remonte' of 'Remonte-depots'. Het is een inmiddels vergeten militaire typologie.

Met de komst van motorvoertuigen werden de imposante terreinen met hun eindeloze reeks stalgebouwen, ruime weiden, drijfbanen en loopplaatsen overbodig. Enkele zijn (deels) bewaard gebleven, zoals in het Duitse Breithülen. Het remontedepot in Nieuw-Milligen opende in 1886 en was het enige in Nederland. De paarden kwamen overwegend uit Ierland, met de boot en trein tot de halte Assel. Na ongeveer een jaar in Kamp Nieuw-Milligen gingen de grootste en sterkste paarden naar de Rijsschool in Amersfoort om verder afgericht te worden als rijpaard bij de cavalerie. De minder geschikte paarden vertrokken naar het Artilleriepaardendepot in Tilburg om te dienen als trekpaard bij de veldartillerie.

Experiment op de hei

Het remontedepot in Nieuw-Milligen is opgericht als een experiment. Ritmeester Van Reigersberg Versluys, groot pleitbezorger voor deze professionaliseringsslag en de eerste directeur, kreeg een beperkt budget om het geheel op te zetten. Op eigen kosten reisde hij in 1886 naar toenmalig Oostenrijk-Hongarije om remontedepots in Piber en Nagy-Daád te bezoeken en informatie in te winnen over de beste opzet van zo'n terrein, de gebouwen die daarvoor nodig waren en de beste verzorging van de jonge paarden.²⁰ Het was vervolgens in eigen land zoeken naar de meest geschikte vestigingslocatie. Het terrein moest 'gezond gelegen' en groot genoeg zijn, een goede bodem hebben – niet te hard of van klei – en het liefst al met een aantal gebouwen erop 'daar het anders schatten gelds zou kosten'.²¹ De oude legerplaats Nieuw-Milligen – waar in deze jaren steeds minder en vooral minder massaal geoefend werd – voldeed als enige aan alle eisen. Van Reigersberg Versluys kreeg toestemming zijn proef te starten met vijftig cavalerie- en vijftig artilleriepaarden.

In het bestek voor 'het inrichten van een remontedepot' uit 1886 blijkt duidelijk dat om kosten te drukken in de eerste jaren zoveel mogelijk van het oude kampement werd hergebruikt, van de bestaande padenstructuur tot de gebouwen.²² De constructie van de stalgebouwen van de oude legerplaats uit 1860 en 1861 werd bijvoorbeeld versterkt met het oog op storm en stevige winden die op de grote open vlakte

Het personeel van het Remount Depot in Camp Cody in de Verenigde Staten, 1919. [Library of Congress, nr. LC-DIG-ds-11770]

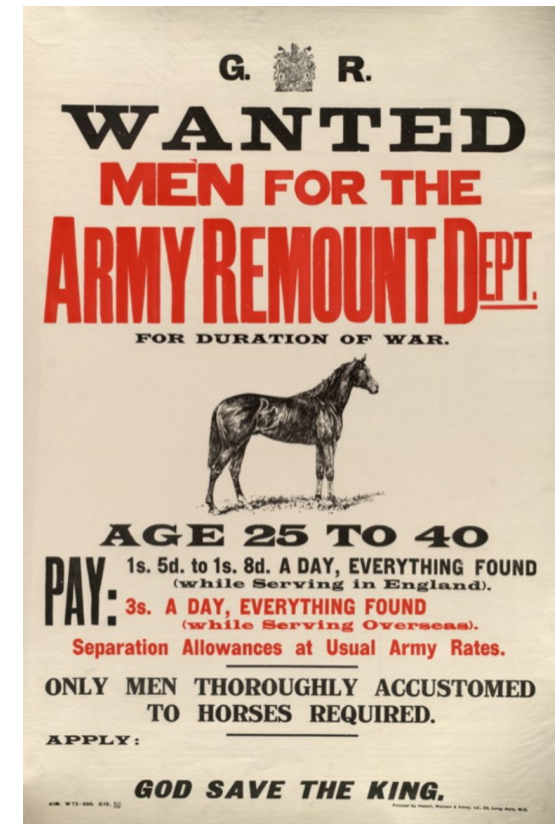


650 Officers and Enlisted Men of
Auxiliary Remount Depot No 326
Camp Cody, N.M.
In a Symbolic Head Pose of
The Devil
Saddle Horse ridden by
Maj. Frank G Brewer Remount Commander

Photo by Almeron Newman
READ 115 N Gold Ave
Deming N.M.

Boven: 'Wanted men for the Army Remount Dept' van de Great Britain. Army. Remount Department, ca. 1915. [Hoover Institution, nr. Poster UK 506]

Onder: remontedepot Koningshorst bij Wustrow, 1905. [Wendland archiv, nr. 29555]



Remontedepot Königschorst b. Wustrow i. H. 31. 12. 05
Looz Cafa Gleichzeitige bei Cafa Cafa, Jannis Dra
Looz Cafa Gleichzeitige bei Cafa Cafa, Jannis Dra
Looz Cafa Gleichzeitige bei Cafa Cafa, Jannis Dra
Looz Cafa Gleichzeitige bei Cafa Cafa, Jannis Dra

regelmatig voorkwamen, het hout geteerd tegen rot. Sloophout dat vrijkwam werd verwerkt in de vele afrasteringen die nodig waren rondom de open loopplaatsen. Het kantinegebouw werd verbouwd tot gecombineerde woning voor de directeur, de paardenarts en hun 'kookvrouw', het voormalige broodmagazijn tot een logies voor de korporaals en manschappen. De belangrijkste nieuwe toevoegingen aan het landschap waren de omheinde loopplaatsen, waarmee elk stalgebouw in directe verbinding stond. Elke loopplaats stond op zijn beurt in verbinding met één langgerekte drijfbaan, waar het personeel de dieren vier maal daags overheen dreven om aan conditie en kracht te bouwen.

De cultuur van Nieuw-Milligen

De cultuur die op Nieuw-Milligen heerste verschilde van die op elk ander militair terrein. In Nieuw-Milligen was alles volledig gericht op het comfort en het welzijn van de paarden, en veel minder op het comfort van het personeel. Lantaarns waren zo geplaatst dat de dieren hun hoofd niet stoten, de voederbakken zo vorm gegeven dat ze zich er niet aan verwonden. De loopplaatsen waren niet te groot en niet te klein, omdat de dieren anders onrustig zouden worden. De temperatuur in de stallen werd gecontroleerd en het stro gekeurd. De verzorging baseerde zich op het 'Oostenrijks systeem', waarbij de paarden zich zonder dwang konden ontwikkelen. Ze liepen zo veel mogelijk los, waren onbeslagen, werden niet geborsteld en droegen geen halster. Het verzorgend personeel droeg geen uniform, maar linnen buizen met opstaande kragen. Er werkten in het begin zo'n vijftig personen, van militair personeel tot een paardenarts, een timmerman en een kookvrouw. Allen kregen een toelage boven op hun salaris vanwege het zware werk, de lange dagen en de afgelegen ligging van hun werkplek, midden op de hei. Niet iedereen kon hier werken. De verpleging van paarden vereiste veel tact, grote opmerkzaamheid en bedaardheid, aldus Van Reigersberg Versluys. Het meest geschikt achtte hij boerenzonen, waarvan hij een naïef en romantisch beeld had: 'Deze mensen zijn in den regel gewillig, gezeggelijk en goedaardig van karakter. Ze zijn gewend met schop en kruiwagen om te gaan, ze zijn het landleven gewend en zullen dus ook in het remonte-depot tevreden zijn'.²³

Proef geslaagd: uitbreiding in vier stappen

Al na een aantal jaar bleek de proef geslaagd en werden gelden aangevraagd voor uitbreiding, waarmee het remontedepot plaats kon bieden aan zo'n 400 tot 500 paarden. Een grootse blauwdruk was er niet, de uitbreiding gebeurde geleidelijk in vier stappen. De gebouwen-terreinontwerpen zijn telkens ondertekend door de dienstdoende eerstaanwezend ingenieur der Genie in Apeldoorn, met namen die regelmatig wijzigden. Wie er daadwerkelijk als ontwerper aan de gebouwen tekende – de eerstaanwezend ingenieur of één van zijn adjuncts – is bij gebouwen van de Genie gewoonlijk lastig te traceren, en dat geldt hier ook. De vormtaal van de gebouwen was typisch voor defensie-architectuur in deze tijd: sober, maar zeer verzorgd. Het remontedepot werd voor het eerst uitgebreid in 1890, met een houten foeragemagazijn, vier extra stalgebouwen met loopplaatsen, een daaraan gekoppelde langgerekte drijfbaan en een stenen woning voor de adjudant-onderofficier (gebouw nr. 101, tegenwoordig het oudste gebouw op het terrein). De nieuwe paardenvoorzieningen kwamen aan de westkant van het terrein te staan, eenvoudig doorbouwend op de orthogonaliteit van het bestaande, die bepaald werd door de rechte lijnen van de loop- en drijfplaatsen. De woning werd ten noorden van de stallenzone gebouwd, tussen de directeurswoning en de manschappenverblijven in. De scheiding tussen het wonen en werken werd hierdoor versterkt. Op de situatiekaart is het dan aanwezige patroon van zand- en grindpaden getekend, een pragmatische aaneenschakeling van oude heidepaden, het hoofdpad van het oude oefenterrein en de kortste looplijnen tussen gebouwen.

In 1896 woedde er een heftige storm, die de vier nieuwe houten stallen, het foeragemagazijn en de kazerne verwoestte. Een jaar later, in 1897, vond daarom de tweede fase van uitbreiding plaats, met wederom vier stallen op dezelfde plek, een serie hooibergen en twee foeragemagazijnen (waarvan het huidige gebouw nr. 140 er nog staat), een stenen woning voor een gehuwd opperwachtmeester en een U-vormig kazernegebouw. Het kazernegebouw was het belangrijkste (woon)gebouw op het remontegebouw, waar al een aantal zandpaden dwars over de heide naar toe liepen, maar waar in deze fase ook een

Fotoserie over het remondepot in Nieuw-Milligen, 1926. [Spaarnestad Photo, nr. SFA022805399]



Fotoserie over het remondepot in Nieuw-Milligen, 1926. [Spaarnestad Photo, nr. SFA022805399]



kaarsrechte weg langs de stallen naar de Amersfoortseweg werd aangelegd.

De derde uitbreiding vond in 1904 en 1905 plaats, toen aan een nieuwe grindweg ten zuiden van de bestaande stallen en parallel aan de Amersfoortseweg drie langgerekte stalgebouwen met plek voor tachtig paarden, een reeks loopplaatsen en een drijfbaan werden aangelegd. De meest westelijke stal (gebouw nr. 42) was de enige van de drie die in baksteen was uitgevoerd in plaats van hout, waarschijnlijk de reden dat deze niet is gesloopt. De contouren van de drijfbaan zijn op de hoogtekaart, en enigszins in het veld, nog te onderscheiden.

Van de vierde en laatste uitbreiding van het remonedepot zijn de tekeningen niet in het archief gevonden. Op luchtfoto's uit de jaren 1930 is te zien dat er een ziekenstal is gebouwd aan één van de toegangswegen (gebouw nr. 84). Helemaal aan de westzijde staan twee lange stallen met bijbehorende loopplaatsen, waarvan gebouw nr. 132 er nog altijd staat.

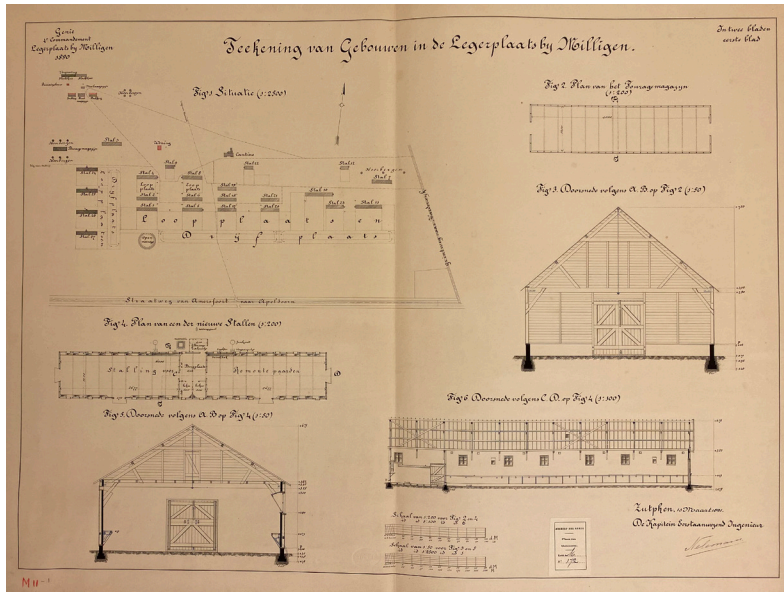
Het ruimtelijk beeld van het remonedepot

Het resultaat na de vier uitbreidingsfasen is goed te zien op twee luchtfoto's uit de jaren dertig. Kamp Nieuw-Milligen oogt als een hippische oase in een weids, nog ontgonnen heidelandschap. Het is een lappendeken van omheinde weides, loop- en drijfplaatsen, die als Tetris-blokken in elkaar geschoven zijn. Hekken rondom het terrein waren er niet. Er is een duidelijk verschil in functie en in ruimtelijk beeld tussen de zuidelijke zone met alle paardenvoorzieningen en de noordelijke strook waar gewoond, gegeten en gesport werd. De noordelijke strook oogt vriendelijker en kleinschaliger, met rijen knotbomen, boomsingels en bosvakken tegen de sterke wind en de zandverstuiving, bescheiden bakstenen gebouwen en hier en daar een olifantenpaadje over een veld. Een duidelijke hiërarchische ordening was er niet. Er is een duidelijk verschil met het werkgebied langs de zuidrand. Hier is een stempeling te zien van de belangrijkste ruimtelijke bouwsteen: de stal, gekoppeld aan een loopplaats, die vervolgens is verbonden aan een drijfbaan.

Goed om te noemen is het westelijk deel van het kampterrein, dat nu grotendeels bebost is. Op de luchtfoto's is het militair hospitaal te zien, dat met een tegen wind- en zandoverlast sterk ingeplante weg te bereiken was. Het gebouw was onderdeel van het oefenterrein en dateerde uit 1860. In 1887 werd de bestemming gewijzigd naar herstellingsoord voor de Landmacht en als ziekenhuis voor chronisch zieken. Naast het ziekenhuis zijn twee in 1894 gebouwde quarantainestallen te zien. Verder was dit terrein volkomen 'leeg', op wat restanten van het oefenterrein na, zoals een telegraafkantoortoren, gaten van de voormalige latrines en wat waterputten. Het ziekenhuis en de quarantainestallen zijn inmiddels gesloopt en het terrein is sinds 1949 in gebruik bij de Luchtmacht. Dit deel kende in 1915 een gebruik als barakkenkamp voor het 12e regiment infanterie, met voornamelijk militairen uit de provincie Groningen. Langs de Amersfoortseweg (kruising Turfweg) herinnert een gedenknaald aan deze tijdelijke nederzetting.

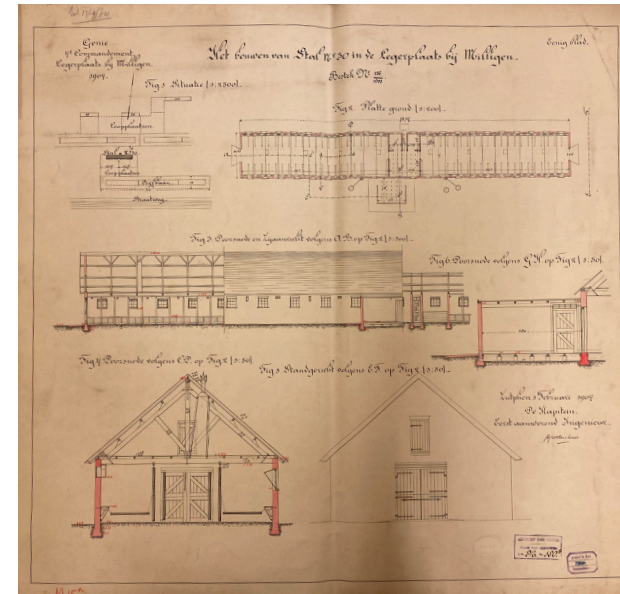
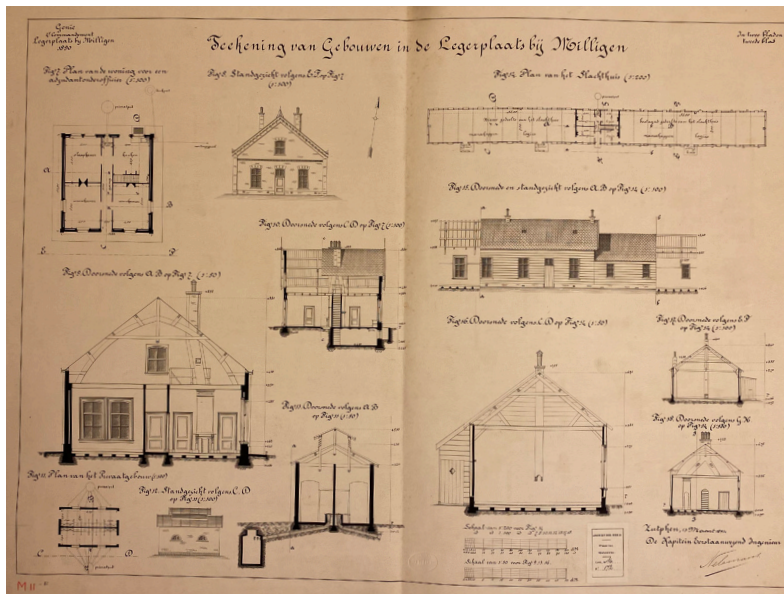
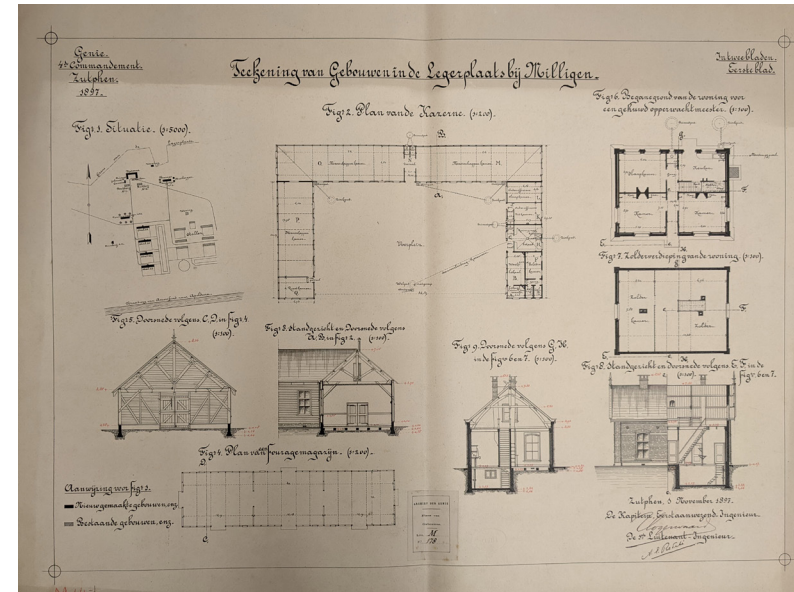
Boven: eerste uitbreiding met een reeks houten stallen bij de legerplaats Milligen, 1890. [Nationaal Archief, 4.OPG, inv.nr. M182]

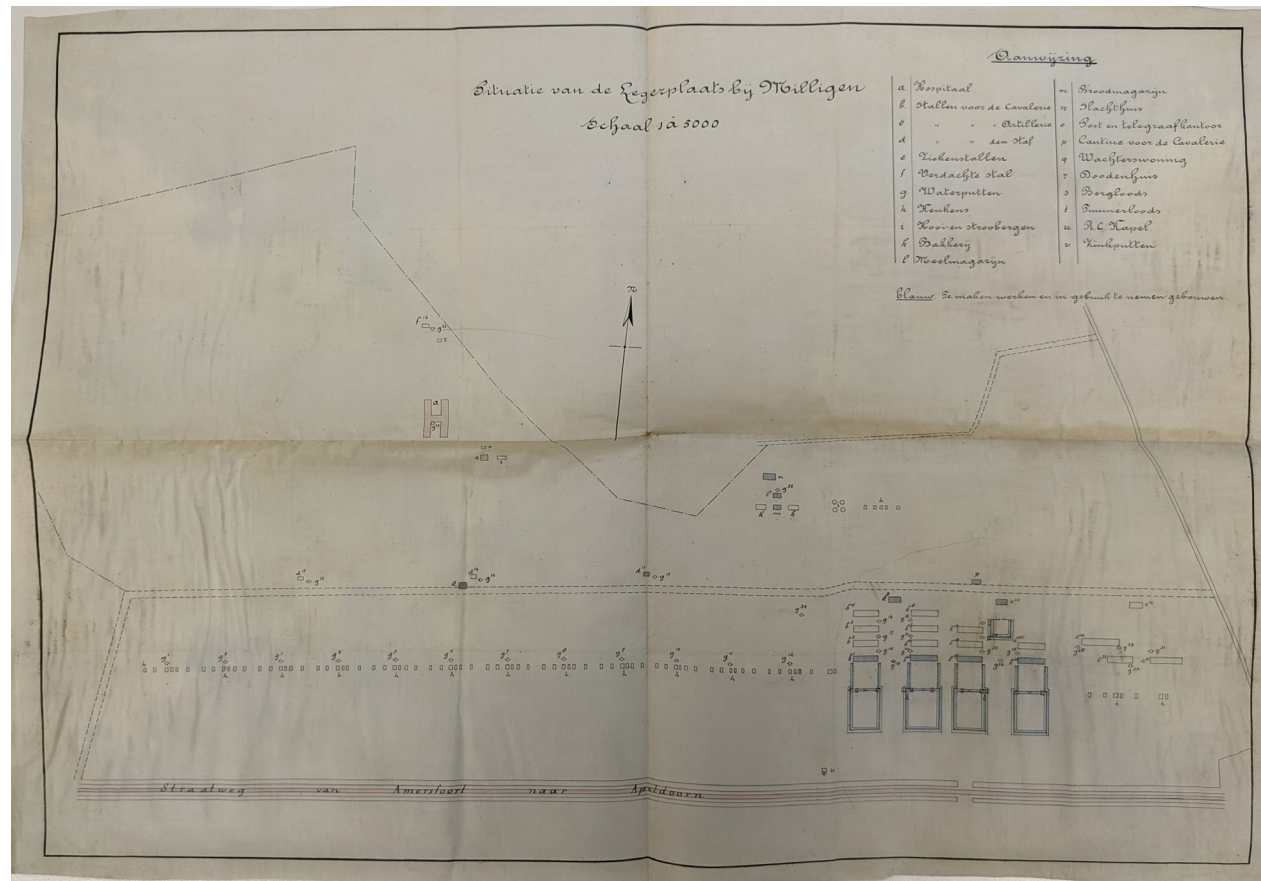
Onder: eerste uitbreiding met op de tekening links de nog aanwezige woning van de adjunct-onderofficier, 1890. [Nationaal Archief, 4.OPG, inv.nr. M172]



Boven: tweede uitbreiding met onder andere het kazernegebouw, 1897. [Nationaal Archief, 4.OPG, inv.nr. M178]

Onder: derde uitbreiding met een reeks van drie stalgebouwen, 1904. [Nationaal Archief, 4.OPG, inv.nr. M180]





Boven: overzichtsfoto van de stallen en loopplaatsen, 1917.
[Onze Neutraliteit 1917]

Rechts onder: commandantswoning in de oude kantine van
de legerplaats, ca. 1915. [CODA nr. GA- 018599]

Links onder: kazerne met op het voorplein de nog aanwezige
knotbomen, 1950. [Diemers 2010]

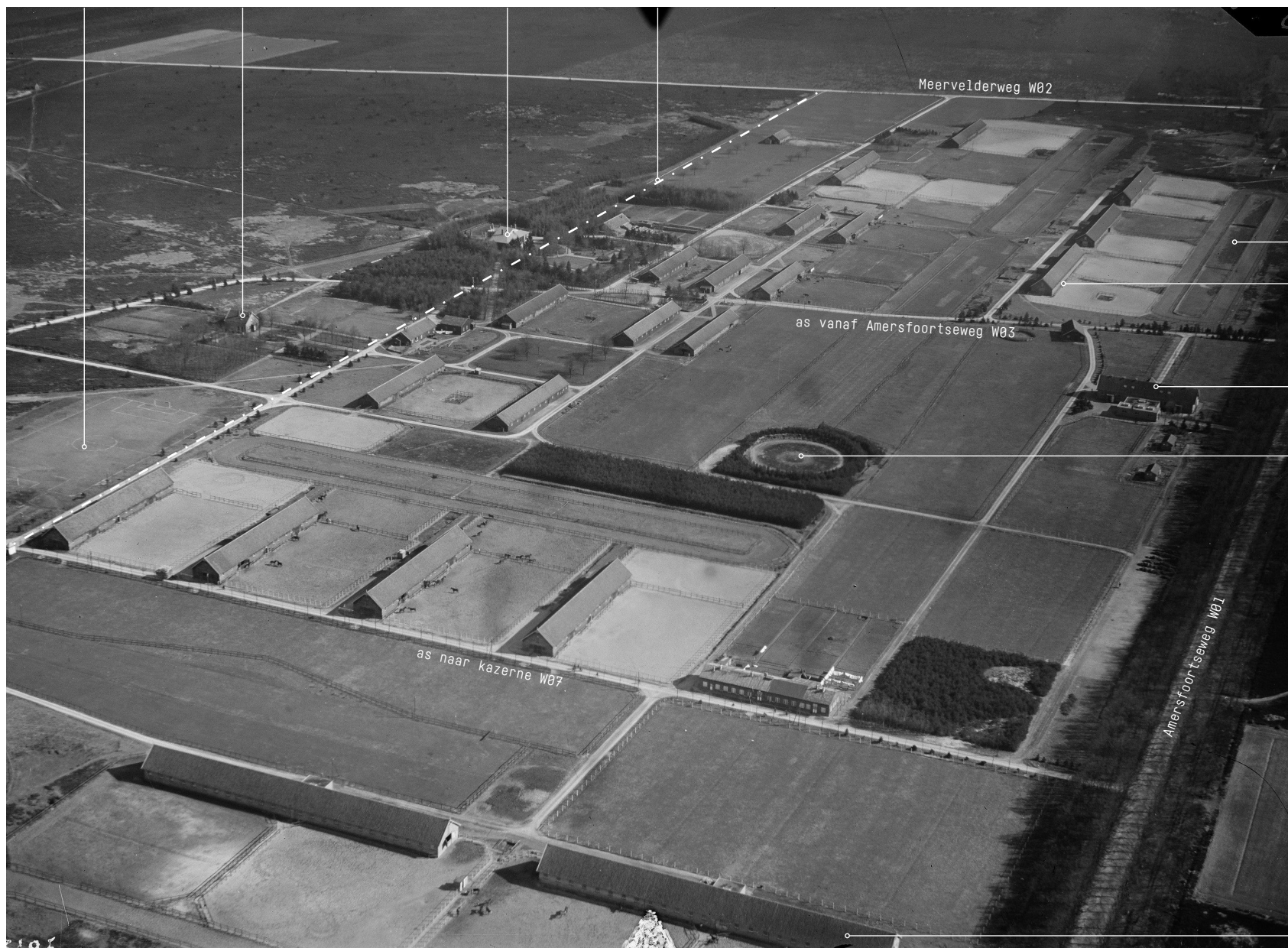


Luchtfoto van het remonedepot, genomen richting het oosten, ca. 1930. De foto is bewerkt door de auteurs. [NIMH, nr 2011-0765]

sportveld L05

woning adjunct-
onderofficier nr. 101

woning commandant, grens vm legerkamp
later kantine



drijfbaan L03

stal nr. 42

< entree Amersfoortseweg

ziekenstal nr. 84

loopbaan L04

stal nr. 132

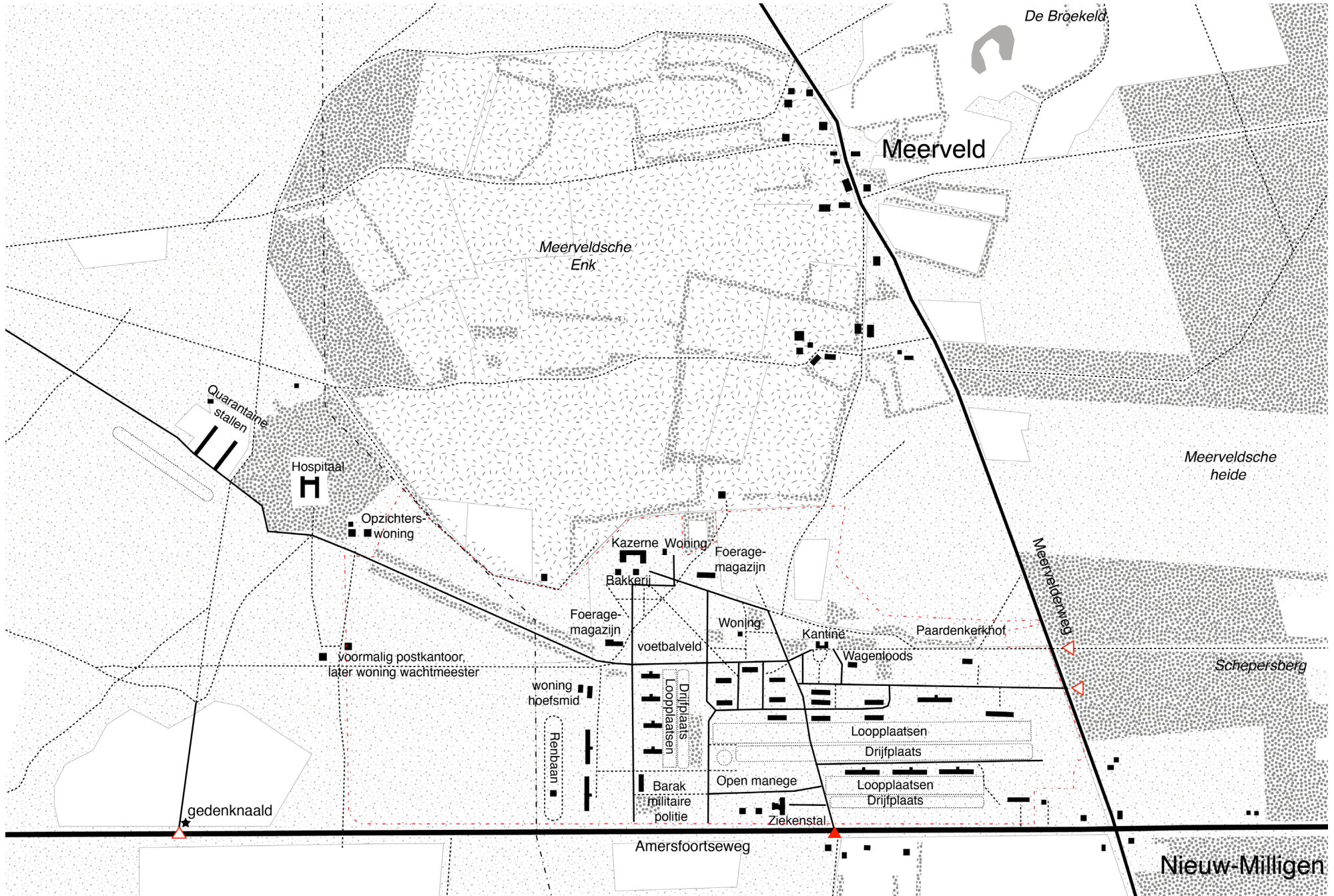
Luchtfoto van het remondepot, met op de voorgrond het hospitaal en wat quarantainestallen, ca. 1930. De foto is bewerkt door de auteurs. De gestippelde lijn geeft de huidige terreingrenzen aan. [NIMH nr. 2011-0764]

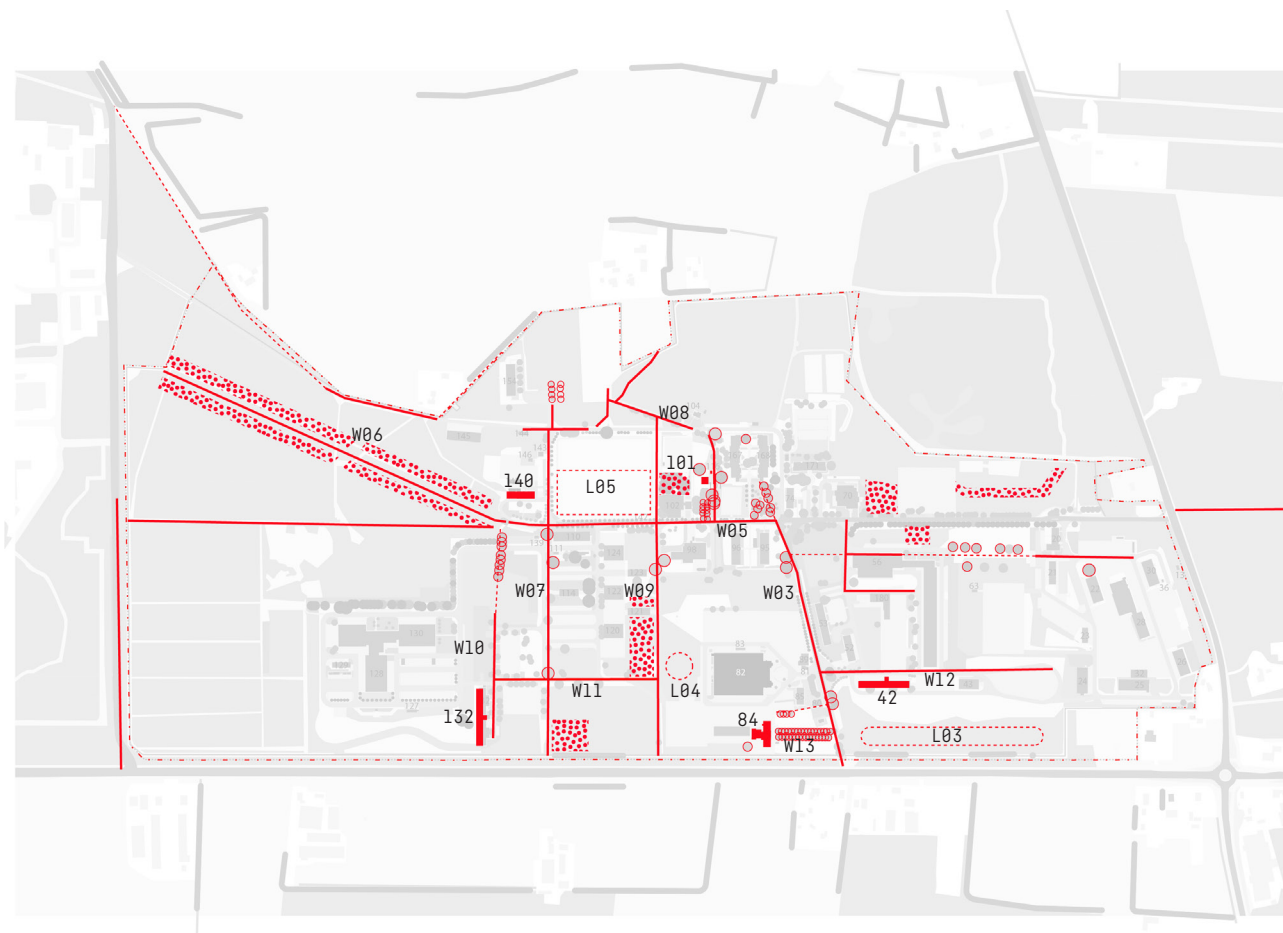
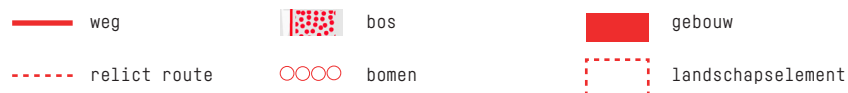
quarantainestallen hospitaal kazerne

foeragemagazijn nr. 140



stal nr. 132





Laan naar het hospitaal [W06]

Contouren loopbaan [L04]

Stal nr. 42

Woning nr. 101



Erfenis

Wat is er tegenwoordig nog van het remonedepot (1886-1940) op het terrein te zien?

- Het verschil in functie, maat en schaal tussen het noordelijk en zuidelijk kampdeel, met de huidige toegangsweg als scheidslijn (W05). Het is een verschil dat teruggaat op de ordening van het negentiende-eeuwse tentenkamp en dat tot op de dag van vandaag zichtbaar is. In deze periode wordt het verschil tussen wonen en voorzieningen aan de noordzijde en het werkgedeelte aan de zuidzijde versterkt;
- De wegen door het kamp die samen een functioneel blokpatroon maken, zijn een herinnering aan de maat en schaal van de stallen, loopplaatsen en drijfbanen van het remonedepot (W07 t/m W13). Sommige wegen zijn tegenwoordig een functionerend onderdeel van de infrastructuur, andere zijn onderbroken of worden nauwelijks meer gebruikt en alleen nog herkenbaar als bospad. Goed om afzonderlijk te noemen is het diagonaal lopend pad (W06), dat van oorsprong het depot verbond met de verder naar het westen gelegen hospitaal en de quarantainestallen. Het is een inmiddels bijna vergeten, aan oude bomen te herkennen structuur, opgenomen in het bos;
- Gebouwen en voorzieningen: de woning van de adjunct-onderofficier (nr. 101), de ziekenstal (nr. 84), de foeragestal (nr. 140) en twee stallen (nrs. 42 en 132);
- Landschapselementen: de contouren van een drijfbaan (L03), een loopbaan (L04), het sportveld (L05), bomenlanen, knotbomen op de voormalige appelplaats van de kazerne en bosschages die destijds langs de wegen zijn aangeplant.
- De gedenknaald op de kruising Amersfoortseweg en Turfweg (buiten de grenzen van het huidige kamp) die herinnert aan het houten barakkenkamp dat hier vanaf 1915 tijdens de mobilisatie stond (zie de ster als aanduiding op de kaart op p. 40).

Na 1940: werkplaats van de Landmacht

Nadat de paarden in 1940 in beslag waren genomen en afgevoerd naar Duitsland, kreeg het kamp in de Tweede Wereldoorlog verschillende bewoners, waaronder 1500 berberhengsten van het Duitse leger. In 1946 fungeerde het terrein kort als interneringskamp voor politieke gevangenen. Veel oorlogsschade was er niet, slechts twee stallen werden geraakt door een bom.

Bij toeval kreeg Kamp Nieuw-Milligen na de Tweede Wereldoorlog een bestemming als technische werkplaats van de Landmacht. Vóór de Tweede Wereldoorlog had de Landmacht geen zelfstandig technisch dienstvak, maar werd onderhoudspersoneel ingedeeld bij de tactische eenheden waarvoor zij het materiaal herstelden en onderhielden. Zo waren de meester-geweermakers werkzaam bij de infanterie, de smid, bank- en vuurwerkers bij het Wapen der Artillerie en de auto- en motormonteurs bij de autocompagnieën.²⁴ Na 1945 vormde zich een Technische Dienst, waarvan de Reparatie Inrichting en Materieel Inspectie (of RIMI) Rayonwerkplaats Oost in Kamp Nieuw-Milligen onderdak vond. Het kamp bleef dus een plek waar het zorgvuldig omgaan met beweging centraal stond, nu niet meer met paarden, maar met gemotoriseerde voertuigen.

Door de jaren heen waren er gelijktijdig meerdere eenheden en herstelcompagnies van de Technische Dienst (TD) gelegerd, waarvan de namen regelmatig wijzigden, maar met de onderhoudsfunctie van materieel als de gemene deler. Dat verklaart de kleine, in zichzelf gekeerde, clusters van gebouwen op het terrein, die telkens voor een nieuw onderdeel werden neergezet. Niet voor niets noemde kapitein bij de Technische Dienst W. Jonasse het terrein in 1960 een ‘mozaïek van bestemmingen’.²⁵ De grootste gebruiker van het terrein was 570 TD Herstel en Depot Compagnie, met ongeveer 300 man personeel, waarvan een groot deel burgers die buiten het terrein woonden.²⁶ Door verschillende fusies met andere werkplaatsen had 570 TD het gehele onderhoud en de reparatie van wielvoertuigen toebedeeld voor Midden- en Noord-Nederland. Daarnaast werden ook wapens en instrumenten gerepareerd en onderhouden.

Om dat mozaïek inzichtelijk te maken, is het verhaal van deze laatste fase in de ontwikkeling van Kamp Nieuw-Milligen opgebouwd aan de hand van vijf bouwstromen. In die bouwstromen horen zowel beplanting, gebouwen, appellaatsen als andere verhardingen. Op de erfeniskaart zijn ze met een eigen aanduiding terug te vinden.

De eerste bouwstroom: ingebruikname

Net als bij de vestiging van het remonedepot op de oude legerplaats, hergebruikte de RIMI direct na de ingebruikname de bestaande gebouwen en structuren van het remonedepot. De eerste werkplaatsen vonden onderdak in drie van de langste remonestallen (waar alleen stal nr. 42 van over is). Om de meest oostelijke stal werd een keerlus aangelegd, nog altijd een karakteristieke structuur op het terrein. De oude ziekenstal (nr. 84) huisvestte het werkplaatsbureau. De militairen werden gelegerd in de oude U-vormige kazerne van het remonedepot, de officieren wegens ruimtegebrek in afgedankte Engelse commandovoertuigen.²⁷

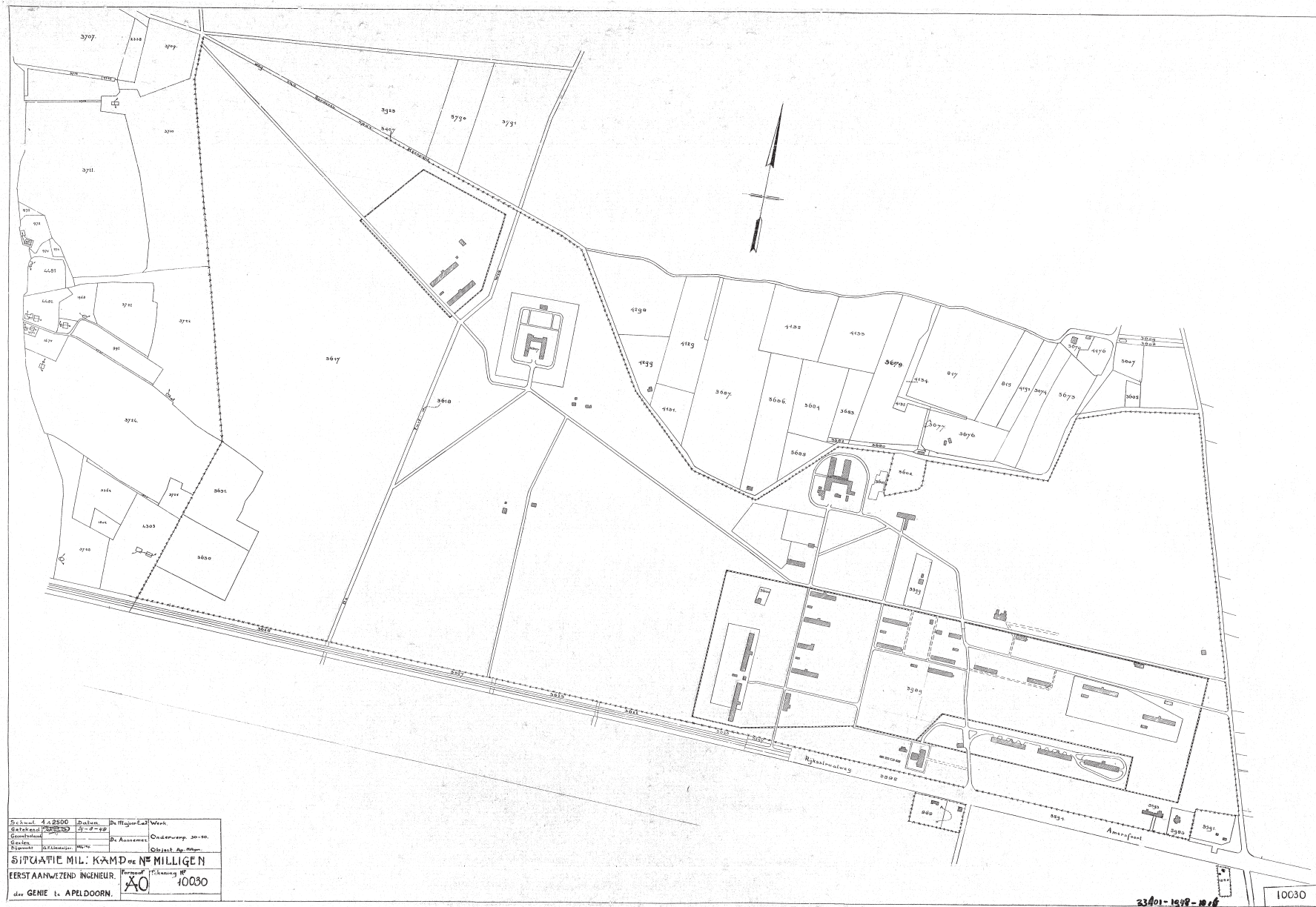
Het was niet zo vreemd dat de eerste nieuwbouwactiviteiten zich concentreerden langs de weg die vanaf de Amersfoortseweg recht naar de oude kazerne liep, dus dichtbij de huisvesting van het personeel. In 1947 werd de functionele basis op orde gebracht met een transformatorhuis (nr. 139) en een ontzurings- en hydrofoorgebouw (nr. 143).²⁸ Beide gebouwtjes vallen op door de vooroorlogs aandoende ambachtelijkheid en zorgvuldigheid waarmee ze zijn ontworpen.

De eerste nieuwe werkplaatsen werden in 1950 iets zuidelijker geprojecteerd en verspringend geplaatst ten opzichte van drie bestaande stalgebouwen. Bij wijze van proefneming werd aan drie firma's opdracht gegeven ieder één loods te bouwen.²⁹ De verwachting was dat er grote aantallen magazijnloodsen op het terrein nodig zouden zijn, en de meest bruikbare zou daar dan voor gekozen worden. De firma Schokbeton leverde de meest zuidelijke – inmiddels gesloopte – loods (nr. 120) van voorgespannen beton, de firma De Vries en Robbé gebruikte voor de middelste (nr. 122) een geheel stalen skelet van

Luchtfoto genomen door de RAF in 1945. In wit gestippeld de huidige terreingrenzen. [WUR nr. 4116]



Situatie van de legerplaats in 1948.
 [Dienst Vastgoed Defensie, nr. 33A01_1016]



Project	4 A 2506	Duitse	De Major E. J. Wink
Gepland	1948	Opdracht	Opdracht 20-10
Gepland		Dr. Asseniet	Objekt. Nr. 100
Gepland		Dr. Asseniet	Objekt. Nr. 100
Gepland		Dr. Asseniet	Objekt. Nr. 100
SITUATIE MIL. KAMP nr. N° MILLIGEN EERST AANWIJZEND INGENIEUR. AO 10030 der GENIE te APELDOORN.			

33A01-1016-1016 10030

Kantinewagen voor gebouw nr. 132, ca. 1950 [legerplaats.nl]



Boven: de RIMI-werkplaats, omstreeks 1955. [Legerplaats.nl]

Onder: hergebruik van stallen voor de RIMI-werkplaats, ca. 1950. [Legerplaats.nl]



spanten en kolommen, terwijl de firma Polynorm bij de bouw van de meest noordelijke (nr. 124) verschillende soorten materialen door elkaar gebruikte, in combinatie met prefab betonelementen. Succesvol was het experiment blijkbaar niet, want geen van de drie loodsen is ooit elders op het terrein gebouwd.

De omvang van het kamp werd kleiner. Het meest westelijk deel kreeg in 1949 de functie als Navigatiestation Veluwe, een nieuw onderdeel van de Luchtmacht. De naam verborg de ware functie, namelijk die van radar- en gevechtsleidingscentrum.

De tweede bouwstroom: een duidelijke hoofdentree

Vanaf de jaren vijftig werd er voor het eerst in de geschiedenis van het kamp ontworpen aan een duidelijke entree en een hoofdtoegangsweg, met erlangs een serie representatieve gebouwen om dat karakter te ondersteunen. De hoofdentree werd geprojecteerd aan de Amersfoortseweg, op een historische plek. Hier kruiste een oud heidepad, dat van oorsprong de verbinding was van Kootwijk over Kamp Nieuw-Milligen richting Garderen, de straatweg. In de periode van de legerplaats (vanaf 1860) en die van het remontedepot (vanaf 1886) bleef dit pad een belangrijke route van en over het terrein. Na de oorlog werd het de hoofdas, terwijl de weg vanaf de Meerdervelderweg (de huidige hoofdentree) functioneerde als 'zijdeur'.

Een groots nieuw hoofdgebouw en werkplaats (nr. 82) met berging (nr. 83) en portiershuisje (nr. 81) onderstreepten vanaf 1952 de nieuwe bestemming van het terrein. De hoofdwerkplaats was niet voor niets gelegen in de as van de weg met drie lange remontedepotstallen, wat een fraai zicht vanuit de kantine opleverde. Op de kruising met de secundaire weg vanaf de Meervelderweg werd een wachtgebouw (nr. 100) geprojecteerd. Het staat schuin ten opzichte van de kruising, zodat de dienstdoende wachtcommandant vanuit de volledig glazen uitbouw goed zicht had over de beide hoofdwegen. Het lijkt er nu wat verloren te staan, omdat de hoofdweg niet meer direct langs het gebouw doorloopt.

Onderdeel van de versteviging van het kampcentrum waren de in 1957 tegenover de hoofdwerkplaats gebouwde bureel- en een legeringsgebouw, voor het 4^e Divisie Technische Dienst Bataljon, dat in de legerplaats Nunspeet voortdurend met ruimtetekort kampte. De verzameling gebouwen aan de hoofdas is overduidelijk een ruimtelijke compositie, waar naast het functionele, ook het representatieve belangrijk was.

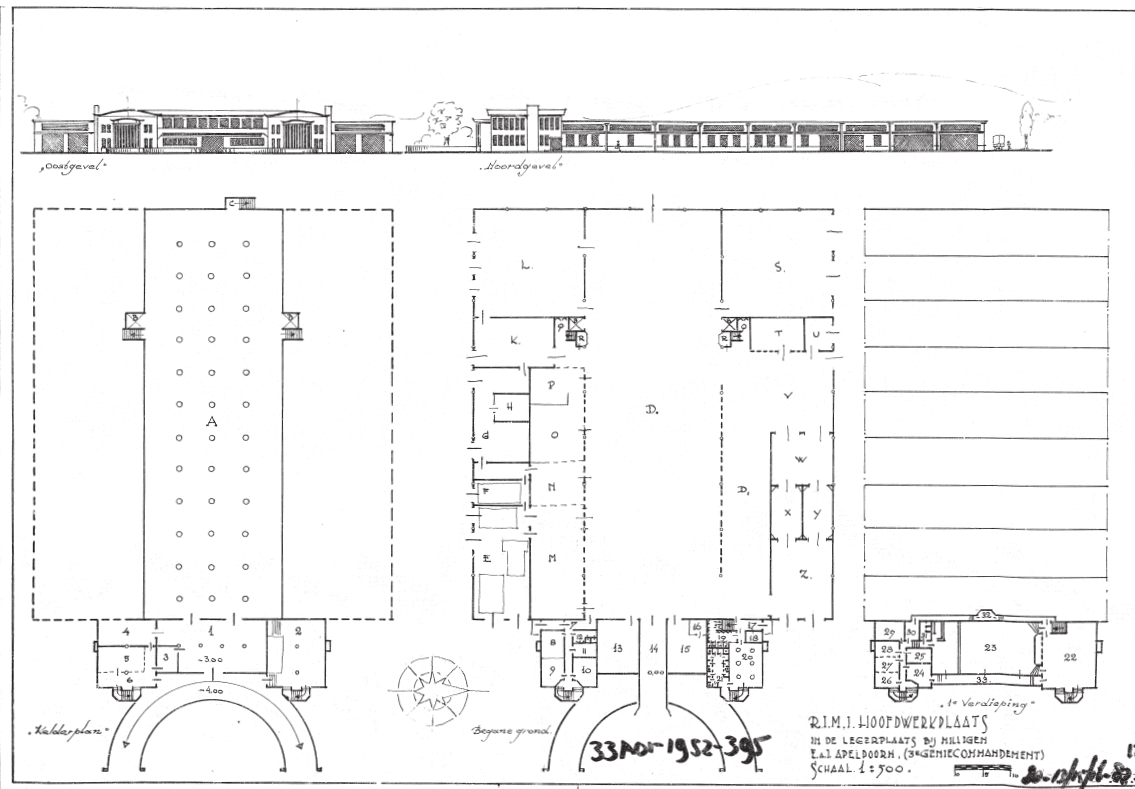
In 1964 verhuisde het houten bureelgebouw (nr. 74) van Fort Blauwkapel in Utrecht naar Kamp-Nieuw-Milligen. Het kwam op de kruising schuin tegenover het wachtgebouw (nr. 100) te staan. Het gebouwtje staat terug uit de rooilijn, zodat het zicht vanuit het wachtgebouw niet verstoord werd. Een noemenswaardige verbouwing was die van het langgerekte stalgebouw nr. 132 tot legeringsgebouw in 1956.

De hoofdwerkplaats

De hoofdwerkplaats (gebouw nr. 82) is een gebouw dat je niet snel ergens anders zult tegenkomen, omdat het een bijzonder type gebouw is, maar ook omdat het een bijzondere vormgeving heeft. Van een ontwerp voor een werkplaats op een Defensieterrein verwacht je een sober gebouw, geen frivol werkpaleis. Maar dit waren de vroeg naoorlogse jaren, waarin de architectonische rijkdom van de vooroorlogse kazerneterreinen nog vers in het geheugen lag. Vanaf 1949 werd gewerkt aan het ontwerp. Het eindresultaat is vervreemdend en fascinerend tegelijk. De voorbouw met kantoren en personeelskantine is rijk gedecoreerd en streng symmetrisch opgezet, maar met centraal een metalen laaddeur in plaats van een monumentale voordeur. De daadwerkelijke werkplaats was ondergebracht in de forse, vrijwel vierkante, achterbouw. Hier vond je onder meer een wasplaats, tankwerkplaats, spuiterij, draaiërij en timmerwerkplaats. Dit was: 'Een enorme, kraakheldere lichtovergoten montage-hal, omzoomd door kleinere, frisse werkruimten, waar de nieuwste apparaten voor herstel en revisie van het materieel der Koninklijke Landmacht staan opgesteld.'³⁰

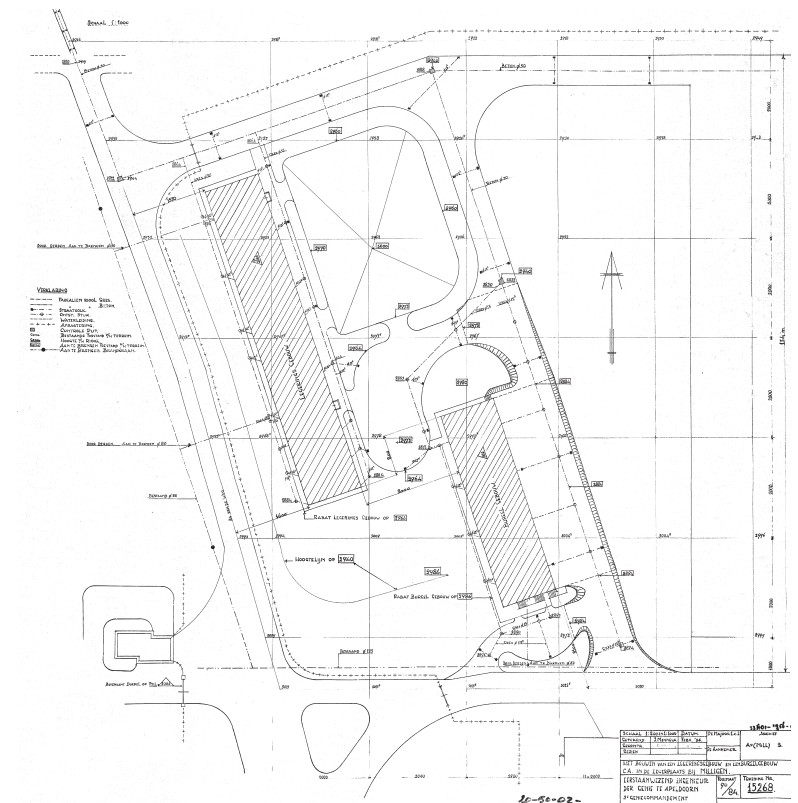
Boven: presentatietekening met aanzichten en plattegronden van de hoofdwerkplaats nr. 82, 1952. [Dienst Vastgoed Defensie nr. 33A01_395]

Onder: hoofdkwartier voor het Eerste Legercorps en een naastgelegen stafgebouw in Apeldoorn, ook ontworpen onder leiding van majoor Strijers, ca. 1955. [CODA GA-002294_28987]



Boven: situatietekening van legeringsgebouw en bureelgebouw nrs. 52 en 53, 1956. [Dienst Vastgoed Defensie nr. 3A01_993]

Onder: gebouw nr. 53, 1955. [Legerplaats.nl]



Het ontwerp van het ensemble van portiershuisje (nr. 81), hoofdwerkplaats (nr. 82), berging (nr. 83) en wachtgebouw (nr. 100) is gemaakt door, of onder verantwoordelijkheid van, de Eerstaanwend Ingenieur der Genie te Apeldoorn. Anders dan met de functieomschrijving zijn de ontwerpen – zoals gebruikelijk bij de Genie – niet ondertekend, maar door spoorwerk in historische kranten weten we dat dit in deze jaren majoor J.D.A. Strijers was. Dat de chef ondertekende betekent niet direct dat hij de ontwerper is – vaak tekenden ook ondergeschikten aan een ontwerp – maar in dit geval lijkt het waarschijnlijk. Strijers woonde met zijn gezin aan de Meervelderweg 25, direct naast de hoofdingang van Kamp Nieuw-Milligen.³¹ In 1954 ontwierp hij aan de Berghuizerweg – naast de Koning Willem III kazerne – een vijf verdiepingen tellend hoofdkwartier voor het Eerste Legercorps. Twee jaar later ontwierp hij aan een naastgelegen stafgebouw voor de 5e Divisie. Deze gebouwen hebben duidelijk eenzelfde handtekening als die op het kamp, met een zelfde gele baksteen, het gebruik van beton op een decoratieve manier, de kenmerkende welvingen bij de trappenhuisen en forse dakoverstekken. In 1957 nam Strijers de baan aan als directeur van de gemeentelijke Dienst Publieke Werken in Tilburg, waar hij sturend zou worden voor de naoorlogse groei van deze stad.

Het mobilisatiecomplex

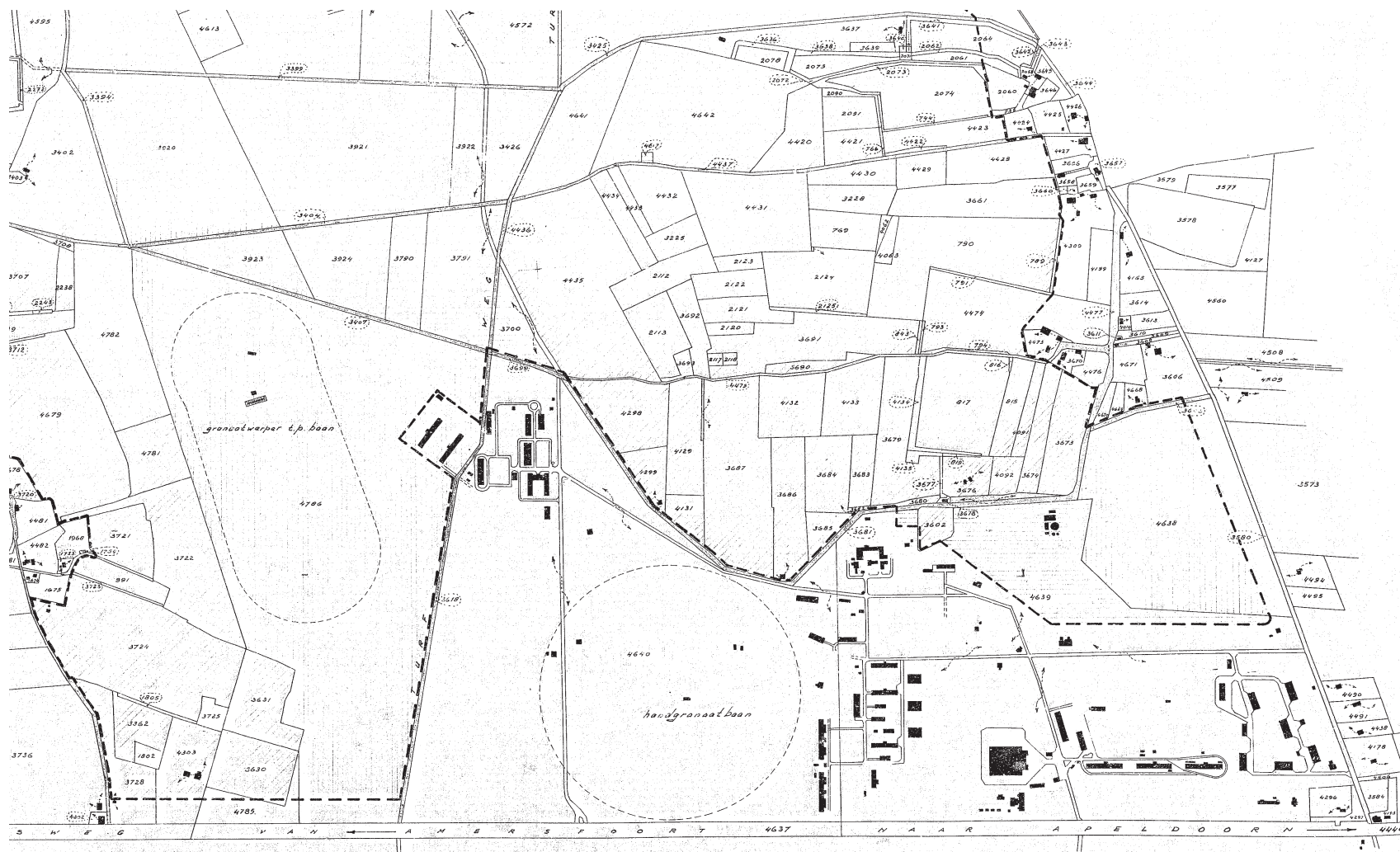
In de zuidoosthoek van Kamp Nieuw-Milligen is een zogenaamd mobilisatiecomplex te vinden. Het complex was direct na de bouw in 1955 een zelfstandig opererende wereld binnen het toen verder nog vrij lege kamp, met een hek eromheen, een eigen toegang en eigen personeel. Het is een bijzonder tastbare herinnering aan de Koude Oorlog. In deze periode werd verwacht dat als het Warschaupact zou aanvallen, het dat snel en onverwacht zou doen. Tijd om NAVO-legers te mobiliseren zou er niet zijn. In Nederland werd de oplossing voor dit dreigende gevaar gezocht in een combinatie van parate en mobilisabele eenheden. Voor een snelle bevoorrading en uitrusting van die laatste werd besloten om door heel Nederland magazijncomplexen op te richten, met voldoende materieel, wapens, munitie, medicijnen en voedsel. De Planologische Dienst van een provincie of van het

Rijk adviseerde Defensie over de meest geschikte plekken. Blijkbaar was ook Kamp Nieuw-Milligen geschikt. Het was centraal gelegen en Defensie hoefde hier niet te onteigenen, alleen een van de oude remontestallen te slopen. De opzet van een mobilisatiecomplex is altijd een variatie op een standaardontwerp, dat door het Centraal Bouwbureau van Defensie werd aangepast aan de plek of de uitrusting die er opgeslagen lag. Het complex in Kamp Nieuw-Milligen is met elf gebouwtjes (met nummers 20 t/m 30) van relatief kleine omvang, maar heeft alle herkenbare elementen. Verschillende werkplaatsen, een munitiemagazijn, privaatgebouw, magazijn met was- en kleedgebouw, een wachtgebouw met kantine en een benzineloods staan met de lange zijde langs een rondweg. Tussen gebouwen en rijbaan is een opstelstrook waarop voertuigen konden parkeren zonder de rondweg te blokkeren. De vormgeving is typisch voor Defensie in de jaren vijftig: gestandaardiseerd, sober maar zorgvuldig, opgebouwd uit baksteen en beton met flauwe daken, laaddeuren en grote raampartijen. Tussen 1951-1961 zijn in Nederland ongeveer honderd mobilisatiecomplexen gebouwd. De meeste zijn tot in de jaren negentig in gebruik geweest en daarna door Defensie afgestoten. Zeker de helft is gesloopt, een stuk of tien is nog in gebruik bij Defensie, de rest staat leeg of heeft een civiele bestemming gekregen. Het complex in Kamp Nieuw-Milligen kreeg al in de jaren zestig een nieuwe functie als herstel- en onderhoudswerkplaats. Er werden een loods (nr. 28A) en extra onderhoudsbruggen bijgebouwd, maar binnen de bestaande structuren. Sindsdien is het gebied in functie weliswaar onderdeel van het kamp geworden, maar in beleving bleef het herkenbaar als een oorspronkelijk zelfstandig opererend terrein: door de naar binnen gerichtheid van de gebouwen, de grote samenhang tussen alle onderdelen en de dichte bosranden als begrenzing.

De derde bouwstroom: groei en uitbreiding

De verharding van de verhoudingen tussen Oost en West zorgde voor een sterke groei van de Technische Dienst.³² Dat is in de ontwikkelingsgeschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen goed zichtbaar. In de jaren direct na 1965 vond een derde bouwstroom plaats, met een groot aantal nieuwe werkplaatsen en burelen, verspreid over het terrein geplaatst. De entree verschoof naar de toen rustigere Meervelderweg.

Situatie van de legerplaats in 1962.
 [Dienst Vastgoed Defensie, nr. 33A01_1017]



Schaal 1:5000	Datum 26-11-62	De Lnt. Kol. E.A.J.	Kadastrale situatie
Getekend: P. Brauer			
Gecontroleerd:		De Mannemer	
Gezien:			
<i>Kamp Nieuw Milligen met omliggende terreinen</i>			
Eerst aanwezend-Ingénieur der Genie te Apeldoorn. (3 ^e Genie-Commandement)		Formaat 73 ² / ₁₈₄	19095. Ab (Mill) 8.

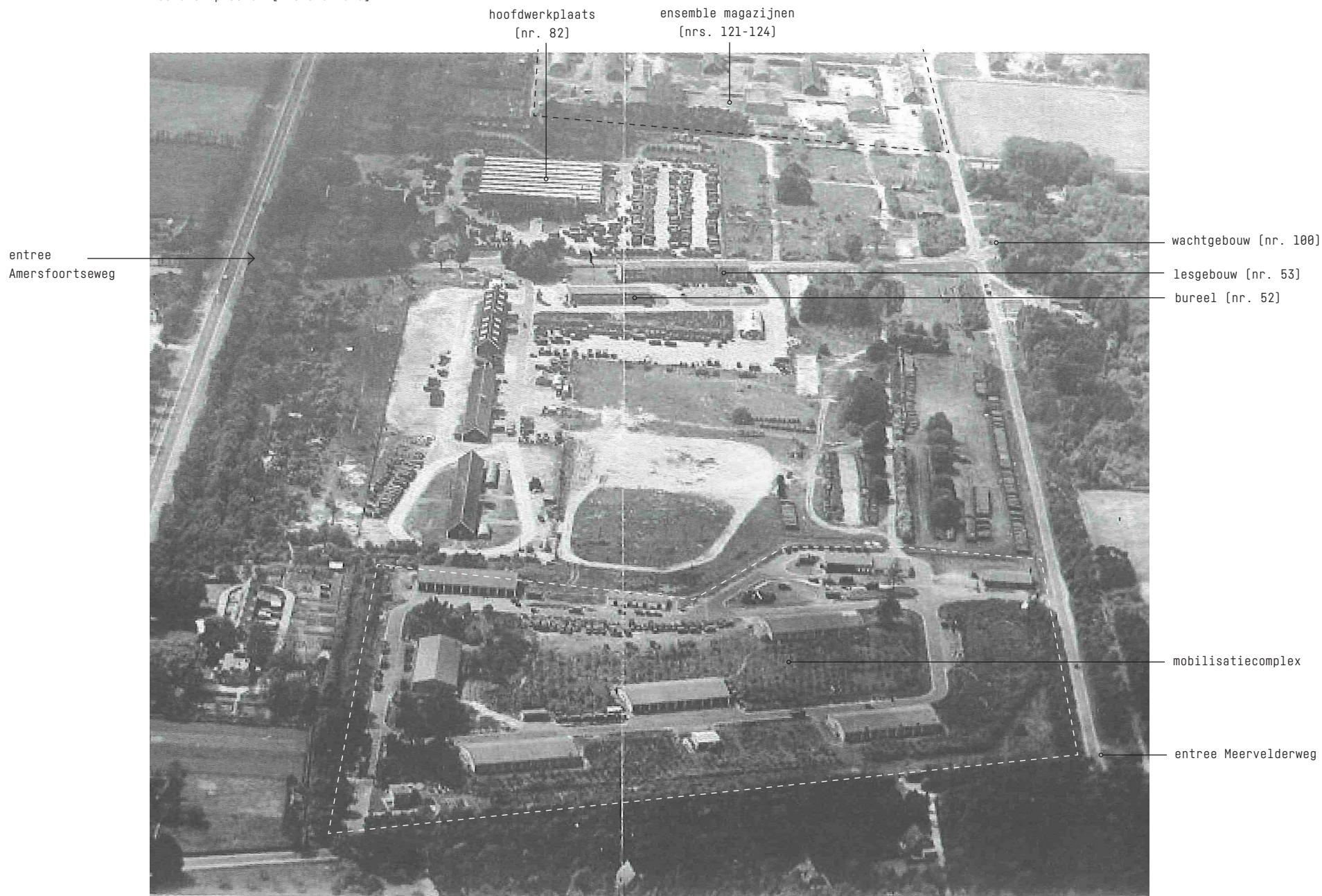
Het verkeer op de Amersfoortseweg was namelijk dermate toegenomen dat afslag naar de toegang teveel een belemmering opleverde voor het verkeer.³³ De ruimtelijke logica klapte vervolgens om. Om de ‘nieuwe’ hoofdtoegangsroute ook in functie te verstevigen, vond de nieuwbouw daarlangs plaats, zoals de keuken- en eetzaal (nr. 98 in 1965), daarnaast twee bureelgebouwen (nr. 96 in 1967 en nr. 95 in 1968) en een werkplaats (nr. 110 in 1965). De gebouwen zijn alle terug uit de rooilijn geplaatst, waardoor het profiel van de hoofdroute (W05) breder lijkt. Bij de eetzaal kwam er zo plek voor een tuin tussen het gebouw en de weg, bij de andere gebouwen voor een gazon. Het laatste gebouw uit de derde bouwstroom was de L-vormige werkplaats met burelen (nr. 56 in 1965). Met dit laatste complex werd een geheel nieuwe maat en schaal op het terrein geïntroduceerd. In de omgeving van hoofdwerkplaats nr. 82 kwam een extra werkplaats (nr. 91 in 1966) en een bureelgebouw (nr. 85 in 1966) en naast het kazernegebouw (nr. 154 in 1967). De gebouwen uit de late jaren zestig zijn typische Defensiegebouwen: sober, maar verzorgd, opgebouwd uit baksteen en met een plat of flauw zadeldak. De verantwoordelijke ontwerpers werkten bij het Bureau Nieuwbouw van het 3e Geniecommandement, Eerstaanwezendschap Apeldoorn; afzonderlijke namen zijn niet achterhaald.

De vierde en vijfde bouwstromen

De vierde bouwstroom bestond uit nieuwe recreatieve functies langs de hoofdas: het kantinegebouw De Barrage in 1977 (nr. 70) en het sportgebouw (nr. 102 in 1972). Voor de bouw van De Barrage moest het laatste gebouw dat herinnerde aan de negentiende-eeuwse legerplaats wijken: een houten officierskantine. Een forse uitbreiding vond plaats in 1985, met het complex werkplaatsen, garages en magazijnen (nrs. 128, 129 en 130) in het westelijk deel van het terrein. Dit gebied was tot dan toe in gebruik geweest als oefenterrein voor handgranaten. Het is, net als het mobilisatiecomplex, een vrij zelfstandig ogend en opererend cluster. Bij de plaatsing van het T-vormige gebouw op het terrein werd duidelijk rekening gehouden met de groene bufferzone langs de Amersfoortseweg. Hier kwam een slingerende geluidswal, die het gebied visueel afsloot. Het complex kreeg een eigen ringweg en uitgestrekte, bestrate parkeerterreinen.

Het uiteenvallen van de Sovjet-Unie en de Val van de Berlijnse Muur in 1989 leidde tot reorganisaties in het Nederlandse Leger onder de noemer HONS (Herstructurering Onderhoud Nationale Sector).³⁴ De belangrijkste gebruiker van het terrein 570 TD onderging diverse naamswijzigingen en werd in 1990 opgeheven om verder te gaan als 770 Hersteleenheid. Deze eenheid ging omstreeks 2005 op in een andere organisatie. Sindsdien bevinden zich op het grote terrein enkele materieeldiensten, werkplaatsen, een bedrijfsschool voor automonteurs en een eenheid van de Koninklijke Marechaussee. De laatste bouwactiviteit op het terrein is dan ook beperkt en bestaat uit drie legeringsgebouwen (nrs. 167, 168 en 171 in 1995). Hun stedenbouwkundige impact was echter groot: de bouwlocatie doorsneed de oude toegangsweg (W03/W08), die toen al jarenlang zijn functionele betekenis had verloren en met deze ingreep onherkenbaar werd.

Luchtfoto van het kamp vanaf het oosten, ca. 1960. Op de voorgrond (in wit omkaderd) het in 1955 gebouwde mobilisatiecomplex, verderop de in 1952 gebouwde hoofdwerkplaats. [Diemers 2010]



Veranderende omgeving: een bosrijk recreatielandschap

Het resultaat van de vijf bouwstromen was een verdichting van het terrein, zowel in gebouwen als wegen, parkeerterreinen en appelplaatsen. Het landschap waarin de verdichting plaatsvond veranderde net zo ingrijpend. Op de luchtfoto's uit de jaren 1930 overheerst rondom Kamp Nieuw-Milligen de heidegrond nog, maar die werd in de decennia die volgden gestaag in cultuur gebracht met akkerbouw of vervangen door bosaanplant. Dat laatste gebeurde vaak op grote schaal, door investeerders die grond hadden aangekocht of door gemeenten, die heidegronden in bezit hadden gekregen.³⁵ Houtproductie stond daarbij voorop. Die jonge bosgebieden zijn makkelijk te herkennen. Ze zijn meestal door paden verdeeld in vierkante of rechthoekige blokken met vaak één soort (naald)hout. Op het grondgebied van Kamp Nieuw-Milligen is in het westelijk deel ook zo'n typisch jong productiebos te vinden, verdeeld in een aantal rechthoekige stroken en oorspronkelijk ingeplant met Japanse lariks en douglas, gemengd met prunus en els. Het werd rond 1950 aangelegd ter bescherming van zowel het Luchtmachtterrein als het kamp zelf, die veel last ondervonden van verstuivend zand.³⁶ Het bos werd beheerd door Staatsbosbeheer.

De omgeving van Kamp Nieuw-Milligen werd in de naoorlogse periode groener, maar ook drukker. De Veluwe was inmiddels ontdekt door toeristen. Vanaf de jaren 1910 werd hier vakantie gevierd op kampeerterreinen, in pensions en in jeugdherbergen. Na de Tweede Wereldoorlog groeide de populariteit van vakantieparken. Schuin tegenover Kamp Nieuw-Milligen is vanaf 1954 bungalowpark Rabbit Hill een populair vakantieoord.



Luchtmacht-
terrein

productiebos

bungalowpark
Rabbit Hill

Kaart met de vijf naoorlogse bouwstromen.

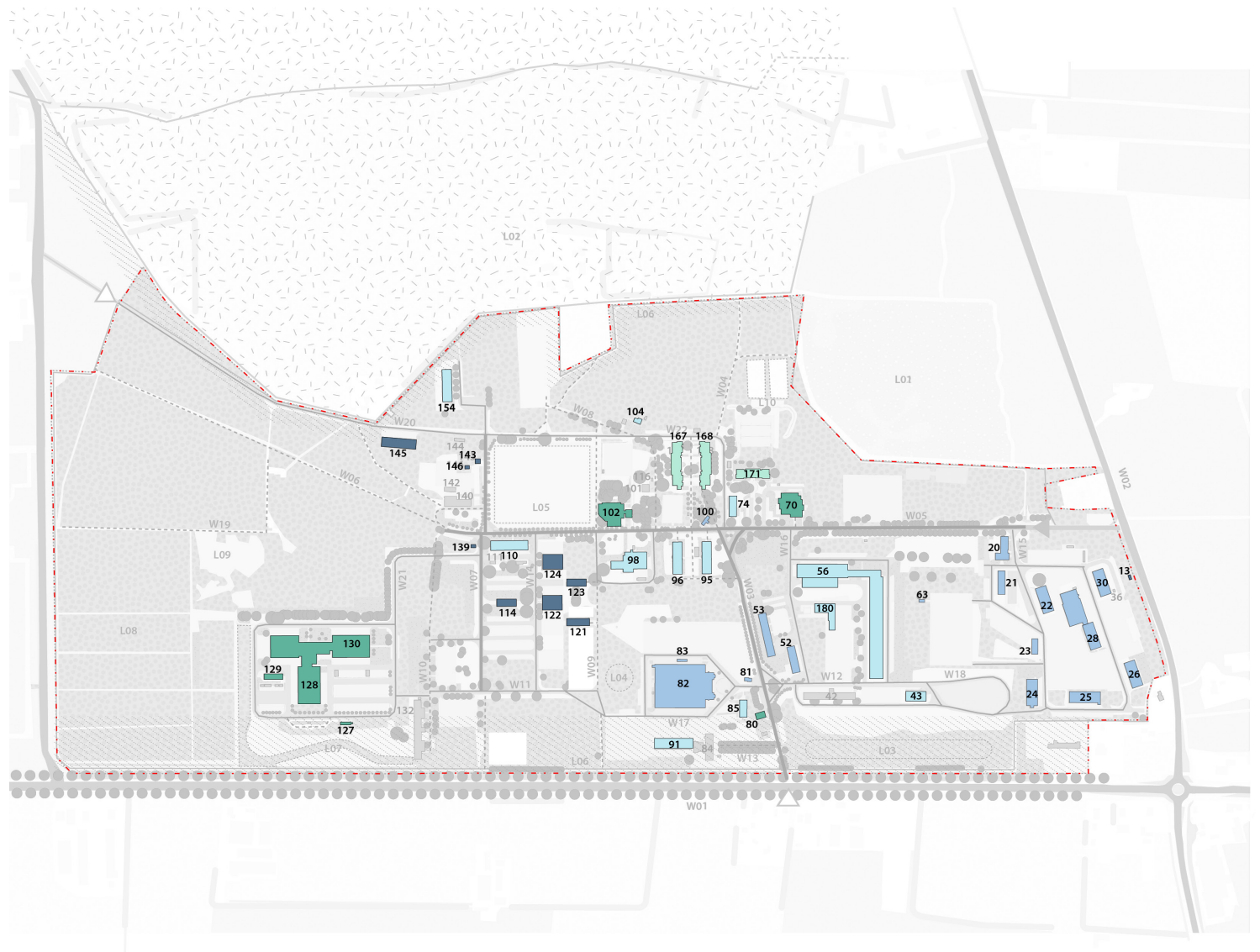
- Eerste bouwstroom:
magazijnen en werkplaatsen
[nrs. 114, 121 t/m 124]
magazijn en installatiegebouwen
[nrs. 143 t/m 146]

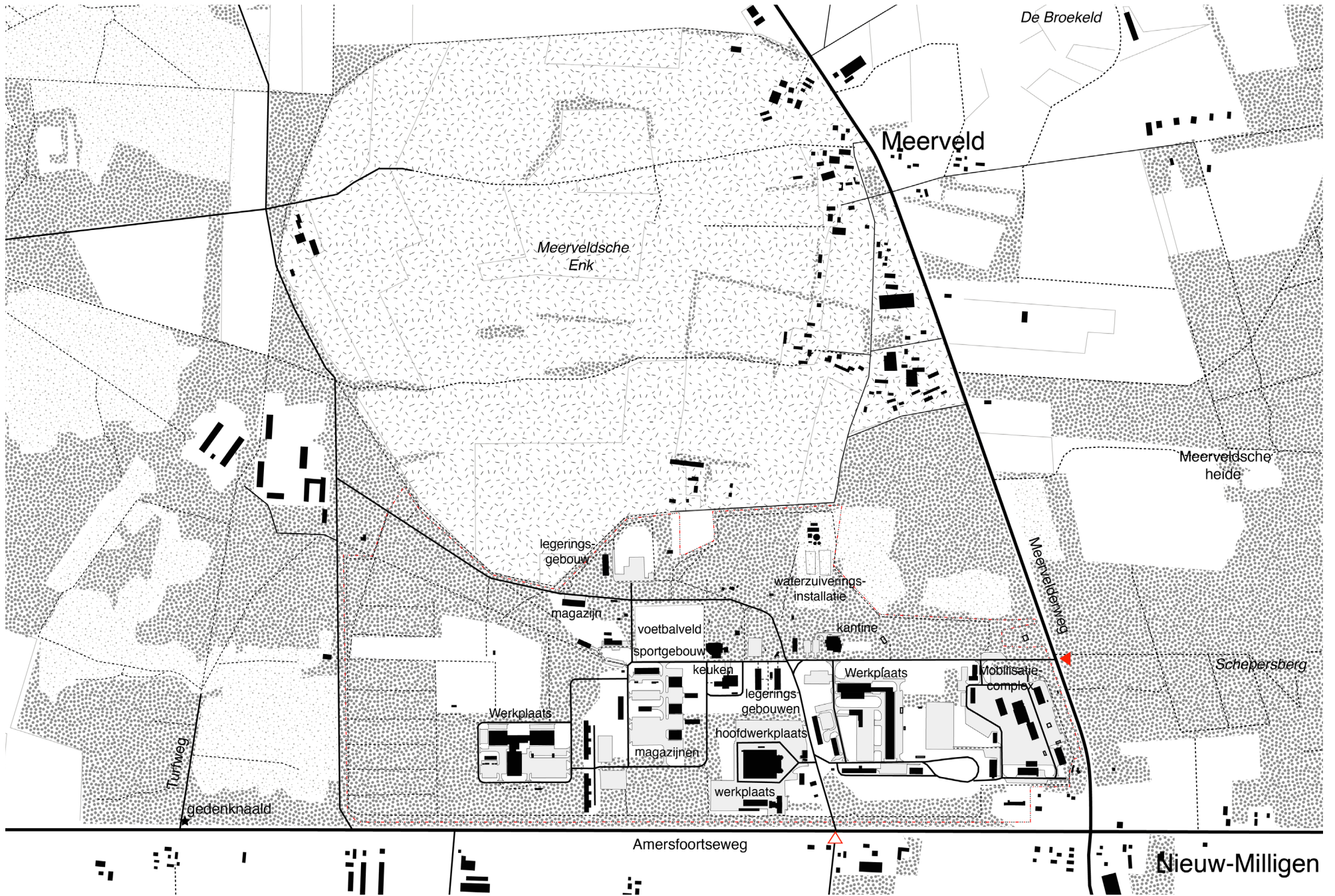
- Tweede bouwstroom:
hoofdwerkplaats [nrs. 81 t/m 83]
wachtgebouw [nr. 100]
mobilisatiecomplex [nrs. 20 t/m 32]
bureel- en lesgebouw [nrs. 52 en 53]

- Derde bouwstroom:
woning [nr. 104]
werkplaatsen [nrs. 56 en 110]
eetzaal [nr. 98]
legeringsgebouwen [nrs. 95 en 96]
Magazijn [nr. 43]

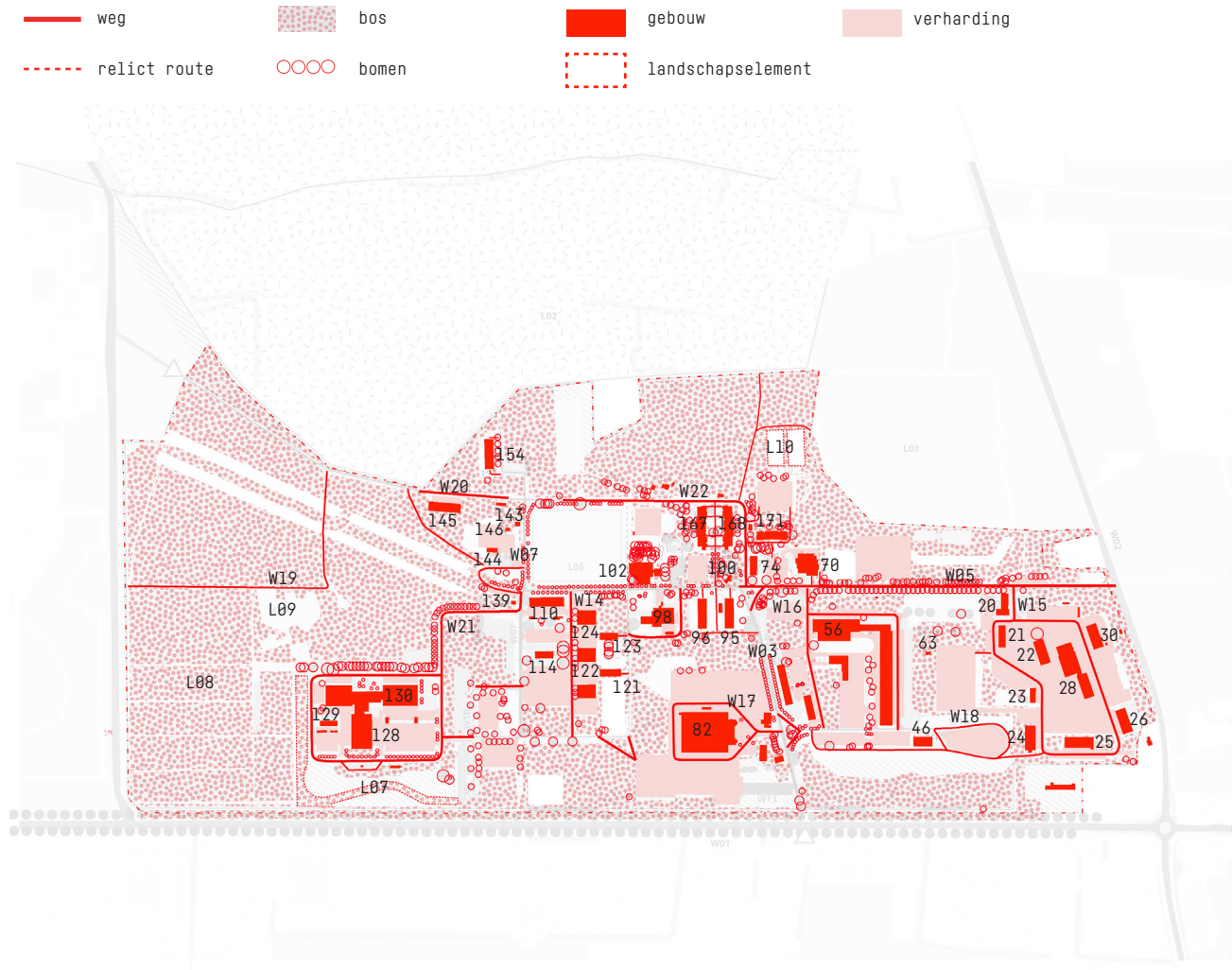
- Vierde bouwstroom:
kantine [nr. 70]
sportgebouw [nr. 102]
werkplaatsen [nrs. 128, 129 en 130]

- Vijfde bouwstroom:
legeringsgebouwen [nrs. 167, 168 en 171]





Erfenissen periode vanaf 1940



As vanaf Meervelderweg [W05]

Hoofdwerkplaats nr. 82

Mobilisatiecomplex nrs. 20-30

Werkplaats nr. 130



Erfenis

Wat is er tegenwoordig van de fase van de technische werkplaats (vanaf 1940) op het terrein te zien?

- De aanpassing aan motorvoertuigen en het logistieke proces dat bij een technische werkplaats hoort, maar voortbouwend op de bestaande orthogonale opzet en met behoud van het verschil tussen een werkgedeelte met grote werkplaatsen en een woon- en voorzieningendeel met kleinschaligere complexen;
- De afrastering van het terrein;
- Een sterke verdichting en doorontwikkeling langs drie assen. Vanaf 1947 concentreerde de nieuwbouw zich langs de as naar het voormalige kazernegebouw (W07), vanaf 1952 langs de toenmalige hoofdtoegangsweg vanaf de Amersfoortseweg (W03) en vanaf 1965 langs de oost-westroute vanaf de Meervelderweg (W05). Deze fungeert sinds 1965 uit praktisch oogpunt als hoofdroute van het kamp (minder draaicirkels, betere mogelijkheden voor in- en uitrijden);
- Los van de assen ontstaan er zelfstandige functionele werelden die met secundaire routes aan de hoofdassen aantakken (W14 t/m W22);
- Landschapselementen: het productiebos langs de westrand (L08), aanvullende beplanting langs vrijwel alle wegen, tuin, een aarden wal (L07) en het restant van de waterzuiveringsinstallatie (L10);
- Gebouwen uit vijf bouwstromen: werkplaatsen (nrs. 121 t/m 124), magazijn en installatiegebouwen (nrs. 139 en 143 t/m 146), hoofdwerkplaats (nrs. 81 t/m 83), bureel- en lesgebouw (nrs. 52 en 53), wachtgebouw (nr. 100), mobilisatiecomplex (nrs. 20 t/m 30), werkplaatsen (nrs. 56 en 110), legeringsgebouwen (nrs. 95 en 96), eetzaal (nr. 98), kantine (nr. 70) en sportgebouw (nr. 102) en werkplaatsen (nrs. 128, 129 en 130) en legeringsgebouwen (nrs. 167, 168 en 171).



2. Ruimtelijke principes

In dit tweede deel inventariseren we het huidige ruimtebeeld van het bijzondere militaire landschap van Kamp Nieuw-Milligen. De analyse helpt bij het lezen en begrijpen van het terrein in de huidige gedaante en bij het herkennen van ruimtelijke thema's die als rode draden door de ontwikkelingsgeschiedenis lopen. De ruimtelijke principes zijn de basis voor de cultuurhistorische waardering in het volgende hoofdstuk.

De ruimtelijke principes zijn:

- De sterke relatie met het Veluwe landschap;
- Het terrein als palimpsest;
- De herkenbare ruimtelijke opzet;
- Het palet van Kamp Nieuw-Milligen.

De sterke relatie met het Veluwe landschap

Het ontstaan, de ligging en vorm van Kamp Nieuw-Milligen zijn sterk verbonden met de landschappelijke karakteristieken van deze plek. Alleen hier was in 1860 genoeg ruimte om de bijzondere, gestandaardiseerde typologie van het militaire kampterrein te vestigen. Nieuw-Milligen was afgelegen, maar wel in de nabijheid van kroondomein het Loo. Het kamp kon vanuit de dorpen bevoorrad worden en de plek was goed bereikbaar (gelegen op de kruising van twee verharde wegen). De heidegrond was 'hygiënisch', het terrein was relatief vlak en er was voldoende lengte voor de vereiste frontlengte, maar ook diepte – om ook de verplichte bufferzones tot de Amersfoortseweg en de grillige rand van de Meerveldsche Enk te kunnen respecteren. Vanuit het kampement was er een directe mogelijkheid om te oefenen op de gronden van het veel grotere militaire oefenterrein, dat zich uitstrekte van Kootwijk in het zuiden, tot aan Staverden in het noorden.

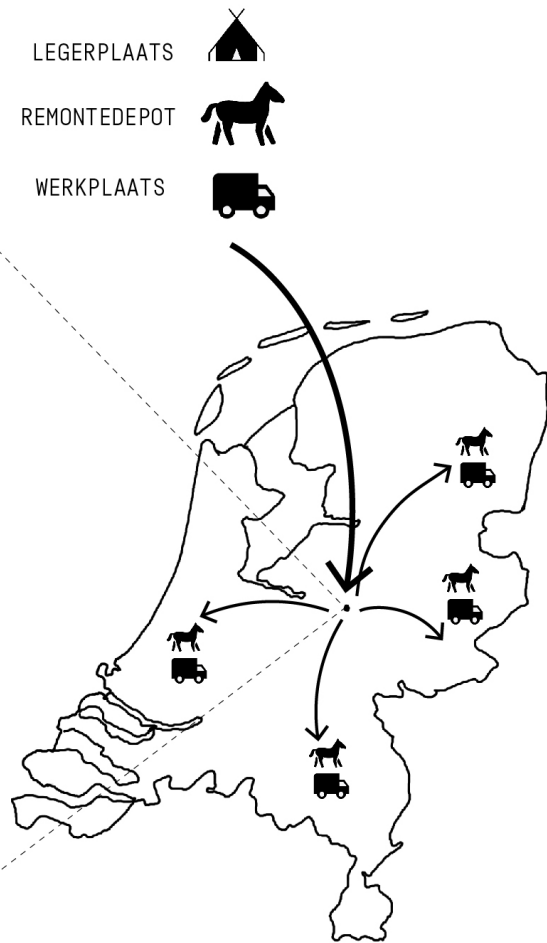
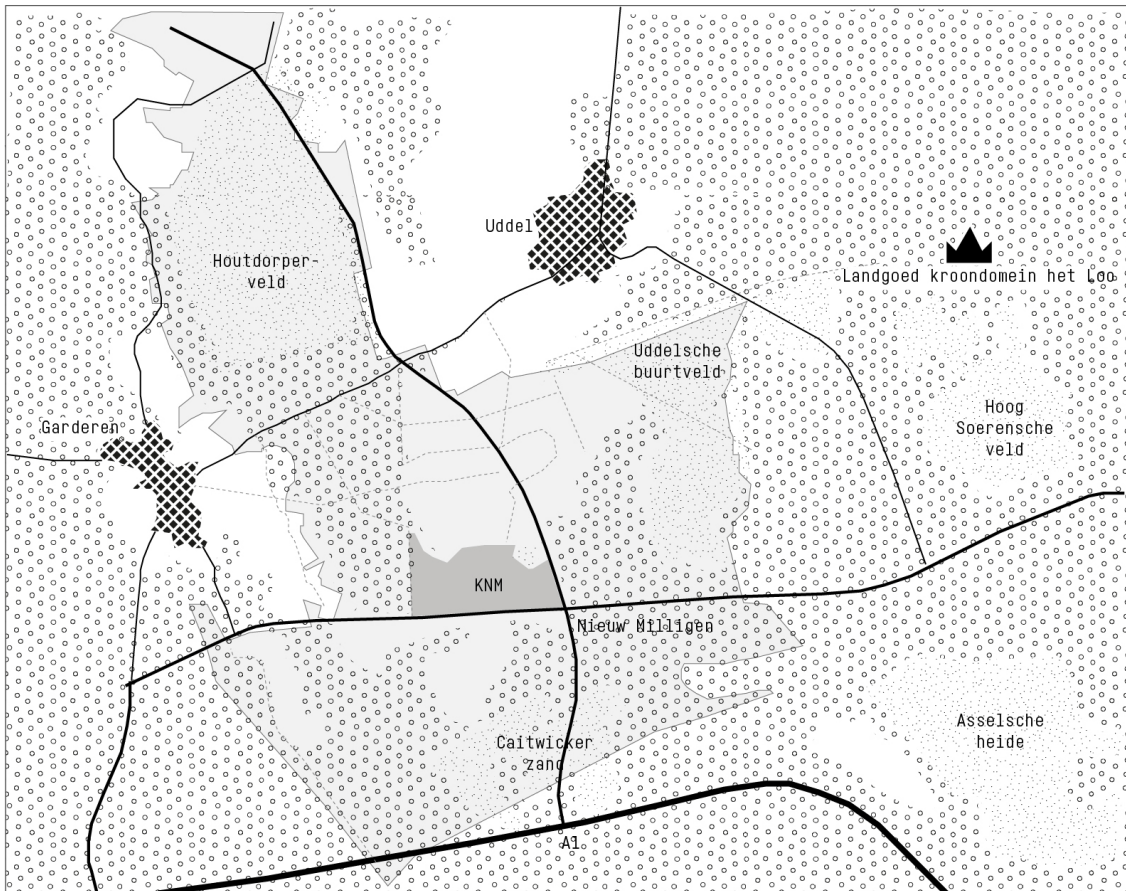
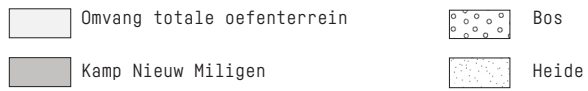
Het waren wederom de landschappelijke kenmerken die in 1885 de reden waren voor de vestiging van de enige Nederlandse 'crèche' voor jonge legerpaarden: het 'remontedepot'. Hier was goede zandgrond, frisse lucht, een uitstekende kwaliteit stro en hooi van de boeren uit de omgeving en vooral: ruimte.

De vestiging van de werkplaatsen voor gemotoriseerde voertuigen was minder gebonden aan de specifieke eigenschappen van de plek, anders dan dat er voldoende ruimte was en de centrale ligging in het land.

Topografische kaart van de legerplaats en de omstreken van Milligen, 1860. [Nationaal Archief, 4.0SK, inv.nr. M28IVa]



Locatie van Kamp Nieuw-Milligen midden in het Veluwe landschap en in Nederland.
 [Tekening door auteurs]



Het terrein als palimpsest

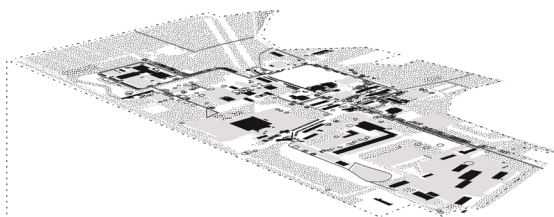
Dit ruimtelijke principe gaat over de bijzondere historische gelaagdheid van Kamp Nieuw-Milligen, het resultaat van meer dan 160 jaar militair gebruik. Hoewel de erfenis van de laatste ontwikkelingsfase van na 1945 in het grote aantal gebouwen het meest zichtbaar is, zijn het de eerdere fasen die bepalend waren voor de vormgeving, ordening en hiërarchie van het terrein. Bij elke nieuwe functie is de voorgaande laag hergebruikt, als een 'palimpsest'; een stuk perkament dat telkens opnieuw wordt schoon geschraapt en hergebruikt, maar waar de oorspronkelijke tekst altijd nog zichtbaar is.

Met een militair pragmatisme zijn in het verleden stallen en andere gebouwen herbestemd, routes hergebruikt en verlengd of verlegd. Wie goed kijkt ziet verschillende sporen, fragmenten en relictten die herinneren aan de vorige ontwikkelingsfasen en de dynamiek die zich hier afspeelde. Zo is het raamwerk van het terrein en de inbedding in het Veluwe landschap een ruimtelijke erfenis van voordat het terrein een militaire functie kreeg. De langgerektetheid, de zonering en de hiërarchie zijn een tastbare echo van toen het terrein als legerplaats fungeerde, terwijl de orthogonale wegenstructuur, enkele stallen en relictten van paden, loop- en drijfbanen herinneren aan het gebruik als remontedepot.

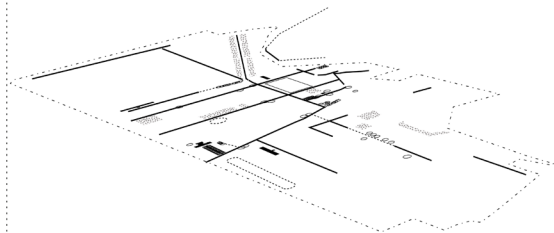
Deze sporen bleven overeind in de doorontwikkeling van het terrein naar werkplaats en zijn inmiddels als collectie debet aan het bijzondere eigen karakter van Kamp Nieuw-Milligen.

Het palimpsest: overzicht van de erfenissen van elke fase

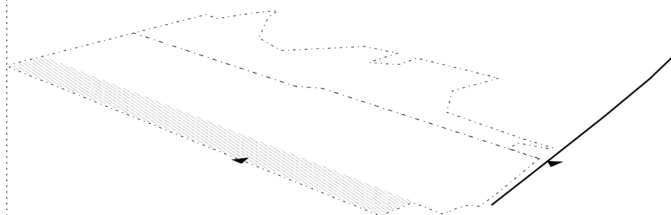
WERKPLAATS:
de doorontwikkeling
langs drie assen



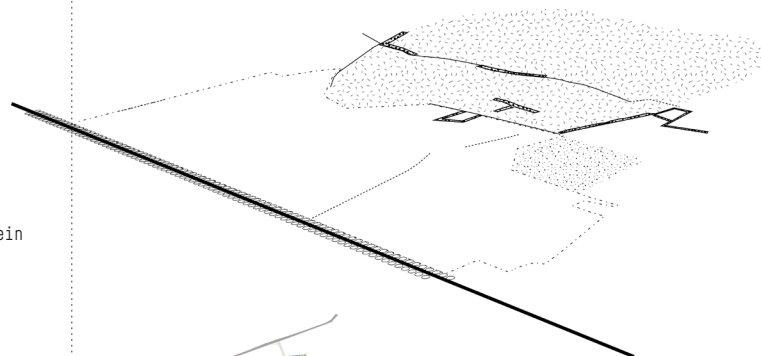
REMONTEDEPOT:
de orthogonale opzet
en oriëntatie gebouwen



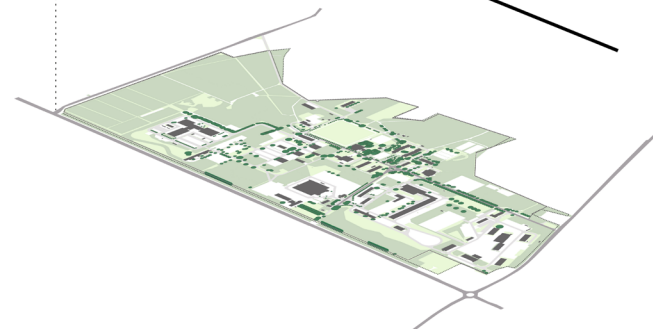
LEGERKAMP:
de langgerektheid,
tweedeling en hiërarchie
van het legerkamp



HET LANDSCHAP:
het raamwerk van het terrein
en de inbedding in het
Veluwe landschap



KAMP NIEUW-MILLIGEN



De herkenbare ruimtelijke opzet

Afstand

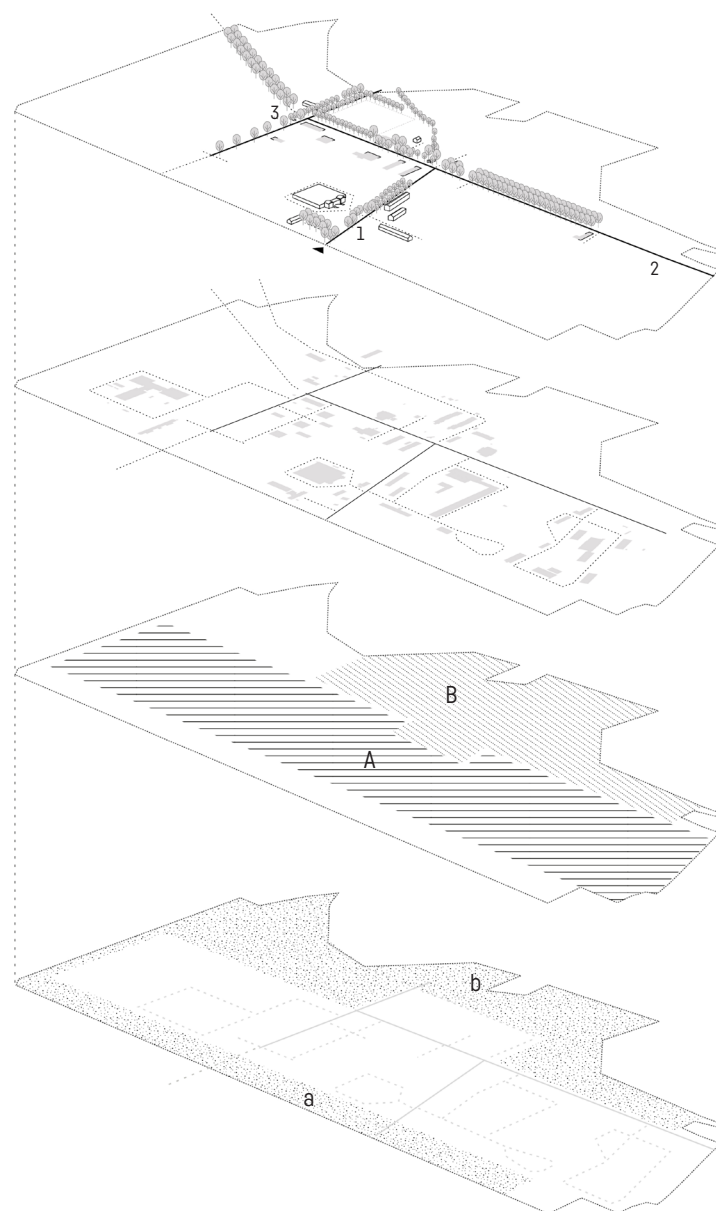
Hoewel uit praktische overwegingen ontstaan, is dit een opvallende ruimtelijke karakteristiek: de afstand van het terrein tot de Amersfoortseweg in het zuiden en de randen van de Meerveldsche Enk in het noorden. Toen het terrein als legerkamp in gebruik werd gesteld, diende er een zekere afstand tot de Amersfoortseweg te zijn om zandverstuiving te voorkomen. Tevens moest de doorloop naar de schaapskooien aan de rand van de Meerveldsche Enk vrijgehouden worden als het legerkamp bezet was. Tot de fase als werkplaats waren er geen hekken rondom het terrein geplaatst. De afstand tot de Amersfoortseweg en de enk markeerden de grenzen van het militaire terrein. Inmiddels wordt het terrein omgeven door een hekwerk als afrastering en fungeert de afstand, nu zichtbaar als een groene rand, als bufferzone tussen het besloten militaire en openbare civiele gebied.

Twee zones

De tweedeling van het terrein in een werk- en een woon/voorzieningszone is een functioneel en ruimtelijk kenmerk dat in alle fasen als militair terrein te herkennen is. Ruimtelijk resulteerde deze zonering in een deel bestaande uit grotere werkcomplexen (zuidzijde) en een parkachtig en fijnmaziger deel met woningen en voorzieningen (noordzijde).

Een orthogonale opzet

Naast de tweedeling heeft het terrein een orthogonale opzet waarbij de wegen, maar ook de gebouwen, in strenge noord-zuid of oost-west richting georiënteerd zijn. De gebouwen zijn in clusters vaak haaks aan de hoofdwegen gekoppeld. De opzet is een erfenis van de streng hiërarchische ordening van het terrein in de tijd van de legerplaats (1860-1885), die in de tijd van het remonedepot (1886-1940) werd doorontwikkeld tot een orthogonaal landschap van stallen, weides en loop- en drijfbanen. Na de Tweede Wereldoorlog werden de paarden vervangen door motorvoertuigen. De omschakeling naar werkplaats van de Technische Dienst betekende een schaalvergroting en verdichting, maar wel voortbordurend op de orthogonale en hiërarchische opzet van het remonedepot.



DRIE ASSEN

- 1 as Amersfoortseweg
- 2 as Meervelderweg
- 3 as voormalige kazerne

ORTHOOGONALE OPZET

TWEEDELING

- a. werkzone
- b. woon- en voorzieningen zone

AFSTAND

- a. Amersfoortseweg
- b. Meerveldsche Enk

Drie assen

Drie assen groeiden uit tot de huidige hoofdstructuur van het terrein. De as vanaf de Amersfoortseweg (als hoofdroute van het terrein), de as vanaf de Meervelderweg (eerst als secundaire route en later als hoofdroute) en de as naar de voormalige kazerne (als belangrijkste route tussen het werk en woongedeelte). In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog concentreerde de bouwactiviteit van het terrein zich voornamelijk langs deze drie assen met als resultaat een opeenvolging van verschillende clusters die hieraan gekoppeld zijn. Zo is het ensemble van de hoofdwerkplaats gekoppeld aan de as Amersfoortseweg, terwijl aan de as Meervelderweg de clusters van het mobilisatiecomplex, enkele werkplaatsen (nr. 56) en magazijnen (nrs. 120-124) en de centrale voorzieningen van het kamp (kantine, sportgebouw en keuken) gekoppeld zijn. Aan de as van de voormalige kazerne zijn het foeragemagazijn (nr. 140), een aantal installatiegebouwen en de werkplaats (nr. 130) gekoppeld. Als enige as was deze route verbonden met een stuk grond aan de overkant van de Amersfoortseweg. Door de sloop van de kazerne - die was gesitueerd aan het noordelijke einde - heeft deze as tegenwoordig sterk aan betekenis ingeboet. Het wachtgebouw (nr. 100) en het foeragemagazijn markeren de knooppunten tussen deze assen.



BEGELEIDING VAN DE ASSEN

Het palet van Kamp Nieuw-Milligen

Kamp Nieuw-Milligen heeft een eigen palet van vormen, kleuren, materialen en beplanting.

Architectuur

De architectuur van de meeste naoorlogse legeringsgebouwen en werkplaatsen is herkenbaar 'militair': met eenvoudige hoofdvormen, flauwe dakhellingen, gebruikmakend van een bouwsysteem en in een vormgeving die gelijk oploopt met de gangbare architectuuropvattingen van een bepaalde tijdsperiode. Een overeenkomst tussen alle gebouwen is het gebruik van baksteen, in aardse tinten zoals geel of rood, een materiaal dat op het terrein de boventoon voert.

De gebouwen van het remondepot zijn door hun voormalige functie, typologie en lengte als collectie nergens anders in Nederland te vinden: het houten foeragemagazijn (nr. 140), de woning van de adjudantonderofficier (nr. 101), de stallen (nrs. 42 en 132) en de ziekenstal (nr. 84).

Het ensemble van de hoofdwerkplaats (nr. 82) geeft letterlijk en figuurlijk kleur aan het terrein, door het gebruik van gele baksteen en onverwacht rijke vormgeving. Niet minder zorgvuldig vormgegeven en tegelijkertijd van een andere orde en karakteristiek zijn het bureel- en lesgebouw (nrs. 52 en 53) en het wachtgebouw (nr. 100).

Landschapselementen

De voornaamste historische groene bouwstenen van Kamp Nieuw-Milligen zijn de tuinen bij gebouwen en de bomenlanen langs wegen. Het aanleggen van tuinen rondom woningen, legerings- of bureelgebouwen is een thema dat op Kamp Nieuw-Milligen verteruggaat: al voor de officierstenten op het negentiende-eeuwse tentenkamp werden tijdelijke tuintjes ingericht. In de fase van het remondepot werden voor de woongebouwen tuinen aangelegd, voor wat beschutting tegen de wind en privacy. In de werkplaatsfase kregen alle gebouwen, ongeacht het type, een tuin of perk. Vrijwel alle wegen hebben als begeleiding aan weerszijde een bomenlaan. Het meest opvallend zijn de knotbomen (vooral in het noordelijk terreindeel) in

de fase van het remondepot gepland voor de broodnodige beschutting tegen de wind die hier vrij over de heide kon waaien. De bomenlanen zijn structurende elementen in het kamplandschap.

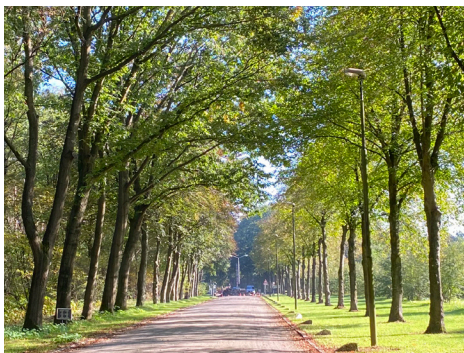
Terreinrichting

Verspreid over het terrein zijn verschillende bestratingsmaterialen te vinden: van klinkerbestrating, betonplaten, betonklinkers tot asfalt. Alle zijn afkomstig uit de laatste ontwikkelingsfase. Uit de tijd van het remondepot resteren geen sporen van bestrating. De bestratingsmaterialen zijn functioneel en gericht op het dragen van zware voertuigen. Op enkele plekken draagt het bestratingsmateriaal bij aan de herkenbaarheid van de routes en de samenhang met de bebouwing. Ook helpt het bij het doorbreken van de grote verharde vlakken rondom de werkplaatsen. Voorbeelden hiervan zijn te vinden bij de ringweg rondom de hoofdwerkplaats en de route langs gebouw nr. 42 en bij het mobilisatiecomplex. Ook uit de laatste ontwikkelingsfase zijn de lichtmasten, hekken, betonnen palen en onderhoudsbruggen. De industriële uitstraling en robuuste materialisering past bij het militaire karakter, maar zijn niet specifiek voor deze plek ontworpen.

ARCHITECTUUR



LANDSCHAP



TERREININRICHTING





3. Cultuurhistorische waardering

Dit hoofdstuk richt zich op het preciseren van de cultuurhistorische betekenis en de waarden van Kamp Nieuw-Milligen. Welke van de nog aanwezige elementen in het onderzoeksgebied zijn wezenlijk voor de beleving en de afleesbaarheid van de geschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen en welke elementen zijn dat in mindere mate?

Om de set waarden helder en bruikbaar te maken, zowel voor visievorming op een hoger schaalniveau, als voor concrete ruimtelijke ingrepen, zijn er twee niveaus van historische waarden gebruikt: dragend en ondersteunend.

Dragende elementen zijn wezenlijk voor de beleving en de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen. Als collectie zijn ze de fysieke neerslag van de vier ruimtelijke principes uit het vorige hoofdstuk, die als rode draden door de geschiedenis van het kamp lopen.

Ondersteunende elementen dragen bij aan de beleving en de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen. Het verschil met de dragende elementen is dat ondersteunende elementen vaak in zichzelf een cultuur- of architectuurhistorische waarde vertegenwoordigen, maar de sterke, zichtbare samenhang (in tijd of ruimte) met andere structuren of objecten op het kamp missen.

Voor wat betreft de archeologische verwachtingswaarde van Kamp Nieuw-Milligen is aan het einde van dit hoofdstuk een beknopte samenvatting opgenomen van het door bureau ADC Archeoprojecten in 2021 uitgevoerde archeologische bureauonderzoek.

In deel 4. Dossier Kamp Nieuw-Milligen is per object of structuur aanvullende informatie te vinden, plus nogmaals de betekenis en waarde ervan voor het kamp. Voor de dragende gebouwen is in het dossier ook een waardering van het interieur gegeven.

Dragende elementen

Dragende elementen zijn wezenlijk voor de beleving en de afleesbaarheid van de geschiedenis en als fysieke neerslag van de vier ruimtelijke principes van Kamp Nieuw-Milligen.

Objecten en structuren die als dragend worden beschouwd:

- zijn van grote betekenis (ruimtelijk, maar ook verhalend) voor de ontwikkelings- en gebruiksgeschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen (cultuurhistorische waarde);
- hebben een sterke, zichtbare samenhang in tijd en ruimte met andere structuren of objecten op het kamp (stedenbouwkundige en ensemblewaarde) en;
- zijn vanwege de typerende vormgeving of constructie en/of ouderdom van betekenis (tuin-, bouw- en/of architectuurhistorische waarde).

Gelaagdheid

Van cultuurhistorische waarde is de bijzondere historische gelaagdheid van Kamp Nieuw-Milligen, het resultaat van meer dan 160 jaar militair gebruik. De inbedding in het Veluwe landschap en het raamwerk van het terrein zijn een ruimtelijke erfenis van voordat het terrein een militaire functie kreeg. De langgerektheid, de zonering en de hiërarchische ordening zijn tastbare echo's van toen het terrein als legerplaats fungeerde, terwijl de orthogonale wegenstructuur, enkele stallen en relictten van paden, loop- en drijfbanen herinneren aan het gebruik als remontedepot. Deze, soms versnipperde, sporen en structuren bleven overeind in de doorontwikkeling van het terrein naar werkplaats en zijn inmiddels als collectie debet aan het ruimtelijke karakter van Kamp Nieuw-Milligen.

Inbedding in het landschap

Landschap

Van landschaps- en cultuurhistorische waarde is het restant heide (L01) langs de noordoostgrens van het kamp, de enige plek in de directe omgeving waar een overblijfsel van het Veluwe heidelandschap nog zichtbaar is. De daarnaast gelegen Meerveldsche Enk (L02), is een landschapshistorisch waardevol en intact element uit het Veluwe cultuurlandschap. Waardevol zijn de verre zichten vanaf de noordrand van het kampterrein over de open ruimte van de enk.

Afstand

Van cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde is de afstand van de bebouwing tot de noord- en zuidgrenzen van het kamp (L06). Deze onbebouwde zones dienden oorspronkelijk om verstuiwing van de heide tegen te gaan (aan de zuidkant) en om de schaapskooien langs de enk toegankelijk te houden voor schaapskuddes en hun herders (noordzijde). De afstand is – op enkele gebouwen na – nog altijd herkenbaar, al heeft er een inverse plaatsgevonden: de open heidevelden zijn inmiddels dichte bosstroken. Op de kaart met dragende elementen is de open zone langs de Amersfoortseweg met een regelmatige maat aangeven. De strook langs de noordrand heeft daarentegen een onregelmatige maat.

Amersfoortseweg

De Amersfoortseweg (W01) vertegenwoordigt in zichzelf een historische waarde, maar heeft ook een bijzondere historische en ruimtelijke betekenis voor Kamp Nieuw-Milligen. Om met het eerste te beginnen: de weg is onderdeel van een van oorsprong middeleeuwse handelsroute, en sinds 1807 onderdeel van een kilometerslange Napoleontische straatweg. De waarde ligt in de goede conservering van het historische tracé, maar vooral in de esthetiek en de karakteristiek van de weg: het driedimensionale samenspel van de kaarsrechte loop, de relatie met het landschap, het profiel en de hoge bomenrijen. De meer specifieke betekenis van de weg voor Kamp Nieuw-Milligen ligt in het feit dat het kamp mede door de goede verbinding die de Amersfoortseweg

Gebouwen

- 42** paardenstal/magazijn, 1905
- 52** bureelgebouw, 1956
- 53** lesgebouw, 1955
- 81** portiershuisje/trafogebruik, 1952
- 82** hoofdwerkplaats/kantinegebouw, 1952
- 83** berging/fietsenstalling, 1952
- 84** ziekenstal/bureelgebouw, vóór 1930
- 100** wachtgebouw/telefoon/ KLIM clustercentrale, 1952
- 101** vm. woning adjudant-onderofficier, 1890
- 132** paardenstal/bureelgebouw, vóór 1930
- 140** foeragemagazijn/bureelgebouw, 1890

Structuren

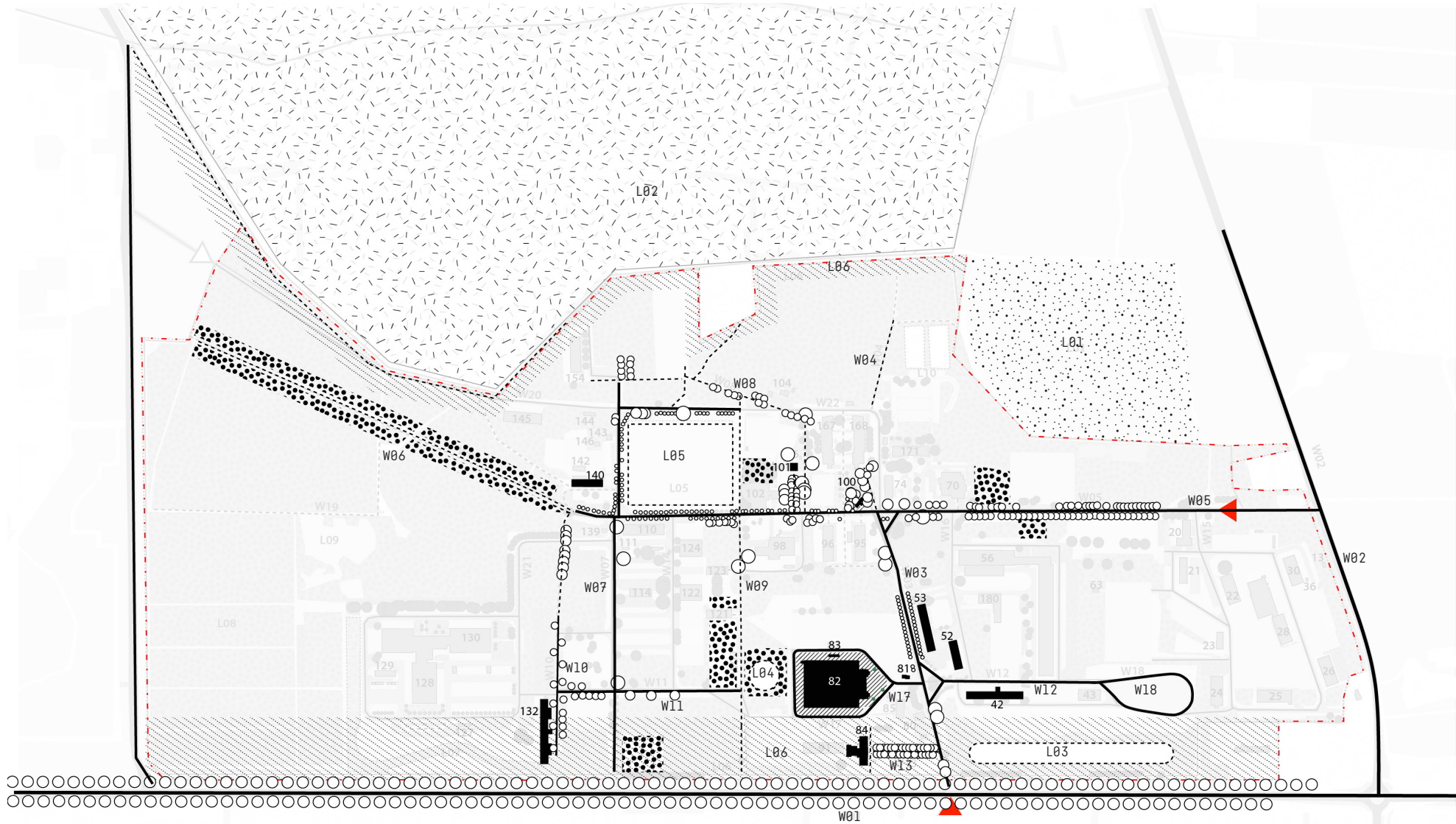
- W01** Amersfoortseweg
- W02** Meervelderweg
- W03** as vanaf Amersfoortseweg
- W04** heidepad
- W05** as vanaf Meervelderweg
- W06** diagonaal naar vm. hospitaal
- W07** as vm. kazerne
- W08** verbindingsweg vm. kazerne
- W09** weg langs loopbaan
- W10** weg naar gebouw nr. 132
- W11** weg tussen W09 en gebouw nr. 132
- W12** weg langs gebouw nr. 42
- W13** pad naar gebouw nr. 84
- W17** rondweg hoofdwerkplaats nr. 82
- W18** draaicirkel

Landschapselementen

- L01** heidegebied
- L02** Meerveldsche Enk
- L03** drijfbaan
- L04** loopbaan
- L05** sportveld
- L06** bufferzones

Dragende elementen

- | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|
|  enk |  weg |  bos |  gebouw |  bufferzone |  entreegebied |
|  heide |  relict route |  bomen |  landschapselement |  terreininrichting | |



bood hier werd gesitueerd. Deze weg bepaalde, in combinatie met de Meervelderweg en de ligging van de enk, de breedte en, als gevolg daarvan, de lengte van het oefenterrein dat hier in 1860 parallel aan werd gelegd.

Meervelderweg

De Meervelderweg (W02) heeft landschapshistorische waarde als voormalig heidepad, dat tot het midden van de negentiende eeuw enkele dorpen en gehuchten ontsloot. Vanaf 1855 werd de weg voor rekening van koning Willem III omgevormd tot een grindweg tussen Harderwijk en Apeldoorn.

Structuren

Een orthogonale opzet

Vrijwel alle wegen op het kamp die als dragende elementen op de kaart staan, hebben een achttiende- of negentiende-eeuwse oorsprong, bijvoorbeeld als heidepad (W03 en W04), begrenzing van de legerplaats (W05), zichtbaar onderdeel van een groter geheel (W06) of als een van de wegen van het remonedepot (W07 t/m W13). Het is niet alleen de ouderdom die ze een historische waarde geeft. Gezamenlijk maken ze meer dan 160 jaar militair gebruik van deze plek inzichtelijk. Ze onderstrepen de langgerektetheid van het terrein (als voelbare erfenis van het negentiende-eeuwse oefenterrein), vormen een functioneel blokpatroon (een herinnering aan de maat en schaal van de stallen, loopplaatsen en drijfbanen van het remonedepot) of onderstrepen de functionele en ruimtelijke tweedeling die als sinds 1860 een van de belangrijkste eigenschappen van het terrein is.

De as vanaf de Amersfoortseweg

De as vanaf de Amersfoortseweg (W03) heeft een cultuurhistorische en stedenbouwkundige betekenis voor het kampterrein en heeft een sterke ensemblewaarde met de werkplaatsen en bureelgebouwen die als dragend zijn aangemerkt (zie verderop: gebouwen). Vanaf de jaren vijftig werd er voor het eerst in de geschiedenis van het kamp ontworpen aan een duidelijke entree en een hoofdtoegangsweg, met erlangs een

serie representatieve gebouwen om dat karakter te ondersteunen.

De hoofdentree werd geprojecteerd aan de Amersfoortseweg, op een historische plek. Hier kruiste een oud heidepad, dat van oorsprong de verbinding was van Kootwijk over Nieuw-Milligen richting Garderen, de straatweg. Het is een van de weinige wegen die 'uit het lood' loopt, een herinnering aan de informele oorsprong. Ook in de periode van de legerplaats (vanaf 1860) en die van het remonedepot (vanaf 1886) bleef het pad een belangrijke route van en over het terrein, waarna de weg in 1950 promoveerde tot hoofdas. Met het dichtzetten en verplaatsen van de toegang rond 1965 verdween de afleesbaarheid. De weg voelt nu als een zijstraat.

De as vanaf de Meervelderweg

De huidige hoofdtoegangsweg (W05) heeft cultuurhistorische betekenis als een herinnering aan de begrenzing van de negentiende-eeuwse legerplaats. Na de verplaatsing van de hoofdentree naar de Meervelderweg rond 1965, heeft deze route een belangrijke stedenbouwkundige en functionele rol gekregen die werd benadrukt door een serie nieuwe gebouwen. Van stedenbouwkundige waarde is het profiel: met de groene berm, de begeleiding met bomenrijen en de plaatsing van alle gebouwen een stuk terug van de weg.

De kazerne-as

Deze weg (W07) heeft cultuurhistorische waarde als één van de belangrijkste routes van het remonedepot. Vanaf een gesloopt kazernegebouw aan het noordelijke uiteinde was het de verbinding met een deel van het kampterrein aan de overkant van de Amersfoortseweg. De allereerste naoorlogse uitbreidingen vonden erlangs plaats, waarmee het een belangrijke tastbare structuur vormt in de ontwikkelingsgeschiedenis van het kamp. Na de sloop van het kazernegebouw rond 1960 nam de functionele betekenis ervan sterk af. Toch is de structuur als dragend aangemerkt, want samen met W05, W09, W10, W11 en W12 geeft het de maat en schaal weer van het orthogonale landschap van het remonedepot waarin alles in het teken van paarden stond, de zo kenmerkende lappendeken van stallen, weides en loop- en drijfbanen.

Relicten van structuren

Als dragende elementen is een aantal paden opgenomen die als structuur nog herkenbaar zijn, maar die in onbruikbaar zijn geraakt zijn en/of waar de weg overgroeid is. Deze relictten van routes dateren vrijwel alle uit de fase van het remontedepot en zijn cultuurhistorisch waardevolle verwijzingen naar deze bijzondere typologie in de krijgsgeschiedenis. Daarnaast zijn ze belangrijk om de historisch gegroeide tweedeling van het kamp – met een deel bestaande uit grotere werkcomplexen (zuidzijde) en een parkachtig en fijnmaziger woon- en voorzieningengedeelte (noordzijde) – herkenbaar te houden. Bosweg W04 is een restant van een heidepad, dat dateert uit de periode voor 1860. Bosweg W09 was oorspronkelijk een van de hoofdwegen van het remontedepot.

Sommige relictten van routes zijn enkel nog aan rijen met indrukwekkende oude bomen herkenbaar. Dit zijn: de inmiddels vrijwel volledig in het bos opgenomen bomenrijen langs de verdwenen weg naar het oude hospitaal (W06), de bomenrij langs de weg van de kazerne naar stal nr. 132 (W10), de bomenrij aan het pad in het verlengde van de inmiddels dichtgemetselde toegang tot de ziekenstal (langs W13), de bomenrij aan het pad naar de woningentree van de adjunct-onderofficier (nr. 101) en de knotbomen langs het verdwenen verlengde van de oude hoofdtoegang vanaf de Amersfoortseweg (langs W08).

Gebouwen

De gebouwen van het remontedepot

Van cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectuurhistorische waarde is de collectie negentiende-eeuwse gebouwen van het remontedepot, die door hun voormalige functie, typologie en vormgeving nergens anders in Nederland te vinden is: het foeragemagazijn (nr. 140), de woning van de adjudant-onderofficier (nr. 101), de paardenstallen (nrs. 42 en 132) en de ziekenstal (nr. 84). Het foeragemagazijn (nr. 140) is weliswaar in slechte staat, maar is, als enige nog overgebleven houten remontegebouw, van bijzondere betekenis. Stal nr. 132 is grondig verbouwd en is vooral interessant vanwege de intacte hoofdvorm. De gebouwen zijn alle nog te koppelen aan een dragende historische structuur, iets dat bijdraagt aan hun stedenbouwkundige en ensemblewaarde.

Het ensemble van de hoofdwerkplaats

Het in 1952 gebouwde ensemble van hoofdwerkplaats (nr. 82), berging (nr. 83) en portiershuisje (nr. 81) is, inclusief de inrichting van de openbare ruimte, van cultuurhistorische waarde als representant van de nieuwe naoorlogse functie van het kamp als werkplaats van de Technische Dienst. Het feit dat met dit gebouw een nieuw naoorlogs kampcentrum werd gemaakt als versteviging van de hoofdtoegangsweg geeft het stedenbouwkundige waarde, net als de locatie in de as van de weg met de lange remontedepotstal, wat een fraai vergezicht vanuit de hooggelegen kantine oplevert. De architectuur- en bouwhistorische waarde zit in een aantal elementen. Ten eerste is de hoofdwerkplaats een bijzonder bouwtype, met een representatieve voorbouw met kantine en kantoren en daarachter een rechthoekige montagehal. Centraal in de voorgevel geven twee boven elkaar geplaatste overheaddeuren toegang tot de montagehal. De overheaddeur in de kelder is bereikbaar door middel van een bijzondere hellingbaan, die op de begane grond via een betonnen brug met een bijzondere vormgeving. Ten tweede is het een uitzonderlijk gedetailleerd, zorgvuldig vormgegeven en daardoor afzonderlijk defensiegebouw, ontworpen door of onder

verantwoordelijkheid van Eerstaanwezend Ingenieur bij der Genie majoor J.D.A. Strijers. De inrichting van de openbare ruimte is wat aangetast, maar vooral aan de voorzijde nog oorspronkelijk.

Gelijktijdig ontworpen door dezelfde architect en met vergelijkbare vormtaal en materialisatie is het wachtgebouw (nr. 100) Het heeft een duidelijke stedenbouwkundige waarde omdat het in functie verbonden is met deze specifieke plek: de kruising van de as Amersfoortseweg en de as Meervelderweg. Het staat schuin ten opzichte van de kruising, zodat de dienstdoende wachtcommandant vanuit de volledig glazen uitbouw goed zicht had over de beide hoofdwegen. De herkenbaarheid van die functie is aangetast nadat er in 1995 twee legeringsgebouwen dwars op het verlengde van de weg werden gebouwd. In 1967 is het wachtgebouw aan de achterzijde uitgebouwd; een uitbreiding die vanuit historisch oogpunt minder interessant is.

Het ensemble van bureel- en onderwijsgebouwen

De in 1955 en 1956 ontworpen bureel- en onderwijsgebouwen (nrs. 52 en 53) zijn van architectuurhistorische waarde vanwege de zorgvuldige vormgeving en de gebruikte materialen, de fraaie gevelritmiek met de in beton gevatte kozijnen en de glazen entreepartij. Hun grootste waarde is echter hun stedenbouwkundige ligging (de parallelle, maar iets verschoven, plaatsing ten opzichte van de weg waardoor ze als het ware een voorplein maken) en hun rol als onderdeel van het ensemble van gebouwen (samen met stal nr. 42 en de hoofdwerkplaats nr. 82) dat het representatieve hart benadrukt.

Landschapselementen

De waardering van de landschapselementen gaat over de historische waarde. Eventuele natuurwaarden zijn hier geen onderdeel van.

Bosstructuren

De op de kaart als dragende elementen aangemerkte bosstructuren hebben landschapshistorische waarde als de oudste beplanting op het terrein: ze stammen uit de periode van het remondepot. Omdat ze direct gekoppeld zijn aan, vanuit de geschiedenis, waardevolle wegen, hebben ze aanvullend een ensemblewaarde.

Bomenrijen

Vrijwel alle wegen hebben als begeleiding aan weerszijde een bomenrij. Het meest opvallend zijn de knotbomen, in de fase van het remondepot geplant voor de broodnodige beschutting tegen de wind die hier vrij over de heide kon waaien (langs W05, W07 en W08). De bomenlanen zijn stedenbouwkundig waardevolle, want structurerende, elementen in het landschap.

Drijfbaan en loopplaats

Cultuurhistorisch waardevolle en zeldzame relictten uit de fase van het remondepot zijn de contouren van een drijfbaan (L03), gelegen langs de Amersfoortseweg en tegenwoordig helemaal begroeid, en de perfecte cirkelvorm van een loopplaats (L04), nu in gebruik als waterberging. Ook het sportveld (L05) ligt als historische functie nog op de negentiende-eeuwse plek. De waarde ligt vooral in het gebruik en de open ruimte.

Ondersteunende elementen

Ondersteunende elementen dragen bij aan de beleving en de afleesbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen. Het verschil met de dragende elementen is dat ondersteunende elementen vaak in zichzelf een historische waarde vertegenwoordigen, maar een sterke, zichtbare samenhang (in tijd of ruimte) met andere structuren of objecten op het kamp missen. Op de kaart met ondersteunende elementen is dat goed zichtbaar: het zijn overwegend gebouwen of gebouwclusters die wat afzijdig liggen van de dragende structuren en/of op zich zelf staande eenheden vormen.

Kortom: objecten en structuren die als ondersteunend worden beschouwd:

- zijn van enige betekenis (ruimtelijk, maar ook verhalend) voor de ontwikkelings- en gebruiksgeschiedenis van Kamp Nieuw-Milligen (cultuurhistorische waarde);
- zijn vanwege de typerende vorm of constructie en/of ouderdom van betekenis (tuin-, bouw- en/of architectuurhistorische waarde);
- maar missen de sterke, zichtbare samenhang (in tijd of ruimte) met andere structuren of objecten op het kamp (ensemblewaarde).

Hierna wordt de historische waarde van de objecten per cluster behandeld. In deel 4. Dossier Kamp Nieuw-Milligen is van elk object afzonderlijk de waardering te lezen.

Gebouwen langs de kazerne-as

Het in 1947 gebouwde transformatorhuis (nr. 139) en het ontzurings- en hydrofoorgebouw (nr. 143) hebben architectuurhistorische waarde vanwege de vooroorlogs aandoende ambachtelijkheid en zorgvuldigheid waarmee ze zijn vormgegeven. In 1957 werd de waterleidingcapaciteit verder uitgebreid met een extra reinwaterkelder (nr. 146).

Werkplaatsen en Romneyloodsen

Dit cluster is van cultuurhistorische en ensemblewaarde als een verzameling vroege werkplaatsen en Romneyloodsen, gebouwd rond 1950 en geplaatst in een strak stramien dat herinnert aan de indeling van het remontedepot. Loodsen 122 en 124 hebben aanvullend

architectuurhistorische en typologische waarde als het resultaat van een experiment, waarbij aan verschillende firma's opdracht werd gegeven de ideale loods te ontwerpen. Weg W14 en de inrichting van de openbare ruimte zijn onderdeel van dit functionele ensemble.

Het mobilisatiecomplex

Het in 1955 gebouwde mobilisatiecomplex heeft cultuurhistorische waarde als een bijzondere en tastbare herinnering aan de Koude Oorlog. Het complex in Nieuw-Milligen is met elf gebouwtjes (met nummers 20 t/m 30) van relatief kleine omvang, maar heeft alle herkenbare elementen. Van stedenbouwkundige waarde en ensemblewaarde is de opzet van gebouwen met de lange zijde langs een rondweg (W15). Tussen gebouwen en rijbaan is een opstelstrook waarop voertuigen konden parkeren zonder de rondweg te blokkeren en ook de rest van de inrichting is kenmerkend. De vormgeving en typologie van de gebouwen vertegenwoordigt enige architectuurhistorische waarde: ze zijn gestandaardiseerd, sober maar zorgvuldig vormgegeven, opgebouwd uit baksteen en beton met flauwe daken, met grote laaddeuren en grote raampartijen. Het ensemble heeft zeldzaamheidswaarde: van de ongeveer honderd in Nederland gebouwde mobilisatiecomplexen is zeker de helft gesloopt, een stuk of tien is nog in gebruik bij Defensie, de rest staat leeg of heeft een civiele bestemming gekregen. Ook het complex in Nieuw-Milligen heeft al sinds de jaren zestig een andere functie (werkplaats). In beleving is het herkenbaar als een oorspronkelijk zelfstandig opererend terrein: door de naar binnen gerichtheid van de gebouwen, de grote samenhang tussen alle onderdelen en de dichte bosranden als begrenzing.

Werkplaats en burelen nr. 56

De in 1965 gebouwde werkplaats met bureelgebouw heeft cultuurhistorische waarde als functioneel onderdeel van Kamp Nieuw-Milligen toen het als werkplaats voor de Landmacht was ingericht. Het heeft architectuurhistorische waarde vanwege de omvang, de bijzondere L-vorm, de betonconstructie en de indrukwekkende kapconstructie van de werkplaats, die bestaat uit stalen vakwerkliggers. De inrichting van de openbare ruimte en de toegangsweg (W16) zijn onderdeel van dit functionele ensemble.

Gebouwen in het centrumgebied

Het in 1964 van Fort Blauwkapel op Kamp Nieuw-Milligen geplaatste houten bureelgebouw (nr. 74, bouwjaar ca. 1955) heeft architectuurhistorische waarde vanwege de goed bewaarde hoofdvorm, de functie en het houten exterieur. Het heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de ligging op de kruising schuin tegenover het wachtgebouw (nr. 100). Het gebouwtje staat terug uit de rooilijn, zodat het zicht vanuit het wachtgebouw niet verstoord werd.

De in 1967 en 1968 gebouwde bureelgebouwen aan de overzijde (nrs. 95 en 96) zijn van stedenbouwkundige waarde vanwege de plaatsing op het kruispunt van twee van de hoofdwegen van het kamp en hun ligging uit de rooilijn. Het zijn gestandaardiseerde bureelgebouwen, maar met een zorgvuldige en verzorgde vormgeving. Gedrieën hebben de bureelgebouwen ensemblewaarde door de overeenkomstige hoofdvorm, functie en uitstraling en de ligging op het belangrijkste kruispunt van het kamp.

De in 1966 gebouwde werkplaats (nr. 91) heeft stedenbouwkundige en typologische betekenis als onderdeel van het centrale werkplaatscluster. Het is geplaatst in het verlengde van gebouw nr. 84.

Archeologische verwachtingswaarde

Voor Kamp Nieuw-Milligen, en zeven omliggende Defensierterreinen, is in 2021 door bureau ADC Archeoprojecten een archeologische verwachting gemaakt. Op de archeologische verwachtingskaart voor Kamp Nieuw-Milligen is aangegeven dat er voor het kamp een lage archeologische verwachting is. Voor vondsten uit de Tweede Wereldoorlog is binnen de grenzen van het kamp een hoge verwachting gegeven. Voor een verdere nuancering en de gevolgen van deze waardering voor toekomstige ontwikkelingen verwijzen we naar de rapportage: ADC Archeoprojecten, rapport 5228, Een bureauonderzoek, Amersfoort 2021.

De belangrijkste conclusie van de rapportage was dat de archeologische trefkans nader gespecificeerd dient te worden zodra de daadwerkelijke ontwikkeling, en de daarmee gepaard gaande bodemingrepen, bekend zijn. Tot dat het aanvullende onderzoek er is en is verwerkt via een selectiebesluit door de gemeente, blijft het bestaande beleid, zoals opgenomen in de gemeentelijke archeologische beleidskaart 2015 gelden.

Gebouwen

Gebouwen kazerne-as

- 139 transformatorgebouw, 1947
- 143 hydrofoorgebouw, 1947
- 146 pompgebouw, ca. 1950

Werkplaatsen

- 114 werkplaats, ca. 1950
- 121 werkplaats, ca. 1950
- 122 werkplaats, ca. 1950
- 123 magazijn, ca. 1950
- 124 werkplaats, ca. 1950

Mobilisatiecomplex

- 20/20a bureelgebouw, 1955
- 21 was-, kleed- en wapenherstel, 1955
- 22/22a t/m 22c werkplaats, 1955
- 23 magazijn/berging explosieven, 1955
- 24 werkplaats, 1955
- 25 magazijn, 1955
- 26 magazijn, 1955
- 28/28a werkplaats, 1955
- 30/30a werkplaats, 1955

Werkplaats 56

- 56/56a werkplaats/bureelgebouw, 1968

Gebouwen centrumgebied

- 74 bureelgebouw, ca. 1955
- 91 werkplaats, 1966
- 95/95a bureelgebouw, 1968
- 96 bureelgebouw, 1967

Wegen

- W14 weg werkplaatsen nrs. 114, 121-124
- W15 weg mobilisatiecomplex
- W16 weg werkplaats nr. 56

Ondersteunende elementen

— weg ■ gebouw ▨ terreininrichting
















4. Dossier Kamp Nieuw-Milligen

Elk object op Kamp Nieuw-Milligen, gebouwd of landschappelijk, heeft een eigen, vaak gedetailleerd ontwikkelingsverhaal. Om genoeg aandacht te kunnen besteden aan dat detailniveau is er een 'dossier Kamp Nieuw-Milligen' toegevoegd. Dit is te zien als een naslagwerk, waar een korte typering, eventueel aanvullende informatie, beeldmateriaal en een korte waardering per object of structuur te vinden is.

Het dossier is als volgt opgebouwd: eerst komen – in chronologische volgorde – alle elementen aan bod die als dragend zijn aangemerkt, vervolgens de elementen die als ondersteunend zijn aangemerkt en afsluitend alle elementen zonder of met een beperkte cultuurhistorische betekenis.

Bij de gebouwen die als dragend zijn aangemerkt, is het interieur in de waardering meegenomen. Tijdelijke bouwsels, zoalsabri's, zijn in het dossier niet meegenomen. Elk ander object dat in dit overzicht ontbreekt, heeft geen of een beperkte historische waarde.

Dragende elementen

	heide
	enk
	weg
	relict route
	bos
	bomen
	gebouw
	landschapselement
	bufferzone
	terreininrichting
	entreegebied

Gebouwen

42	paardenstal/magazijn, 1905
52	bureelgebouw, 1956
53	lesgebouw, 1955
81	portiershuisje/trafogegebouw, 1952
82	hoofdwerkplaats/kantinegebouw, 1952
83	berging/fietsenstalling, 1952
84	ziekenstal/bureelgebouw, vóór 1930
100	wachtgebouw/telefoon/ KLIM clustercentrale, 1952
101	vm. woning adjudant-onderofficier, 1890
132	paardenstal/bureelgebouw, vóór 1930
140	foeragemagazijn/bureelgebouw, 1890

Structuren

W01	Amersfoortseweg
W02	Meervelderweg
W03	as vanaf Amersfoortseweg
W04	heidepad
W05	as vanaf Meervelderweg
W06	diagonaal naar vm. hospitaal
W07	as vm. kazerne
W08	verbindingsweg vm. kazerne
W09	weg langs loopbaan
W10	weg naar gebouw nr. 132
W11	weg tussen W09 en gebouw nr. 132
W12	weg langs gebouw nr. 42
W13	pad naar gebouw nr. 84
W17	rondweg hoofdwerkplaats nr. 82
W18	draaicirkel

Landschapselementen

L01	heidegebied
L02	Meerveldsche Enk
L03	drijfbaan
L04	loopbaan
L05	sportveld
L06	bufferzones

Ondersteunende elementen

	weg
	gebouw
	terreininrichting

Mobilisatiecomplex

20/20a	bureelgebouw, 1955
21	was-, kleet- en wapenherstel, 1955
22/22a t/m 22c	werkplaats, 1955
23	magazijn/berging explosieven, 1955
24	werkplaats, 1955
25	magazijn, 1955
26	magazijn, 1955
28/28a	werkplaats, 1955
30/30a	werkplaats, 1955

Werkplaats 56

56/56a	werkplaats/bureelgebouw, 1968
--------	-------------------------------

Gebouwen centrumgebied

74	bureelgebouw, ca. 1955
91	werkplaats, 1966
95/95a	bureelgebouw, 1968
96	bureelgebouw, 1967

Werkplaatsen

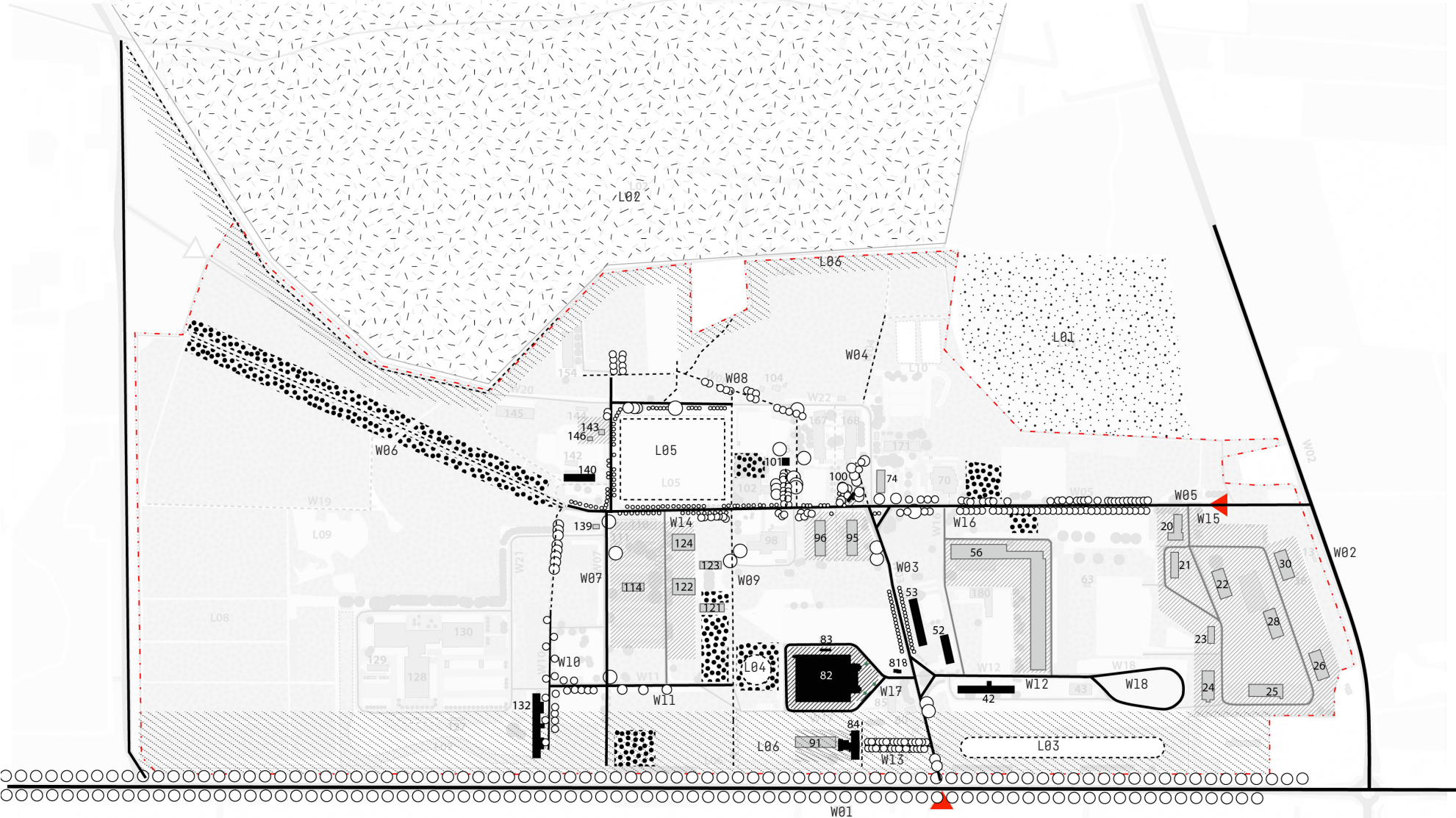
114	werkplaats, ca. 1950
121	werkplaats, ca. 1950
122	werkplaats, ca. 1950
123	magazijn, ca. 1950
124	werkplaats, ca. 1950

Gebouwen kazerne-as

139	transformatorgebouw, 1947
143	hydrofoorgebouw, 1947
146	pompgebouw, ca. 1950

Wegen

W14	weg werkplaatsen nrs. 114, 121-124
W15	weg mobilisatiecomplex
W16	weg werkplaats nr. 56



Dragende elementen: gebouwen

Bomenlaan naar woning nr. 101



Voorgevel met entree



Interieur voorkamer op de begane grond



Oorspronkelijke afwerking achter verlaagd plafond



Gebouw 101

Periode (bouwjaar): remonedepot (1890)

Oorspronkelijke functie: woning van de adjudant-onderofficier

Huidige functie: geen

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwend Ingenieur der Genie in Apeldoorn Nelemans

Beschrijving

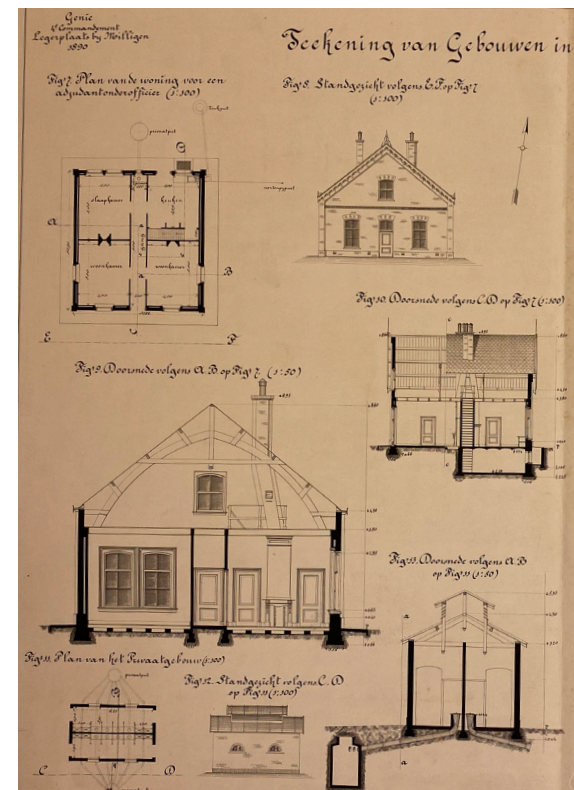
Gebouw 101 is het oudste op het kamp. Rondom is een tuin, waarvan de oorspronkelijke omvang plus de bomenlaan naar de hoofdas nog herkenbaar zijn. Het rijk vormgegeven exterieur is vrijwel volledig in oorspronkelijke staat. De indeling is dat ook: de opbouw met een middengang, met aan weerszijden kamers, is intact. Op enkele kozijnen na, is van de interieurafwerkingen weinig over: plafonds zijn verlaagd, muren zijn opnieuw gestuct of behangen, deuren zijn vervangen of opnieuw bekleed, schouwen zijn aangepast. De eerste verdieping (van oorsprong een grote zolderverdieping) is verdeeld in meerdere kamers en de kapconstructie is uit het zicht verdwenen.

Samenhang met andere onderdelen

Gebouw 101 is onderdeel van de collectie gebouwen uit de periode van het remonedepot. De woning heeft door de terugliggende positie op het kavel, de oriëntatie en de aanwezige bomenlaan een sterke stedenbouwkundige relatie met de as vanaf de Meervelderweg (W05).

Betekenis en waarde

Dragend element. De voormalige woning van de adjudant-onderofficier is van cultuurhistorische betekenis en heeft een zeldzaamheidswaarde als het oudste gebouw op het kamp, een bijzondere herinnering aan een zeldzaam en experimenteel terreintype in de Nederlandse krijgsgeschiedenis: het remonedepot. Het heeft een ensemblewaarde met de overige resterende gebouwen van het remonedepot (42, 84, 132 en 140). Het heeft een stedenbouwkundige betekenis vanwege de oriëntatie op hoofdas W05, waarmee het van oorsprong met een pad verbonden was. Het gebouw heeft architectuurhistorische waarde vanwege de typologie, de gave hoofdvorm, de fraai vormgegeven gevels en intacte interne opzet.



Bouwtekening woning 101, 1890.
[Nationaal Archief, 4.OPG, inv.nr. M172]

Oostzijde



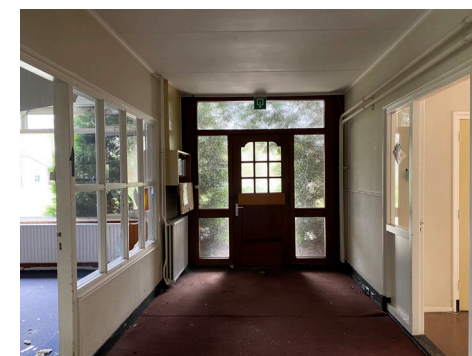
Noordgevel



Interieur met verlaagd plafond



Naorlogse interieurafwerking



Gebouw 140

Periode (bouwjaar): remonedepot (1890)

Oorspronkelijke functie: foeragemagazijn

Huidige functie: geen

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwezend Ingenieur der Genie in Apeldoorn

Beschrijving

Het foeragemagazijn was een van de eerste gebouwen van het remonedepot. Het houten gebouw lag strategisch dicht bij de enk op de kruising van de oost-west as vanaf de Meervelderweg en de noord-zuid as naar de voormalige kazerne. Op de luchtfoto is te zien dat rondom het gebouw kleine hooibergen lagen. Het gebouw bestaat uit een bouwlaag met een zadeldak, is opgebouwd uit een houtskelet en bekleed met horizontaal geplaatst houten beschot. Na 1945 werd het een bureel, maar onduidelijk is wanneer. Vermoedelijk zijn bij deze functiewijziging enkele openingen bijgemaakt of vergroot en is ook de structuur met middengang, met aan weerszijden kamers, ontstaan. De oorspronkelijke kapconstructie is aanwezig.

Samenhang met andere onderdelen

Het foeragemagazijn is onderdeel van de collectie gebouwen uit de periode van het remonedepot en is het enige houten gebouw dat resteert. Stedenbouwkundige samenhang met het kruispunt van de as vanaf de Meervelderweg (W05) en de as naar de voormalige kazerne (W07).

Betekenis en waarde

Dragend element. Het foeragemagazijn is van cultuurhistorische betekenis als een van de oudere gebouwen op het kamp, een bijzondere herinnering aan een zeldzaam en experimenteel terreintype in de Nederlandse krijgsgeschiedenis: het remonedepot. Het heeft zeldzaamheidswaarde als enige resterende houten gebouw uit deze fase. Het heeft een ensemblewaarde met de overige resterende gebouwen van het remonedepot (42, 84, 101 en 132). De stedenbouwkundige waarde zit hem in de ligging op de hoek van de as vanaf de Meervelderweg en de as naar de voormalige kazerne. Ondanks de aangetaste gevelindeling en de recente interieurindeling heeft het gebouw architectuurhistorische waarde door de bijzondere typologie, de intacte hoofdvorm en kapconstructie, het houtskelet en de gevelbekleding.



Fragment van de luchtfoto van het remonedepot, ca. 1930. Met een pijl aangewezen is gebouw nr. 140. [NIMH nr. 2011-0764]

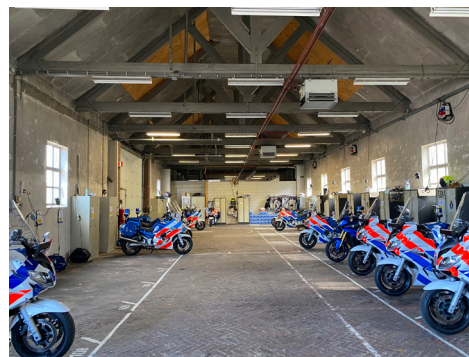
Lengte stalgebouw



Zuidgevel met oorspronkelijke vensters



Interieur met intacte kapconstructie



Grote openingen in noordgevel



Gebouw 42

Periode (bouwjaar): remondepot (1904)

Oorspronkelijke functie: paardenstal

Huidige functie: werkplaats

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanw. Ing. der Genie in Apeldoorn J. Grootenhuis

Beschrijving

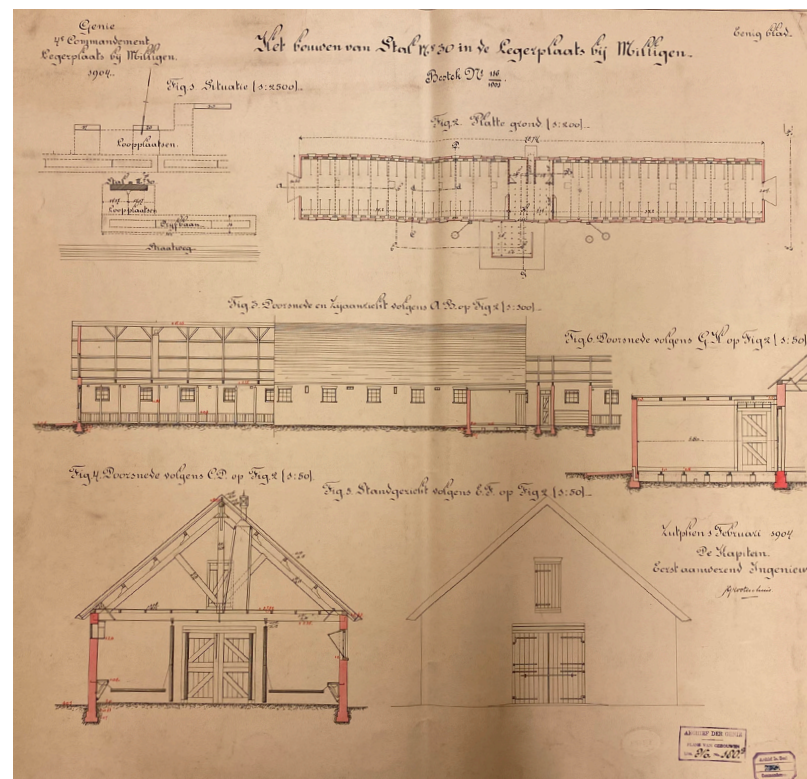
In 1904 gebouwde langgerekte stal voor zo'n 75 paarden, onderdeel van een gelijktijdig gebouwde reeks van drie naast elkaar gelegen, vrijwel identieke stallen. Gebouw 42 is als enige in baksteen opgetrokken, de andere twee waren van hout. De hoofdvorm en gevelindeling zijn grotendeels oorspronkelijk, net als de houten kapconstructie. Van de indeling of interieurafwerking resteert vrijwel niets. De leegte binnen geeft een mooi beeld van de forse maat van het gebouw. Na 1945 bleef stal 42 als enige van de drie behouden. Het werd aangepast: de houten schuifdeuren van de stal op de oostelijke kopgevel zijn verwijderd en de opening is dichtgemetseld. In 1969 zijn in de noordgevel vier grote gevelopeningen gemaakt. In 1989 zijn de vensters in de uitbouw gewijzigd.

Samenhang met andere onderdelen

Gebouw 42 is onderdeel van de collectie gebouwen uit de periode van het remondepot. Het gebouw benadrukt samen met de hoofdwerkplaats 82 en gebouwen 52 en 53 het representatieve hart aan de voormalige hoofdas van het terrein (W03) vanaf de Amersfoortseweg.

Betekenis en waarde

Dragend element. Stalgebouw 42 is van cultuurhistorische betekenis en heeft zeldzaamheidswaarde als een van de oudste gebouwen op het kamp en bijzondere herinnering aan een zeldzaam, experimenteel terreintype in de Nederlandse krijgsgeschiedenis: het remondepot. Het heeft een ensemblewaarde met de overige resterende gebouwen van het remondepot (nrs. 84, 101, 132 en 140) en een stedenbouwkundige betekenis als onderdeel van de compositie langs de voormalige hoofdas, met de gebouwen 52, 53, 81 en 82. Het gebouw heeft ondanks wijzigingen architectuurhistorische waarde vanwege de typologie als stalgebouw, de intacte hoofdvorm en kapconstructie, de oorspronkelijke materialisering en detaillering (zoals de metalen ringen aan de achtergevel).



Bouwtekening stal nr. 42, 1904. [Nationaal Archief, 4.OPG, inv.nr. M180]

Kopgevel zuidzijde



Oostgevel met voormalige hoofdentree



Metselwerkdetails en oorspronkelijke vensters



Interieur staldeel met verlaagde plafond



Gebouw 84

Periode (bouwjaar): remonedepot (tussen 1905 en 1930)

Oorspronkelijke functie: ziekenstal

Huidige functie: bureel

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwend Ingenieur der Genie in Apeldoorn

Beschrijving

De ziekenstal bestond oorspronkelijk uit één bouwlaag met zadeldak en had twee delen (het stalgedeelte en een achterbouw). De voorgevel met centrale hoofdentree was op de hoofdas W03 georiënteerd, waarmee het met een pad met bomenlaan verbonden was. Op de koppen van het stalgedeelte bevonden zich twee deuropeningen, die nu nog aanwezig zijn. Na 1945 kwam in de stal een werkplaats, in de achterbouw een bureel. In 1968 is de kap verwijderd en kreeg het gebouw het huidige platte dak. In 1973 werd de achterbouw uitgebreid met een nieuwe entree. De oorspronkelijke indeling met een middengang is deels herkenbaar, net als de verdeling van de stallen, maar van de interieurafwerking resteert vrijwel niets.

Samenhang met andere onderdelen

Gebouw 84 is onderdeel van de collectie gebouwen uit de periode van het remonedepot. Stedenbouwkundig heeft het een relatie met hoofdas W03, waar het op was georiënteerd.

Betekenis en waarde

Dragend element. Stalgebouw 84 is van cultuurhistorische betekenis en heeft zeldzaamheidswaarde als een van de oudere gebouwen op het kamp, een bijzondere herinnering aan een zeldzaam en experimenteel terreintype in de Nederlandse krijgsgeschiedenis: het remonedepot. Het heeft een ensemblewaarde met de overige resterende gebouwen van het remonedepot (nrs. 42, 101, 132 en 140). Het heeft een stedenbouwkundige betekenis vanwege de oriëntatie op hoofdas W03, waarmee het van oorsprong met een pad verbonden was (W13). Ondanks de wijzigingen, aan onder andere de hoofdvorm, heeft het gebouw architectuurhistorische waarde vanwege de typologie als stalgebouw, de redelijk intacte gevelindelingen en de oorspronkelijke materialisering en detaillering (decoratief metselwerk).



Fragment van de luchtfoto van het remonedepot, ca. 1930. Met een pijl aangewezen is gebouw nr. 84. [NIMH nr. 2011-0765]

Oostzijde



Huidig entreegebied met vergrote vensters



Kopgevel met dichtgezette venters zolderverdieping



Vernieuwd interieur



Gebouw 132

Periode (bouwjaar): remondepot (tussen 1905 en 1930)

Oorspronkelijke functie: paardenstal

Huidige functie: bureel

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwend Ingenieur der Genie in Apeldoorn

Beschrijving

Deze paardenstal was er oorspronkelijk één van een set van twee. Ze stonden in het verlengde van elkaar en waren de langste stalgebouwen op het terrein. De meest noordelijke is gesloopt. In het midden en op de koppen bevonden zich de ingangen tot de stal vanaf de loopweides. De personentoegangen bevonden zich vermoedelijk in de uitbouwen. In 1956 is de stal verbouwd tot legeringsgebouw. Onduidelijk is of tijdens deze verbouwing de vensters in beide gevels zijn vergroot of dat dit later is gedaan. Op de luchtfoto uit 1930 zijn de vensters in de oost- en westgevel kleiner dan de huidige. In 1967 werden de uitbouwen aan de oostgevel uitgebreid. In 1988 zijn de kozijnen vervangen voor exemplaren van kunststof. De oorspronkelijke indeling van de stal is enigszins herkenbaar aan muren met een bijzondere dikte. Nieuwe wanden zijn van betonsteen. De oorspronkelijke kapconstructie op de

voormalige hooizolder is nog aanwezig. Verlaagde plafonds ontnemen het zicht op de verdiepingsbalken. De vensters of openingen voor luiken in de kopgevels zijn dichtgemetseld.

Samenhang met andere onderdelen

Gebouw 132 is onderdeel van de collectie gebouwen uit de periode van het remondepot. Het heeft een stedenbouwkundige samenhang met weg W10 die het gebouw verbindt met de as vanaf de Meervelderweg.

Betekenis en waarde

Dragend element. Gebouw 132 is van cultuurhistorische betekenis en heeft zeldzaamheidswaarde als een van de oudere gebouwen op het kamp, een bijzondere herinnering aan een zeldzaam en experimenteel terreintype in de Nederlandse krijgsgeschiedenis: het remondepot. Door de grote lengte is aan dit gebouw de maat en schaal van het orthogonale hippische landschap af te lezen. Het heeft een ensemblewaarde met de overige resterende gebouwen van het remondepot (42, 84, 101 en 140). Het gebouw heeft architectuurhistorische waarde vanwege de typologie en de intacte hoofdvorm en kapconstructie.



Fragment van de luchtfoto van het remondepot, ca. 1930. Met een pijl aangewezen is gebouw nr. 132. [NIMH nr. 2011-0764]

Voorzijde hoofdwerkplaats nr. 82



Voormalige kantine op de eerste verdieping



De montagehal



Kelder met paddestoelkolommen



Gebouw 82

Periode (bouwjaar): werkplaats (1952)

Oorspronkelijke functie: hoofdwerkplaats met kantine en burelen

Huidige functie: de burelen in de voorbouw staan leeg, in de werkplaats werd tot oktober 2021 geoefend door de KMar

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwend Ingenieur der Genie te Apeldoorn J.D. Strijers

Beschrijving

De hoofdwerkplaats heeft een representatieve voorbouw van drie verdiepingen met kantine en burelen en daarachter een rechthoekige montagehal. De voorbouw is streng symmetrisch opgezet. Centraal in de voorgevel geven twee boven elkaar geplaatste overheaddeuren toegang tot de montagehal. Die in de kelder is bereikbaar door middel van een bijzondere hellingbaan, die op de begane grond via een betonnen brug met een bijzondere vormgeving. Opvallend zijn de gele baksteen, het decoratieve metselwerk, de golvende daken en de overstekken met betoncassetten. Het cassetteplafond is ook terug te vinden in de

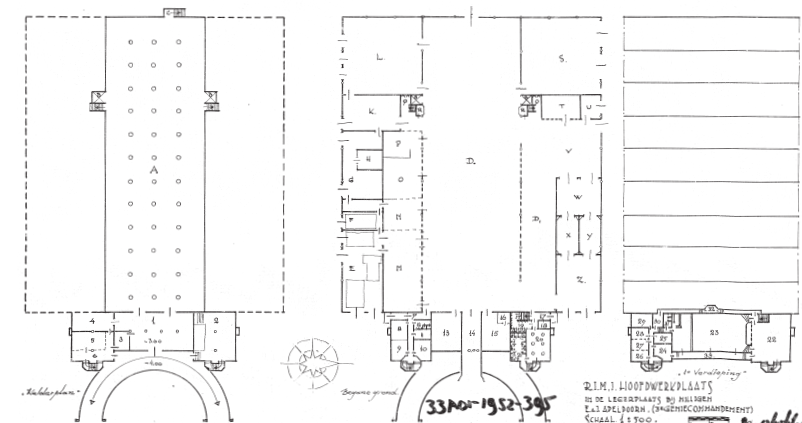
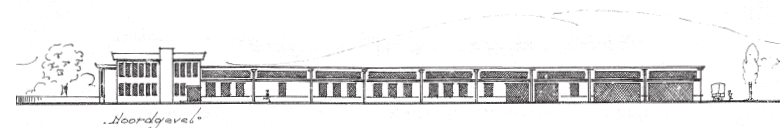
imposante werkzaal, daar onderbroken door lange lichtstraten. In het interieur zijn hier verschillende typische elementen terug te vinden: glas met stalen loges voor leidinggevendenden, houten schuifdeuren en kraanbanen. De kelder heeft een bijzondere constructie met paddestoelkolommen.

Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van het in 1952 gebouwde ensemble van hoofdwerkplaats (nr. 82), berging (nr. 83) en portiershuisje (nr. 81). Identieke vormtaal zoals bij het in 1953 gebouwde wachthuis (nr. 100). Stedenbouwkundige samenhang met de gebouwen (bureelgebouw nr. 52, lesgebouw nr. 53, stal nr. 42) die het representatieve hart benadrukken.

Betekenis en waarde

Het in 1952 gebouwde ensemble van hoofdwerkplaats (nr. 82), berging (nr. 83) en portiershuisje (nr. 81) is, inclusief de inrichting van de openbare ruimte, van cultuurhistorische waarde als representant voor de nieuwe naoorlogse functie van het kamp als werkplaats van de Technische Dienst. Het feit dat met dit gebouwensemble een nieuw naoorlogs kampcentrum



Aanzichten en plattegronden van de hoofdwerkplaats nr. 82, 1952. [Dienst Vastgoed Defensie nr. 33A01_395]

Ensemble hoofdwerkplaats



Portiershuisje met trafogebouw nr. 81



Berging met fietsenstalling nr. 83



Gevel- en dakdetail berging nr. 83



werd gemaakt als versterking van de hoofdtoegangsweg geeft het stedenbouwkundige waarde, net als de locatie in de as van de weg met de lange remonedepotstal, wat een fraai vergezicht vanuit de hooggelegen kantine oplevert. De architectuur- en bouwhistorische waarde zit in een aantal elementen. Ten eerste is de hoofdwerkplaats een bijzonder bouwtype, met een representatieve voorbouw met kantine en kantoren en daarachter een rechthoekige montagehal. Ten tweede is het een uitzonderlijk gedetailleerd, zorgvuldig vormgegeven en daardoor uitzonderlijk defensiegebouw, ontworpen door of onder verantwoordelijkheid van Eerstanzewend Ingenieur bij der Genie majoor J.D.A. Strijers. De wijzigingen aan zowel het exterieur als het interieur zijn beperkt. De inrichting van de openbare ruimte is wat aangetast, maar vooral aan de voorzijde nog oorspronkelijk.

Gebouw 81

Periode (bouwjaar): werkplaats (1952)

Oorspronkelijke functie: portiershuisje/trafogebouw

Huidige functie: geen

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstanzewend Ingenieur der Genie te Apeldoorn J.D. Strijers

Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van het in 1952 gebouwde ensemble van hoofdwerkplaats (nr. 82), berging (nr. 83) en portiershuisje (nr. 81). Identieke vormtaal zoals bij het in 1953 gebouwde wachthuis (nr. 100). Stedenbouwkundige samenhang met de gebouwen (bureelgebouw nr. 52, lesgebouw nr. 53, stal nr. 42) die het representatieve hart benadrukken.

Betekenis en waarde

Zie gebouw 82. De indeling van het interieur is grotendeels oorspronkelijk.

Gebouw 83

Periode (bouwjaar): werkplaats (1952)

Oorspronkelijke functie: berging/fietsenstalling

Huidige functie: onbekend

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstanzewend Ingenieur der Genie te Apeldoorn J.D. Strijers

Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van het in 1952 gebouwde ensemble van hoofdwerkplaats (nr. 82), berging (nr. 83) en portiershuisje (nr. 81). Identieke vormtaal zoals bij het in 1953 gebouwde wachthuis (nr. 100). Stedenbouwkundige samenhang met de gebouwen (bureelgebouw nr. 52, lesgebouw nr. 53, stal nr. 42) die het representatieve hart benadrukken.

Betekenis en waarde

Zie gebouw 82. De indeling van het interieur is grotendeels oorspronkelijk.

Voorzijde



Detail glazen uitbouw



Interieur glazen uitbouw



Oorspronkelijke gangstructuur



Gebouw 100

Periode (bouwjaar): werkplaats (1953)

Oorspronkelijke functie: wachtgebouw/telefoon/ KLIM clustercentrale

Huidige functie: servergebouw

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwend Ingenieur der Genie in Apeldoorn J.D. Strijers

Beschrijving

Gelijktijdig met de hoofdwerkplaats en door dezelfde architect ontworpen wachtgebouw van één verdieping op een T-vormige plattegrond. Wijzigingen aan het exterieur zijn beperkt en ook de indeling van het interieur - een gang met aan een zijde lokalen en aan de andere zijde het kantoor van de wachtcommandant - is goeddeels oorspronkelijk.

Samenhang met andere onderdelen

In vormgeving samenhang met het in 1952 gebouwde ensemble van hoofdwerkplaats (nr. 82), berging (nr. 83) en portiershuisje (nr. 81). Stedenbouwkundige samenhang met zowel as Amersfoortseweg als de as Meervelderweg.

Betekenis en waarde

Het wachtgebouw heeft een duidelijke stedenbouwkundige waarde omdat het in functie verbonden is met deze specifieke plek: de kruising van de as Amersfoortseweg en de as Meervelderweg. Het staat schuin ten opzichte van de kruising, zodat de dienstdoende wachtcommandant vanuit de volledig glazen uitbouw goed zicht had over de beide hoofdwegen. De herkenbaarheid van die functie is aangetast nadat er in 1995 twee legeringsgebouwen dwars op het verlengde van de weg werden gebouwd. In 1967 is het wachtgebouw aan de achterzijde uitgebreid, een uitbreiding die vanuit historisch oogpunt minder interessant is. Architectuurhistorisch van waarde vanwege de typologie en de aan de hoofdwerkplaats verwante architectuur.

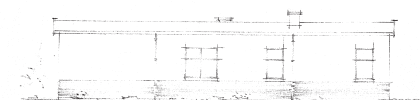


fig 6 noord.west.gevel

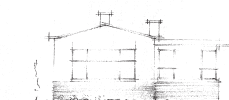


fig 7 zuid.west.gevel



fig 4 zuid.oost.gevel

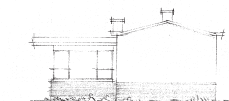


fig 5 noord.oost.gevel

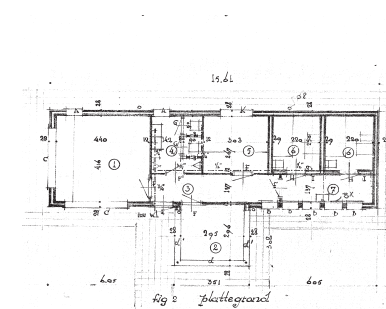


fig 2 plattegrond

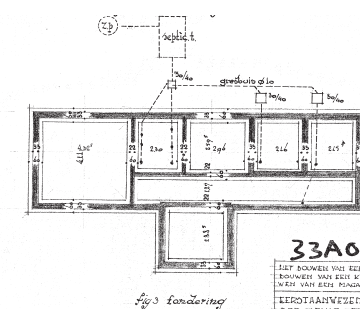


fig 3 fondairing

33A01-
 IJF BOUWER VAN EEN NACHT
 BOUWERS VAN EEN KLUKKE
 LIEF VAN EEN PONGENDE BI
 IJFBOUWER VAN EEN NACHT
 BOUWERS VAN EEN KLUKKE
 LIEF VAN EEN PONGENDE BI
 IJFBOUWER VAN EEN NACHT
 BOUWERS VAN EEN KLUKKE
 LIEF VAN EEN PONGENDE BI

Aanzichten en plattegronden van het wachtgebouw nr. 100, 1953. [Dienst Vastgoed Defensie nr. 33A01_904]

Ensemble gebouwen nrs. 52 en 53



Situering aan de as vanaf de Amersfoortseweg



Oostgevel



Westgevel



Gebouw 53

Periode (bouwjaar): werkplaats (1955)

Oorspronkelijke functie: lesgebouw

Huidige functie: geen

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwezend Ingenieur der Genie te Apeldoorn J.D. Strijers

Beschrijving

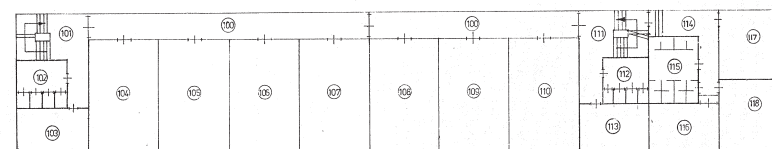
Langgerekt gebouw van twee verdiepingen onder een flauw zadeldak. Aan de noordkant de entree en hoofdtrappenhuis. De zuidkant (richting het kruispunt) is wat lager met een apart dak. De lange gevels zijn heel open met grote betonnen vensterpartijen. Wegens stormschade aan het dak is geen interieuroopname gedaan, maar de indeling lijkt nog oorspronkelijk. Ook aan het exterieur is vrijwel niets gewijzigd.

Samenhang met andere onderdelen

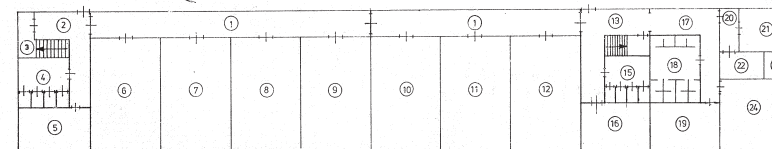
Onderdeel van het ensemble van gebouwen (samen met bureelgebouw nr. 52, stal nr. 42 en de hoofdwerkplaats nr. 82) dat het representatieve hart benadrukt.

Betekenis en waarde

Het in 1955 ontworpen lesgebouw nr. 53 is van architectuurhistorische waarde vanwege de zorgvuldige vormgeving en de gebruikte materialen, de fraaie gevelritmiek met de in beton gevatte grote vensterpartijen en de glazen entreepartij. Een belangrijke waarde is de stedenbouwkundige ligging (de parallelle, maar iets verschoven plaatsing ten opzichte van de weg) en de rol als onderdeel van het ensemble van gebouwen dat het representatieve hart benadrukt.



VERDIEPING.



BEGANE GROND.

Plattegronden van het les- en vergadergebouw nr. 53, 1962.

[Dienst Vastgoed Defensie nr. 33A01_1070]

Zuidgevel met entree op de kop



Westgevel met oriëntatie op de tuin



Oostgevel met toegangen tot het souterrain



Gangstructuur begane grond



Gebouw 52

Periode (bouwjaar): werkplaats (1956)

Oorspronkelijke functie: bureel

Huidige functie: bureel

Ontwerp: (onder verantwoordelijkheid van) de Eerstaanwezend Ingenieur der Genie te Apeldoorn J.D. Strijers

Beschrijving

Bureelgebouw met een bijzondere opbouw van twee afzonderlijk van elkaar te bereiken verdiepingen onder een flauw zadeldak. De lokalen in het souterrain hebben elk een eigen entree vanaf een verdiept parkeerterrein. De hoofdverdieping is toegankelijk met een bordestrap. Een gang in het midden geeft toegang tot alle lokalen, die veel licht ontvangen via fraai in beton gezette ramen. Wijzigingen hebben zeer beperkt plaatsgevonden: zowel de oorspronkelijke hoofdvorm, gevelindeling, materialisatie en detaillering en interne indeling zijn intact.

Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van het ensemble van gebouwen (samen met lesgebouw nr. 53, stal nr. 42 en de hoofdwerkplaats nr. 82) dat het representatieve hart benadrukt.

Betekenis en waarde

Het in 1956 ontworpen bureelgebouw nr. 52 is van architectuurhistorische waarde vanwege de bijzondere typologie, de zorgvuldige vormgeving en de gebruikte materialen, de fraaie gevelritmiek met de in beton gevatte kozijnen, het bordes, de stalen toegangsdeuren. De hoofdvorm, gevels en interne indeling zijn gaaf, waarmee dit gebouw een intact en zorgvuldig voorbeeld is van een regulier bureelgebouw. Een belangrijke waarde is de stedenbouwkundige ligging (de parallelle, maar iets verschoven plaatsing ten opzichte van de weg) en de rol als onderdeel van het ensemble van gebouwen dat het representatieve hart benadrukt.

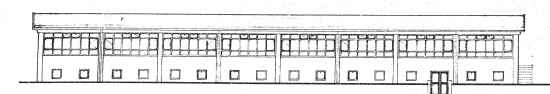


FIG. 9 Westgevel



FIG. 10 Oostgevel

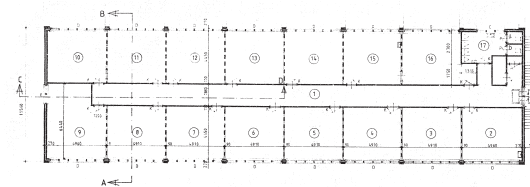


FIG. 3 Begane grond

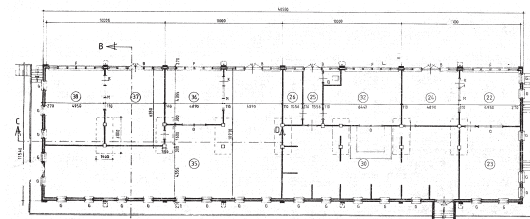


FIG. 2 A-E Souterrain

Aanzichten en plattegronden van het bureelgebouw nr. 52, 1984. [Dienst Vastgoed Defensie nr. 33A01_588]

Dragende elementen: wegen

Huidige situatie van W01



W01 Amersfoortseweg

Periode van aanleg: vóór 1860

Functie: doorgaande verkeersweg (provinciale weg)

Beschrijving

De Amersfoortseweg is sinds de middeleeuwen een belangrijke handelsroute tussen Deventer en Amersfoort. Vanaf 1807 was de route onderdeel van een kilometerslange Napoleontische straatweg en werd toen rechtgetrokken, bestraat en voorzien van boombeplanting tegen stuiven van het zand. Het profiel is in de loop der tijd aangepast, maar de kaarsrechte loop met laanbeplanting is goed herkenbaar gebleven.

Samenhang met andere onderdelen

Belangrijkste structuur voor de historische groei en ontwikkeling van Kamp Nieuw-Milligen. Het kamp ontwikkelde zich parallel en op enige afstand van de Amersfoortseweg. Vanaf de Amersfoortseweg gaven enkele

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



heidepaden toegang tot het legerkamp. Een van die paden groeide uit tot de hoofdingang van het kamp.

Betekenis en waarde

Dragend element. De Amersfoortseweg vertegenwoordigt in zichzelf een historische waarde als oorspronkelijke middeleeuwse handelsroute en later onderdeel van het netwerk van Napoleontische straatwegen. De waarde ligt in de goede conservering van het historische tracé, maar vooral in de esthetiek en het karakter van de weg: het driedimensionale samenspel van de kaarsrechte loop, de relatie met het landschap, het profiel en de hoge bomenrijen. De meer specifieke betekenis van de weg voor Kamp Nieuw-Milligen ligt in het feit dat deze weg, in combinatie met de Meervelderweg en de ligging van de enk, de breedte en, als gevolg daarvan, de lengte van het oefenterrein bepaalde dat hier in 1860 parallel aan werd gesitueerd.

Huidige situatie van W02



W02 Meervelderweg

Periode van aanleg: vóór 1860

Functie: doorgaande verkeersweg (provinciale weg)

Beschrijving

De Meervelderweg loopt langs het dorp Meerveld naar de Amersfoortseweg. Op dit kruispunt werd in 1807 een tolhuis gebouwd. Eind negentiende eeuw kreeg de weg een halfverharding. Inmiddels behoort deze weg tot het provinciale wegennetwerk. De huidige hoofdtoegang van Kamp Nieuw-Milligen bevindt zich aan deze weg.

Samenhang met andere onderdelen

Net als de Amersfoortseweg is de ontwikkeling van Kamp Nieuw-Milligen sterk verbonden met de situering aan de Meervelderweg. Vanaf de Meervelderweg was er in de negentiende eeuw toegang tot het legerkamp wanneer deze jaarlijks hier neerstreek. In de periode van het remontedepot waren er twee toegangen vanaf

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



de Meervelderweg. De meest noordelijke werd in 1965 gepromoveerd tot hoofdtoegang.

Betekenis en waarde

Dragend element. De Meervelderweg is van cultuurhistorische waarde als een van oorsprong negentiende-eeuws heidepad. Waardevol is de kruising met de Amersfoortseweg die gemarkeerd wordt door het voormalige tolhuis. Voor Kamp Nieuw-Milligen ligt de betekenis van de weg, net als bij de Amersfoortseweg, in het feit dat de oriëntatie van deze weg de ligging van het oefenterrein bepaalde.

Huidige situatie van W03



W03 as vanaf Amersfoortseweg

Periode van aanleg: vóór 1860

Functie: voormalige hoofdtoegangsweg, nu (zeer schaars gebruikte) nevenentree

Beschrijving

Voormalig heidepad dat in de periode van de legerplaats werd gebruikt als ingang en route over het terrein. Later groeide de weg uit tot de hoofdtoegang van het remonedepot. Het heidepad werd rechtgetrokken en bestraat. De weg liep vanaf de Amersfoortseweg tot aan de eerste oost-west as vanaf de Meervelderweg, vanaf daar boog deze richting de voormalige kazerne. Na 1945 zijn langs deze route meerdere gebouwen geplaatst, zoals de hoofdwerkplaats (nrs. 81 en 82), het bureel- en lesgebouw (nrs. 52 en 53) en het wachtgebouw nr. 100, waarmee de functie als hoofdtoegangsweg werd versterkt. Rond 1965 is de hoofdentree verplaatst naar de Meervelderweg. De as vanaf de Amersfoortseweg is rond 1995 met de bouw van twee legeringsgebouwen sterk ingekort.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Samenhang met andere onderdelen

De weg behoort (hoewel niet meer als hoofdtoegangsweg) tot de hoofdstructuur van Kamp Nieuw-Milligen en heeft een samenhang met de gebouwen die hierop zijn georiënteerd (nrs. 42, 81, 82, 84, 52, 53 en 100).

Betekenis en waarde

Dragend element. De as vanaf de Amersfoortseweg heeft een cultuurhistorische en stedenbouwkundige betekenis voor het kampterrein en heeft een sterke ensemblewaarde met de werkplaatsen en bureelgebouwen die als dragend zijn aangemerkt (zie verderop: gebouwen). Het is een van de weinige wegen die 'uit het lood' loopt, een herinnering aan de informele oorsprong als heidepad.

Huidige situatie van W04



W04 pad richting vm. waterzuiveringsinstallatie

Jaar van aanleg: vóór 1860

Functie: voormalig heidepad naar Meerveld, nu weg richting vm. waterzuiveringsinstallatie

Beschrijving

Deze bosweg is het restant van een negentiende-eeuws heidepad. Het pad leidt tegenwoordig naar de restanten van de waterzuiveringsinstallatie (L10).

Samenhang met andere onderdelen

De weg behoort als restant van een heidepad tot de oudste structuren op het terrein.

Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is als lijn in het landschap van cultuurhistorische betekenis als herinnering aan het negentiende-eeuwse heidelandschap. De weg is stedenbouwkundig van betekenis als onderdeel van de zo kenmerkende fijnmazige en parkachtige structuur ten noorden van de as vanaf de Meervelderweg.

Huidige situatie van W05



Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



W05 as vanaf Meervelderweg

Periode van aanleg: na 1860

Functie: negentiende-eeuwse noordgrens van het legerkamp, na 1965 hoofdentree en toegangsweg

Beschrijving

Deze weg markeert ongeveer de noordgrens van het voormalige negentiende-eeuwse legerkamp. Langs de grens sleet een pad uit, dat aantakte op de Meervelderweg. Het pad lag op de zogenaamde 'lijn der cantines'. De kantines waren door particulieren uitgebate cafés, waar militairen en bezoekers wat konden eten en drinken: een populaire route dus. Ook in de periode van het remonedepot was het een informeel toegangspad tot het terrein. Het liep tot aan een inmiddels verdwenen kantinegebouw. Zuidelijker liep een tweede weg richting het sportveld en verder naar het voormalige hospitaal. Delen van de weg

waren voorzien van boombeplanting tegen zandverstuiving. Rond 1960 kregen deze twee wegdelen pas een echte aansluiting en werd het één doorgaande, kaarsrechte lijn. In 1965 promoveerde de weg tot hoofdtoegangsweg van het kamp, benadrukt door nieuwe gebouwen en aanvullende bomenrijen.

Samenhang met andere onderdelen

De weg behoort tot de hoofdstructuur van Kamp Nieuw-Milligen en heeft een samenhang met de gebouwen die hierop zijn georiënteerd. De weg markeert de – nog altijd aanwezige – historisch gegroeide functionele en ruimtelijke tweedeling van het kamp.

Betekenis en waarde

De weg heeft cultuurhistorische betekenis als een herinnering aan de begrenzing van de negentiende-eeuwse legerplaats. Na de verplaatsing van de hoofdentree naar de

Meervelderweg rond 1965 heeft deze route een belangrijke stedenbouwkundige en functionele rol gekregen, die werd benadrukt door een serie nieuwe gebouwen. Van stedenbouwkundige waarde is het profiel, met de groene berm, de begeleiding met bomenrijen en de plaatsing van alle gebouwen een stuk terug van de weg.

Huidige situatie van W06



W06 diagonaal naar voormalig hospitaal

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)

Functie: voormalige verbindingsweg met hospitaal, nu overwoekerd

Beschrijving

Deze weg leidde in de periode van het remonedepot naar het noordelijk gelegen hospitaal en de quarantainestallen. Op een luchtfoto uit 1930 is de weg goed te zien. De weg werd iets verhoogd aangelegd en aan weerszijden van een dichte bosbeplanting voorzien tegen zandverstuiving. Met de naoorlogse transformatie van het hospitaalresein tot AOCS verviel de functie. De diagonaal werd opgenomen in de naoorlogse bosaanplant. Als diagonale structuur van grote naaldbomen is het als relict nog te herkennen in het landschap, met name het meest noordelijke deel.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0764]



Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van de structuur van het remonedepot en voormalige verbinding met het hospitaalcomplex (nu AOCS).

Betekenis en waarde

Dragend element. Dit relict is een cultuurhistorisch waardevolle verwijzing naar de in de Nederlandse krijgsgeschiedenis zeldzame typologie van het remonedepot. Daarnaast geeft de weg een duiding van de oorspronkelijke grootte van het terrein en de verbinding met naastgelegen faciliteiten. Van landschapshistorische betekenis zijn de oude bomen die de route in het bos herkenbaar maken.

Huidige situatie van W07



W07 kazerne-as

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)

Functie: weg tussen Amersfoortseweg en voormalige kazerne

Beschrijving

Deze weg tussen een (gesloopt) kazernegebouw en de Amersfoortseweg is aangelegd in de periode van het remonedepot. Langs de route waren verschillende stallen (o.a. het foeragemagazijn) en het sportveld gelegen. De allereerste naoorlogse uitbreidingen (onder meer gebouwen 139, 143, 146) vonden erlangs plaats, waarmee het een belangrijke tastbare structuur vormt in de ontwikkelingsgeschiedenis van het kamp.

Samenhang met andere onderdelen

Samenhang met de elementen en gebouwen 139, 140, 143, 146 en het sportveld.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0764]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg heeft cultuurhistorische waarde als een van de belangrijkste routes van het remonedepot. Na de sloop van het kazernegebouw rond 1960 nam de functionele betekenis ervan af. Toch is de structuur als dragend aangemerkt, want samen met W05, W09 en W10 geeft het de maat en schaal weer van het orthogonale landschap van het remonedepot waarin alles in het teken van paarden stond, de zo kenmerkende lappendeken van stallen, weides en loop- en drijfbanen.

Huidige situatie van W08



W08 weg naar voormalige kazerne

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)
Functie: het verlengde van toegangsweg W03 richting de voormalige kazerne

Beschrijving

De weg werd aangelegd in de periode van het remonedepot en liep vanaf het wachtgebouw 100 met een bocht naar de noordelijk gelegen kazerne. Op een luchtfoto uit 1930 is te zien dat de route begeleid werd door bomenrijen tegen zandverstuiving. Met de bouw van de legeringsgebouwen 167 en 168 werd de loop van de weg onderbroken. De weg is nu nog te herkennen aan rijen oude bomen langs gebouw 100 en een restant van de weg ter hoogte van gebouw 104.

Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van de structuren uit de periode van het remonedepot.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is door de aanwezigheid van rijen oude bomen herkenbaar in het landschap en is een cultuurhistorisch waardevolle verwijzing naar de in de Nederlandse krijgsgeschiedenis zeldzame typologie van het remonedepot. Van landschapshistorische betekenis zijn de indrukwekkende oude bomen die de oude weg in het bos herkenbaar maken. De weg is onderdeel van de zo kenmerkende fijnmazige en parkachtige structuur ten noorden van de as vanaf de Meervelderweg.

Huidige situatie van W09



W09 weg langs vm. loopbaan

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)
Functie: weg tussen Amersfoortseweg (W01) en as vanaf Meervelderweg (W05), nu relict

Beschrijving

Deze weg werd aangelegd in de periode van het remonedepot en verbond de Amersfoortseweg met de as vanaf de Meervelderweg. Na 1945 is de weg voor een groot deel hergebruikt maar verviel het laatste stukje tussen de drijfbaan en de Amersfoortseweg. Vandaag de dag is alleen het noordelijke deel van de weg ter hoogte van gebouw 98 nog in gebruik. Het overige gedeelte van de weg is overgroeid (bestrating nog wel zichtbaar).

Samenhang met andere onderdelen

De weg was onderdeel van de stedenbouwkundige opzet van het remonedepot als verbinding tussen de as vanaf de Meervelderweg en de loopbaan.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is van betekenis als onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van het remonedepot en heeft cultuurhistorische waarde als verwijzing naar deze zeldzame typologie. Als kaarsrechte structuur maakt het de maat en schaal van het orthogonale landschap van het remonedepot voelbaar en afleesbaar.

Huidige situatie van W10



W10 weg naar gebouw 132

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)
Functie: voormalige verbindingsweg tussen gebouw 132 en sportveld

Beschrijving

Deze noord-zuid lopende weg werd aangelegd in de periode van het remonedepot als ontsluitingsweg van de twee lange stallen, waarvan gebouw nr. 132 is overgebleven. Na 1945 werd de weg ter hoogte van de twee stallen hergebruikt maar verviel het noordelijke stuk dat verbonden was met de diagonaal naar het hospitaal (W06). Dat stuk is als lijn in het landschap aanwezig en herkenbaar aan de oude bomen die de weg voorheen begeleidden.

Samenhang met andere onderdelen

De weg is onderdeel van de stedenbouwkundige opzet van het remonedepot en heeft in tijd en ruimte samenhang met gebouw 132.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0764]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is als lijn van betekenis als onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van het remonedepot en heeft cultuurhistorische waarde als verwijzing naar deze zeldzame typologie. Landschapshistorisch van betekenis is de aanwezigheid van de oude bomen in het noordelijke gedeelte.

Huidige situatie van W11



W11 weg tussen loopbaan en gebouw 132

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)
Functie: weg tussen loopbaan en gebouw 132

Beschrijving

Deze oost-west lopende weg werd aangelegd in de periode van het remonedepot als verbinding tussen de loopbaan en de twee lange stallen waarvan nu nog gebouw 132 is overgebleven.

Samenhang met andere onderdelen

De weg is onderdeel van de stedenbouwkundige opzet van het remonedepot en heeft in tijd en ruimte samenhang met gebouw 132.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is van betekenis als onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van het remonedepot en heeft cultuurhistorische waarde als verwijzing naar deze zeldzame typologie. Als kaarsrechte structuur maakt het de maat en schaal van het orthogonale landschap van het remonedepot voelbaar en afleesbaar.

Huidige situatie van W12



W12 weg langs gebouw 42

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)

Functie: weg vanaf W03 langs gebouw 42

Beschrijving

De oost-west lopende weg werd aangelegd in de periode van het remonedepot langs drie stallen, waarvan gebouw 42 is overgebleven. In de naoorlogse periode werd deze weg verlengd met een draaicirkel rondom de derde (gesloopte) stal (W18). De weg heeft een rode klinkerbestrating (niet oorspronkelijk).

Samenhang met andere onderdelen

De weg is onderdeel van de stedenbouwkundige opzet van het remonedepot en heeft in tijd en ruimte samenhang met gebouw 42. Rond 1947 is W12 verlengd met W18.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is van betekenis als onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van het remonedepot en heeft cultuurhistorische waarde als verwijzing naar deze zeldzame typologie. Van stedenbouwkundige betekenis omdat het de maat en schaal weergeeft van het orthogonale landschap van het remonedepot met de zo kenmerkende lappendeken van stallen, weides en loop- en drijfbanen.

Huidige situatie van W13



W13 pad naar gebouw 84

Periode van aanleg: remonedepot (1886-1940)

Functie: pad naar ziekenstal nr. 84

Beschrijving

Dit pad werd aangelegd in de periode van het remonedepot als verbinding van ziekenstal 84 met de voormalige hoofdonthoudingsweg vanaf de Amersfoortseweg. Na de aanpassing van gebouw 84 tot werkplaats en de verplaatsing van de ingang verviel de functie van dit pad. De loop is als lijn in het landschap aanwezig en herkenbaar aan de oude bomenrijen die het voorheen begeleidden.

Samenhang met andere onderdelen

De weg is onderdeel van de stedenbouwkundige opzet van het remonedepot en heeft in tijd en ruimte samenhang met gebouw 84.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is als lijn van betekenis als onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van het remonedepot en heeft cultuurhistorische waarde als verwijzing naar deze zeldzame typologie. Landschapshistorisch van betekenis is de aanwezigheid van de oude bomenlanen.

Huidige situatie van W17



W17 rondweg om gebouw 82

Periode van aanleg: werkplaats (1952)

Functie: rondweg om de hoofdwerkplaats

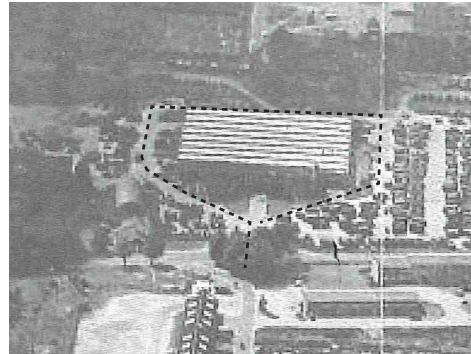
Beschrijving

Deze weg werd gelijktijdig met hoofdwerkplaats nr. 82 aangelegd. De weg loopt vanaf de voormalige hoofdtoegangsweg rond gebouw 82 en is herkenbaar aan de betonelementen die gebruikt zijn als bestrating, voor de zware motorvoertuigen die de hoofdwerkplaats in en uit gingen.

Samenhang met andere onderdelen

De rondweg behoort tot de functionele logica van de hoofdwerkplaats.

Situatie ca. 1960. [Diemers 2010]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg is van cultuurhistorische waarde en van stedenbouwkundige betekenis als onderdeel van het ensemble van de hoofdwerkplaats.

Waardevol zijn zowel de loop als de verharding.

Huidige situatie van W18



W18 verlenging en draaicirkel bij W12

Periode van aanleg: werkplaats (1950)

Functie: verlenging weg langs gebouw 42 (W12) met draaicirkel t.b.v. motorvoertuigen

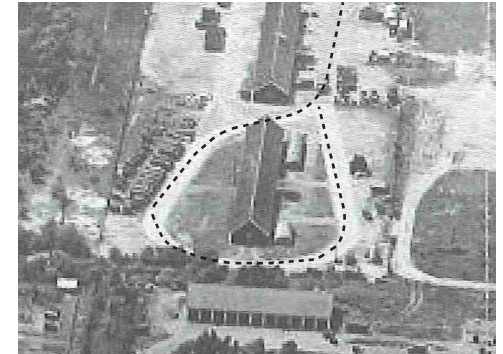
Beschrijving

Het betreft een verlenging van de weg langs gebouw 42 begin jaren 1950, toen de reeks van drie stallen herbestemd werd tot werkplaats. Rondom de meest oostelijke stal werd de weg als een lus aangelegd en verhard met betonplaten. Dat stalgebouw is gesloopt, maar de lus eromheen is behouden gebleven. De weg is tegenwoordig ook een verbinding met het mobilisatiecomplex.

Samenhang met andere onderdelen

De weg is een verlenging van de weg langs gebouw 42.

Situatie ca. 1960. [Diemers 2010]



Betekenis en waarde

Dragend element. De weg heeft cultuurhistorische waarde als herinnering aan het functioneren van het terrein als werkplaats van de Technische Dienst. Waardevol zijn zowel de loop als de verharding.

Dragende elementen: landschapselementen

Huidige situatie van L01



L01 heideveld

Periode van aanleg: vóór 1860

Functie: -

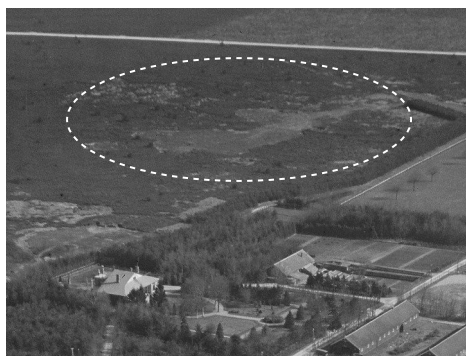
Beschrijving

Dit stuk heide markeert net als de enk de noordoostelijke grens van Kamp Nieuw-Milligen. Het is een tastbaar restant van het typische Veluwe heidelandschap voordat het gebied eromheen herbebost werd.

Samenhang met andere onderdelen

Behoort tot het typische Veluwe cultuurlandschap.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

Dit restant heide is van landschaps- en cultuurhistorische waarde als de enige plek in de directe omgeving waar een overblijfsel van het Veluwe heidelandschap nog zichtbaar is.

Huidige situatie van L02



L02 Meerveldsche Enk

Periode van aanleg: middeleeuws

Functie: agrarisch gebied

Beschrijving

De boogvormige noordelijke grens van het kamp is tevens de grens van de Meerveldsche Enk, een open bouwlandcomplex uit de Middeleeuwen. Langs de rand van de enk stond een aantal schaapskooien. Voorwaarde voor de aanleg van het legerkamp in 1860 was dat er voldoende afstand werd gehouden van de schaapskooien zodat de route er naartoe te allen tijde toegankelijk was. De openheid van de enk staat sterk in contrast met de inmiddels beboste rand van het kamp.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0764]



Samenhang met andere onderdelen

De enk is een landschapshistorisch element van het Veluwe cultuurlandschap.

Betekenis en waarde

De enk is een bijzondere middeleeuwse agrarische ontginning en daarmee een landschapshistorisch waardevol en intact element uit het Veluwe cultuurlandschap. Waardevol zijn de verre zichten vanaf de noordrand van het kampterrein over de open ruimte van de enk.

Huidige situatie van L03



L03 drijfbaan

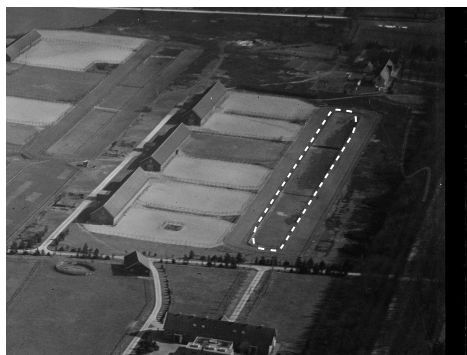
Periode van aanleg: remondepot (1886-1940)

Functie: drijfbaan voor paarden, nu reliëf in het landschap

Beschrijving

De langgerekte drijfbaan was een van de elementen horend bij de kenmerkende lappendeken van stallen, weides en loop- en drijfbanen uit de periode van het remondepot. Een groep stallen was gekoppeld aan een loopweide, die vervolgens was verbonden aan een loop- of drijfbaan. Deze drijfbaan hoorde bij de reeks van drie stallen waar nu gebouw 42 van is overgebleven. Het bevindt zich in de – inmiddels beboste – strook langs de Amersfoortseweg. De baan is tegenwoordig aan het reliëf in het landschap herkenbaar, maar ook aan de lengte van het open veld er evenwijdig aan.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van de structuren uit de periode van het remondepot. De drijfbaan hoort als landschapselement bij stal 42.

Betekenis en waarde

De drijfbaan heeft cultuurhistorische betekenis als functioneel onderdeel van het remondepot.

Huidige situatie van L04



L04 loopbaan

Periode van aanleg: remondepot (1886-1940)

Functie: ronde loopbaan, nu waterreservoir

Beschrijving

De loopbaan was een van de functionele onderdelen van het remondepot. Het was centraal gelegen op het terrein en werd als een 'open manege' gebruikt. Hier leerden de paarden galopperen. Na 1945 raakte de loopbaan buiten gebruik. Tegenwoordig is het als een waterberging in gebruik.

Samenhang met andere onderdelen

Onderdeel van de structuren uit de periode van het remondepot. Ligging aan W09.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

De loopbaan heeft cultuurhistorische betekenis als functioneel onderdeel van het remondepot. De cirkelvorm is goed herkenbaar gebleven.

Huidige situatie van L05



L05 sportveld

Periode van aanleg: remontedepot (1886-1940)

Functie: sportveld

Beschrijving

Het sportveld is aangelegd in de periode van het remontedepot. Het veld lag strategisch tussen het noordelijk gelegen kazernegebied en het werkgebied met stallen.

Samenhang met andere onderdelen

Het sportveld is onderdeel van de structuren uit de periode van het remontedepot.

Situatie ca. 1930. [NIMH nr. 2011-0765]



Betekenis en waarde

Het sportveld heeft cultuurhistorische betekenis als functioneel onderdeel van het remontedepot. Vanaf de negentiende eeuw lag het op dezelfde plek. Stedenbouwkundig en landschapshistorisch van waarde zijn de bomen rondom het veld die de contouren van het veld extra benadrukken en daarmee ook de hoofdstructuur van het terrein begeleiden.

Huidige situatie bij de Amersfoortseweg



L06 afstand Amersfoortseweg/enk

Periode van aanleg: legerplaats (1860-1886)

Functie: bufferzone

Beschrijving

Deze onbebouwde zones dienden oorspronkelijk om verstuiwing van de heide tegen te gaan (aan de zuidkant) en om de schaapskooien langs de enk toegankelijk te houden voor schaapskuddes en hun herders (noordzijde). De afstand is – op een enkel gebouw na – altijd in ere gehouden, al heeft er een inverse plaatsgevonden: de open heidevelden zijn inmiddels dichte bosstroken.

Samenhang met andere onderdelen

De afstand is van invloed op de beleving van de randen van het gehele terrein.

Huidige situatie bij de Meerveldsche Enk



Betekenis en waarde

De afstand van (de meeste) bebouwing tot de noord- en zuidgrenzen van het kamp heeft cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde. De zone langs de Amersfoortseweg heeft een regelmatige maat. De strook langs de noordrand heeft een onregelmatige maat.

Ondersteunende elementen

Cluster langs de kazerne-as

Het in 1947 gebouwde transformatorhuis (nr. 139) en het ontzurings- en hydrofoorgebouw (nr. 143) hebben architectuurhistorische waarde vanwege de vooroorlogs aandoende ambachtelijkheid en zorgvuldigheid waarmee ze zijn vormgegeven. In 1957 werd de waterleidingcapaciteit verder uitgebreid met een extra reinwaterkelder (nr. 146).



Gebouw 139

Periode (bouwjaar): Werkplaats (1947)

Oorspronkelijke functie: transformatorgebouw



Gebouw 143

Periode (bouwjaar): Werkplaats (1947)

Oorspronkelijke functie: hydrofoorgebouw



Gebouw 146

Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)

Oorspronkelijke functie: pompgebouw

Cluster werkplaatsen en Romneyloodsen

Dit cluster is van cultuurhistorische en ensemblewaarde als een verzameling vroege werkplaatsen en Romneyloodsen, gebouwd rond 1950 en geplaatst in een strak stramien dat herinnert aan de indeling van het remonedepot. Loodsen 122 en 124 hebben aanvullend architectuurhistorische en typologische waarde als het resultaat van een experiment, waarbij aan verschillende firma's opdracht werd gegeven de ideale loods te ontwerpen. Weg W14 en de inrichting van de openbare ruimte zijn onderdeel van dit functionele ensemble.



Gebouw 114
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 121
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 122
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 123
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)
Oorspronkelijke functie: magazijn



Gebouw 124
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



W14 weg werkplaatsen
Jaar van aanleg: 1947

Cluster mobilisatiecomplex

Het in 1955 gebouwde mobilisatiecomplex heeft cultuurhistorische waarde als een bijzondere en tastbare herinnering aan de Koude Oorlog. Het complex in Nieuw-Milligen is met elf gebouwtjes (met nummers 20 t/m 30) van relatief kleine omvang, maar heeft alle herkenbare elementen. Van stedenbouwkundige en ensemblewaarde is de opzet van gebouwen met de lange zijde langs een rondweg (W15). Tussen gebouwen en rijbaan is een opstelstrook waarop voertuigen konden parkeren zonder de rondweg te blokkeren en ook de rest van de inrichting is kenmerkend. De vormgeving en typologie van de gebouwen vertegenwoordigt enige architectuurhistorische waarde: ze zijn gestandaardiseerd, sober maar zorgvuldig vormgegeven, opgebouwd uit baksteen en beton met flauwe daken, met grote laaddeuren en grote raampartijen. Het ensemble heeft zeldzaamheidswaarde: van de ongeveer honderd in Nederland gebouwde mobilisatiecomplexen is zeker de helft gesloopt, een stuk of tien is nog in gebruik bij Defensie, de rest staat leeg of heeft een civiele bestemming gekregen. Ook het complex in Nieuw-Milligen heeft al sinds de jaren zestig een andere functie (werkplaats). In beleving is het herkenbaar als een oorspronkelijk zelfstandig opererend terrein: door de naar binnen gerichtheid van de gebouwen, de grote samenhang tussen alle onderdelen en de dichte bosranden als begrenzing.



Gebouw 20/20a
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: bureelgebouw



Gebouw 21
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: was-, kleed en wapenherstel



Gebouw 22, 22at/m c
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 23
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: magazijn/berging explosieven



Gebouw 24
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 25
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: magazijn



Gebouw 26
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: magazijn



Gebouw 28/28a
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: werkplaats

Cluster werkplaats 56

De in 1965 gebouwde werkplaats met bureelgebouw heeft cultuurhistorische waarde als functioneel onderdeel van Kamp Nieuw-Milligen toen het als werkplaats voor de Landmacht was ingericht. Het heeft architectuurhistorische waarde vanwege de omvang, de bijzondere L-vorm, de betonconstructie en de indrukwekkende kapconstructie van de werkplaats, die bestaat uit stalen vakwerkliggers. De inrichting van de openbare ruimte en de toegangsweg (W16) zijn onderdeel van dit functionele ensemble.



Gebouw 56
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1968)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 30/30a
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1955)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



W15 Rondweg mobilisatiecomplex
Jaar van aanleg: 1950-1955



W16 Weg werkplaats 56
Jaar van aanleg: rond 1968

Cluster centrumgebied

Het in 1964 van Fort Blauwkapel op Kamp Nieuw-Milligen geplaatste houten bureelgebouw (nr. 74, bouwjaar ca. 1955) heeft architectuurhistorische waarde vanwege de goed bewaarde hoofdvorm, de functie en het houten exterieur. Het heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de ligging op de kruising schuin tegenover het wachtgebouw (nr. 100). Het gebouwtje staat terug uit de rooilijn, zodat het zicht vanuit het wachtgebouw niet verstoord wordt.

De in 1966 gebouwde werkplaats (nr. 91) heeft stedenbouwkundige en typologische betekenis als onderdeel van het centrale werkplaatscluster. Het is geplaatst in het verlengde van gebouw nr. 84.

De in 1967 en 1968 gebouwde bureelgebouwen aan de overzijde (nrs. 95 en 96) zijn van stedenbouwkundige waarde vanwege de plaatsing op het kruispunt van twee van de hoofdwegen van het kamp en hun ligging uit de rooilijn. Het zijn gestandaardiseerde bureelgebouwen, maar met een zorgvuldige en verzorgde vormgeving. Gedrieën hebben de bureelgebouwen ensemblewaarde door de overeenkomstige hoofdvorm, functie en uitstraling en de ligging op het belangrijkste kruispunt van het kamp.



Gebouw 74
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1955)
Oorspronkelijke functie: bureelgebouw



Gebouw 91
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1966)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 95/95a
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1968)
Oorspronkelijke functie: bureelgebouw



Gebouw 96
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1967)
Oorspronkelijke functie: bureelgebouw

Neutrale elementen: gebouwen



Gebouw 13
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1952)
Oorspronkelijke functie: trafostation



Gebouw 43
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1969)
Oorspronkelijke functie: brandweergarage/
stalling



Gebouw 63
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)
Oorspronkelijke functie: magazijn



Gebouw 70
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1977)
Oorspronkelijke functie: kantine



Gebouw 80
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1970)
Oorspronkelijke functie: kantoor/lesgebouw



Gebouw 85/85a
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1966)
Oorspronkelijke functie: bureelgebouw
Aanpassingen: renovatie in 1985



Gebouw 98
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1965)
Oorspronkelijke functie: keuken/eetzaal
Aanpassingen: groot onderhoud in 1986



Gebouw 102
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1972)
Oorspronkelijke functie: sportgebouw



Gebouw 104
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1960)
Oorspronkelijke functie: woning



Gebouw 110
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1965)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 116
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)
Oorspronkelijke functie: schuur



Gebouw 128
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1985)
Oorspronkelijke functie: magazijn



Gebouw 129
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1985)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 130
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1985)
Oorspronkelijke functie: werkplaats



Gebouw 145
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1951)
Oorspronkelijke functie: magazijn



Gebouw 155
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1967)
Oorspronkelijke functie: bureelgebouw



Gebouw 167-168
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1995)
Oorspronkelijke functie: legeringsgebouw



Gebouw 171
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1995)
Oorspronkelijke functie: legeringsgebouw
(onder)officieren

Neutrale elementen: wegen en landschapselementen



W19 pad naar handgranaatbaan
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1940-heden)



W20 route langs gebouw 145 en nevenentree
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1950)
Oorspronkelijke functie: route naar AOCS



W21 route naar werkplaats 130
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1940-heden)



W22 route langs gebouwen 167/168
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1940-heden)



L07 geluidswal bij gebouw 128
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1985)



L08 productiebos
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1950)



L09 restant handgranaatbaan
Periode (bouwjaar): Werkplaats (1940-heden)



L10 restant waterzuiveringsinstallatie
Periode (bouwjaar): Werkplaats (ca. 1975)

Noten

- 1 J. Neeffjes, *Landschapsbiografie van de Veluwe. Historisch-landschappelijke karakteristieken en hun ontstaan*, Amersfoort 2018, p. 19.
- 2 Croonen adviseurs, *Cultuurhistorische analyse Bestemmingsplangebied Agrarische Enclave Gemeente Apeldoorn*, Rosmalen 2010, p. 25.
- 3 S. Coppens, *Biografie van de Amersfoortseweg. Landschapshistorisch onderzoek naar de route Amersfoort-Apeldoorn vanaf de late middeleeuwen tot heden*, Groningen 2017, p. 107.
- 4 Monumenten Advies Bureau, *Kamp Nieuw-Milligen, Meervelderweg 19 te Uddel. Cultuurhistorische analyse en waardenbepaling. Deel 1: Historie, gebieds- en complexbeschrijving & algemene waardenstelling*, 2015, p. 6.
- 5 Deze aantallen waren er in 1872, maar zijn representatief voor de andere jaren.
- 6 Provinciale Verslagen Gelderland, 1862, p. 411.
- 7 A.L.J. van Vliet, 'De ontwikkeling van het ruimtegebruik door de Koninklijke Landmacht tot 1940. Een historische schets', in: *Militaire Spectator*, 1975, pp. 478-490.
- 8 A.L.J. van Vliet, 'De ontwikkeling van het ruimtegebruik door de Koninklijke Landmacht tot 1940. Een historische schets', in: *Militaire Spectator*, 1975, pp. 478-490.
- 9 *Militaire spectator*, 1881, bijlagen p. 244. De kantines zijn nooit gebouwd, ze staan op geen enkele kaart en worden niet genoemd als het terrein herbestemd wordt tot remonedepot in 1886.
- 10 *Algemeene instructie betreffende het kampeeren van troepen op de legerplaats bij Milligen*, Breda 1880, p. 40.
- 11 A. Diemers en B. Nijkamp, *Nieuw-Milligen 1860-2010. 150 jaar militaire bedrijvigheid*, Apeldoorn 2010.
- 12 Nationaal Archief, 2.13.01 Inventaris van het archief van het Ministerie van Oorlog, inv.nr. 3457.
- 13 Bas van der Mooren, *Positionering van het Camp d'Zeist in 1804*, Historiek.net, 2020.
- 14 In 1872 stonden er een officierskantine, en wachterswoning, het hospitaal, een dodenhuis, 23 stallen, twee bakkerijen, twee opslaggebouwen voor meel en brood, een slachthuis, een bergloods en een telegraafkantoor.
- 15 Nationaal Archief, 2.13.01 Inventaris van het archief van het Ministerie van Oorlog, inv. nrs. 3445 en 3454.
- 16 J. Craandijk, *Wandelingen door Nederland met pen en potlood, deel 4*, 1879, pp. 307-312.
- 17 'Remonte-depot te Milligen', in: *Landbouw-courant*, 11 december 1887.
- 18 W. Jonasse, *Van paard tot paardekracht. Historisch overzicht ter gelegenheid van de herdenking van het honderdjarig bestaan van het Kamp Nw.-Milligen, Nieuw-Milligen 1960*, pp. 40-41.
- 19 W. Jonasse, *Van paard tot paardekracht. Historisch overzicht ter gelegenheid van de herdenking van het honderdjarig bestaan van het Kamp Nw.-Milligen, Nieuw-Milligen 1960*, p. 43.
- 20 Het verslag van zijn reis vonden we in het Nationaal Archief, toegang 2.13.01 Ministerie van Oorlog, Verbaalarchief, inv.nr. 3976.
- 21 'Remonte-depot te Milligen', in: *Landbouw-courant*, 11 december 1887.
- 22 Nationaal Archief, toegang 2.13.01 Ministerie van Oorlog, Verbaalarchief, inv.nr. 3823.
- 23 Nationaal Archief, toegang 2.13.01 Ministerie van Oorlog, Verbaalarchief, inv.nr. 3823.
- 24 Toelichting op archief 426 Technische dienst der KL in het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.
- 25 W. Jonasse, *Van paard tot paardekracht. Historisch overzicht ter gelegenheid van de herdenking van het honderdjarig bestaan van het Kamp Nw.-Milligen, Nieuw-Milligen 1960*, p. 79.
- 26 Monumenten Advies Bureau, *Kamp Nieuw-Milligen, Meervelderweg 19 te Uddel. Cultuurhistorische analyse en waardenbepaling. Deel 1: Historie, gebieds- en complexbeschrijving & algemene waardenstelling*, 2015, p. 18.
- 27 W. Jonasse, *Van paard tot paardekracht. Historisch overzicht ter gelegenheid van de herdenking van het honderdjarig bestaan van het Kamp Nw.-Milligen, Nieuw-Milligen 1960*, p. 82.
- 28 In 1957 is de waterleidingcapaciteit verder uitgebreid met een extra reinwaterkelder (nr. 146) achter de bestaande filterruimte (nr. 143).
- 29 W. Jonasse, *Van paard tot paardekracht. Historisch overzicht ter gelegenheid van de herdenking van het honderdjarig bestaan van het Kamp Nw.-Milligen, Nieuw-Milligen 1960*, p. 85.
- 30 P.R. Roelofsen e.a., *1959-1984 Een kwart eeuw 570 Herstel Werkplaats*, Nieuw-Milligen 1984, p. 13.
- 31 *Nieuwe Haarlemsche courant*, 2 juli 1952.
- 32 Toelichting op archief 426 Technische dienst der KL in het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.
- 33 Monumenten Advies Bureau, *Kamp Nieuw-Milligen, Meervelderweg 19 te Uddel. Cultuurhistorische analyse en waardenbepaling. Deel 1: Historie, gebieds- en complexbeschrijving & algemene waardenstelling*, 2015, p. 19.
- 34 Monumenten Advies Bureau, *Kamp Nieuw-Milligen, Meervelderweg 19 te Uddel. Cultuurhistorische analyse en waardenbepaling. Deel 1: Historie, gebieds- en complexbeschrijving & algemene waardenstelling*, 2015, p. 19.
- 35 J. Neeffjes, *Landschapsbiografie van de Veluwe. Historisch-landschappelijke karakteristieken en hun ontstaan*, Amersfoort 2018, p. 86.
- 36 Nationaal Archief, toegang 5146 Staatsbosbeheer: beheersplannen, inv. nr. 204.

Bronnen

Nationaal Archief

toegang 2.13.01 Ministerie van Oorlog

toegang 5146 Staatsbosbeheer: beheersplannen

toegang 4.OPG Oorlog: Plannen van Gebouwen

toegang 4.OSK Oorlog: Situatiekaarten

toegang 2.13.96 Ministerie van Oorlog, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen

Via het Rijksvastgoedbedrijf: Archief voormalig Commando Diensten Centra, Dienst Vastgoed Defensie-Directie Noord. Gedigitaliseerd archief van bouw-, verbouwings- en terreintekeningen (Tiffbestanden) vanaf 1945-2000 per gebouw.

Literatuur

ADC Archeoprojecten, *rapport 5228, 32F01 Convooi AOCs Nieuw-Milligen, 32F02 Kamp AOCs Nieuw-Milligen, 32F05 Zenders Nieuw-Milligen, 32F06 ER 438 Deel CRC Bunker, 32F21 Oefen Terrein Garderenseveld en 33A01 Kamp Nieuw-Milligen, Uddel (gemeenten Apeldoorn en Ermelo), Een bureauonderzoek*, Amersfoort 2021.

Algemeene instructie betreffende het kampeeren van troepen op de legerplaats bij Milligen, Breda 1880.

S. Coppens, *Biografie van de Amersfoortseweg. Landschapshistorisch onderzoek naar de route Amersfoort-Apeldoorn vanaf de late middeleeuwen tot heden*, Groningen 2017.

J. Craandijk, *Wandelingen door Nederland met pen en potlood, deel 4*, 1879.

Croonen adviseurs, *Cultuurhistorische analyse Bestemmingsplangebied Agrarische Enclave Gemeente Apeldoorn*, Rosmalen 2010.

A. Diemers en B. Nijkamp, *Nieuw-Milligen 1860-2010. 150 jaar militaire bedrijvigheid*, Apeldoorn 2010.

W. Jonasse, *Van paard tot paardekracht. Historisch overzicht ter gelegenheid van de herdenking van het honderdjarig bestaan van het kamp Nw.-Milligen, Nieuw-Milligen 1960*.

Monumenten Advies Bureau, *Kamp Nieuw-Milligen, Meervelderweg 19 te Uddel. Cultuurhistorische analyse en waardenbepaling*. Drie delen, 2015.

Bas van der Mooren, *Positionering van het Camp d'Zeist in 1804*, Historiek.net, 2020.

J. Neefjes, *Landschapsbiografie van de Veluwe. Historisch-landschappelijke karakteristieken en hun ontstaan*, Amersfoort 2018.

Provinciale Verslagen Gelderland, 1862.

'Remonte-depot te Milligen', in: *Landbouw-courant*, 11 december 1887.

P.R. Roelofsen e.a., *1959-1984 Een kwart eeuw 570 Herstel Werkplaats*, Nieuw-Milligen 1984.

A.L.J. van Vliet, 'De ontwikkeling van het ruimtegebruik door de Koninklijke Landmacht tot 1940. Een historische schets', in: *Militaire Spectator*, 1975, pp. 478-490.

Colofon

Dit onderzoek is opgesteld in opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf.

Begeleiding:

Matteo Kuijpers, Jan Mutsaers en Ilona Becerra Beltran - Steijven (vanuit Rijksvastgoedbedrijf)

Corjan van der Peet (vanuit Atelier Rijksbouwmeester)

Peter Ketelaers (vanuit Defensie)

Onderzoeksteam:

Lara Voerman, architectuurhistoricus
www.laravoerman.nl

Johanna van Doorn, architect-onderzoeker
www.johannavandoorn.nl

Alle foto's en kaarten zonder bronvermelding zijn gemaakt door de auteurs. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opstellers en de opdrachtgever. Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© Lara Voerman en Johanna van Doorn, mei 2022.

LARA VOERMAN
architectuurhistoricus



