

B U L L E T I N

# K N O B

KONINKLUKE NEDERLANDSE OUDHEIDKUNDIGE BOND

2021 -

**BULLETIN KNOB**

Onafhankelijk peer-reviewed wetenschappelijk tijdschrift van de KNOB, mede mogelijk gemaakt door Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft  
ISSN 0166-0470

**HOOFDREDACTIE**

Dr. Kees Somer (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

**REDACTIE**

Dr. Jaap Evert Abrahamse (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)  
Dr. Christian Bertram (Universiteit van Amsterdam)  
Dr. Merlijn Hurx (Universiteit Utrecht)  
Dr. Noor Mens (Technische Universiteit Eindhoven)  
Dr. ing. Steffen Nijhuis (Technische Universiteit Delft)  
Dr. Eva Röell (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)  
Prof. dr. ir. Lara Schrijver (Universiteit Antwerpen)

Drs. Els Brinkman (eindredacteur)  
Robyn de Jong-Dalziel (vertaler)

**KOPIJ VOOR HET BULLETIN KNOB**

Voor richtlijnen zie [www.knob.nl/bulletin](http://www.knob.nl/bulletin)  
Voorstellen voor kopij graag aanleveren bij:  
Bulletin KNOB  
[info@knob.nl](mailto:info@knob.nl)

**ABONNEMENTEN EN LIDMAATSCHAP KNOB**

Abonnementen en lidmaatschap KNOB particulier:  
€ 65,00; t/m 28 jaar: € 30,00; instellingen en organisaties: € 150,00. Het lidmaatschap wordt aangegaan voor de duur van een kalenderjaar en wordt stilzwijgend verlengd. Lidmaatschap voor het leven is ook mogelijk.

**BUREAU KNOB**

Drs. Judith Fraune  
Postbus 5043, 2600 GA Delft, T 015 278 15 35  
[info@knob.nl](mailto:info@knob.nl), [www.knob.nl](http://www.knob.nl)

**BESTUUR KNOB**

Drs. Korrie Louwes (voorzitter), Sterre Brummel MA (lid), Prof. dr. Bernard Colenbrander (lid), Dr. ir. Frank van der Hoeven (lid), Drs. Patrick van der Klooster (lid), Agnes Kooijman MA (studentlid), Maaike Waaldijk MA (studentlid)

**VORMGEVING** Suzan Beijer, Amersfoort  
**DRUK** Wilco, Amersfoort

**INHOUD**

- 1 PIETER VAN DER WEELE EN REINOUT RUTTE  
Waarom die vorm en oriëntatie van Borssele?  
Herkomst en betekenis van een Zeeuwse dorpsplattegrond uit de vroege zeventiende eeuw
- 14 ERIK LIPS  
'Hier woont men in de wereld'. Luxe hoogbouw in Nederland tijdens de wederopbouw
- BOEKBESPREKINGEN**
- 35 Carly Misset (red.), *De Grote Kerk van Alkmaar. 500 jaar bouwen en behouden*  
(bespreking Pepijn van Doesburg)
- 37 Coert Peter Krabbe, *Huizen van fortuin. Wooncultuur aan de Amsterdamse grachten 1860-1920*  
(bespreking Esther de Haan)
- 40 Paul Meurs en Isabel van Lent, *Schiphol. Grensverleggend luchthavenontwerp 1967-1975*  
(bespreking Iris Burgers)
- 42 Ronald van Genabeek, Eddie Nijhof en Frederike Schipper (red.), *Stad op de schop. 40 jaar archeologisch onderzoek in 's-Hertogenbosch*  
en  
Ranjith Jayasena, *Graaf- en modderwerk. Een archeologische stadsgeschiedenis van Amsterdam*  
(bespreking Marcel IJsselstijn)
- 46 Ben Maandag, *Stadsvernieuwing in Rotterdam. Vijftig jaar bouwen in de buurt*  
(bespreking Aimée Albers)

**Afbeeldingen omslag**

Voorzijde: Sterflats aan de Barbarossastraat in Nijmegen, mozaïek bij de entree van een van de flats (foto J. Fackeldey, 2019, CC BY-SA 4.0)  
Achterzijde: De bedijking Borssele door D.W.C. Hattinga, rond 1750 getekend naar een kaart van Wilhem Tromp uit 1722, bewerkt (Zeeuws Archief Middelburg)

© 2021 Bulletin KNOB & auteurs. Niets uit deze uitgave mag worden veelelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.



# WAAROM DIE VORM EN ORIENTATIE VAN BORSSELE?

## HERKOMST EN BETEKENIS VAN EEN ZEEUWSE DORPSPLATTEGROND UIT DE VROEGE ZEVENTIENDE EEUW

PIETER VAN DER WEELE EN REINOUT RUTTE

Velen kennen de naam Borssele door de kerncentrale, die vlak bij het dorp Borssele staat. Weinigen weten dat dit dorp in de Zak van Zuid-Beveland heel bijzonder is.

▲ 1. Kaart door Christiaan Sgrooten uit 1573 van de zuidwestelijke delta en omliggende gewesten, waarop de gebieden zijn weergegeven die tijdens de stormvloed van 1530 en 1532 verloren gingen (links). Het eiland Zuid-Beveland (rechts-boven). De ligging van het verzonken dorp Monster, waar later het nieuwe dorp Borssele werd gebouwd (rechtsonder) (Wikimedia Commons)

Het werd in 1616 aangelegd volgens een zeer uitgesproken, symmetrische plattegrond: een rechthoekig plein te midden van een rechtlijnig stratenplan. Borssele is het enige dorp op de Zeeuwse eilanden met zo'n opzet. Niet alleen de vorm is opvallend, maar ook de oriëntatie: het dorp ligt gedraaid ten opzichte van de omliggende wegen en landbouwkavels, iets wat op het eerste gezicht uiterst curieus en onpraktisch lijkt.

In verschillende publicaties worden de unieke vorm en de opmerkelijke oriëntatie van Borssele besproken.<sup>1</sup>

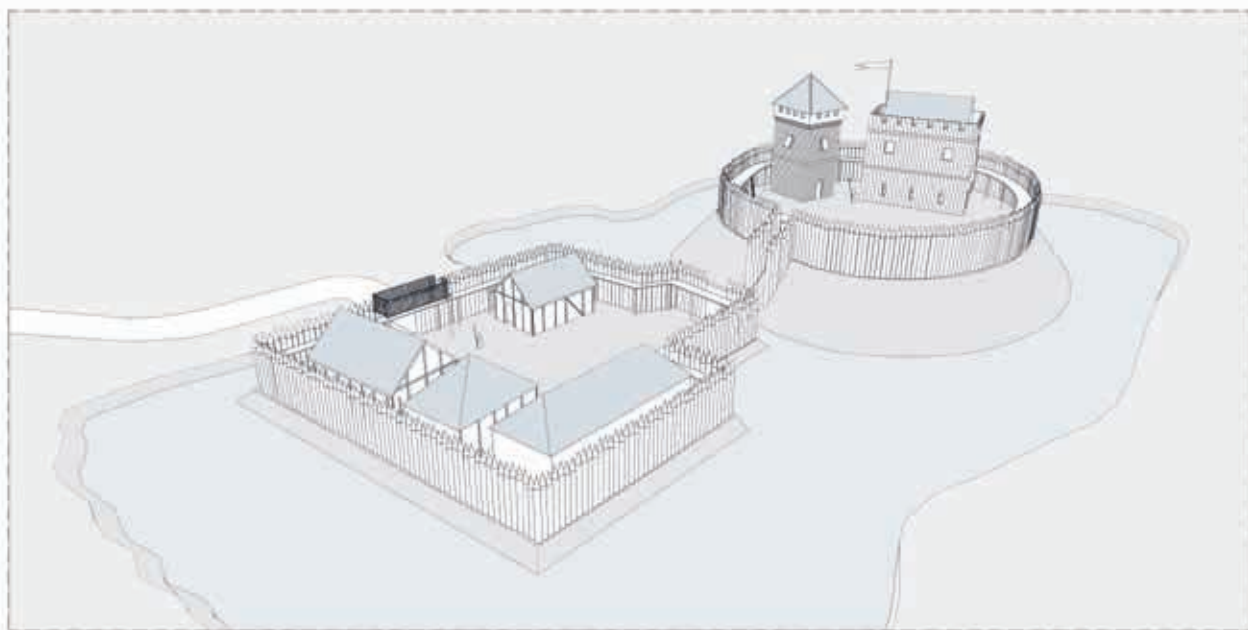
De vraag naar het *waarom* wordt echter zelden gesteld, laat staan beantwoord. In dit artikel doen wij een poging die vorm en oriëntatie te verklaren. Eerst behandelen we de ontstaansgeschiedenis van Borssele. Daarna volgt een analyse van de morfologie, om uiteindelijk te kunnen ingaan op de herkomst en bedoeling daarvan door Borssele te beschouwen in het licht van de eeuwenoude dorpsstichtingstraditie in de zuidwestelijke delta.

#### ONTSTAANSGESCHIEDENIS

De geschiedenis van Borssele wordt gekenmerkt door twee fasen: voor en na de Sint-Felixvloed van 1530 en de Allerheiligenvloed van 1532. Vóór deze verwoestende stormvloeden was Borssele een eiland, bestuurd door de heren van Borssele, een oud en machtig adellijk Zeeuws geslacht. Op de plek van het huidige dorp Borssele lag toen een dorp dat Monster heette. Deze naam is vermoedelijk afgeleid van ‘monasterium’, wat duidt op een klooster of kerk ter plaatse.<sup>2</sup> Monster lag bij het stamslot van de heren van Borssele op een kunstmati-

ge heuvel, de Berg van Troje genaamd (afb. 2). Het kasteel werd in 1301 zwaar beschadigd tijdens een geschil tussen de heren van Borssele en de graaf van Holland.<sup>3</sup> Daarna raakte het in verval, maar tot op de dag van vandaag zijn resten van deze kasteelheuvel terug te vinden. Monster werd weggevaagd tijdens de twee stormvloeden en de daaropvolgende periode van bijna honderd jaar waarin het water vrij spel had (afb. 1).

Op 11 mei 1616 kreeg het stadsbestuur van Goes het volgende jubelbericht: ‘dat het lant van Borssele, op gisteren, wesende den 10den deeser, geverscht was uit het zout, daer van Godt almachtigh moet geloof en gedankt zijn’.<sup>4</sup> De bedijking van het in 1530-1532 verdronken land was voltooid. Ruim 1400 hectare vruchtbare kleigrond kon worden verpacht aan boeren en zou de initiatiefnemers en de stad Goes die in het project investeerden geld gaan opleveren. De dijk van het nieuwe land van Borssele sloot in het noordoosten aan op een eerdere bedijking en in het zuidoosten op zogenoemd oudland.<sup>5</sup> Na het sluiten van de dijk vond de afwatering plaats via drie uitwateringen, tevens havens,



2. Reconstructie van het kasteel Berg van Troje voor de beschadiging in 1301 (boven). Plattegrond van het kasteel Berg van Troje in de huidige staat volgens gegevens van Stichting Het Zeeuwse Landschap, met in wit toegevoegd vestingwerken en gebouwen van voor 1301 (onder) (tekeningen Pieter van der Weele)

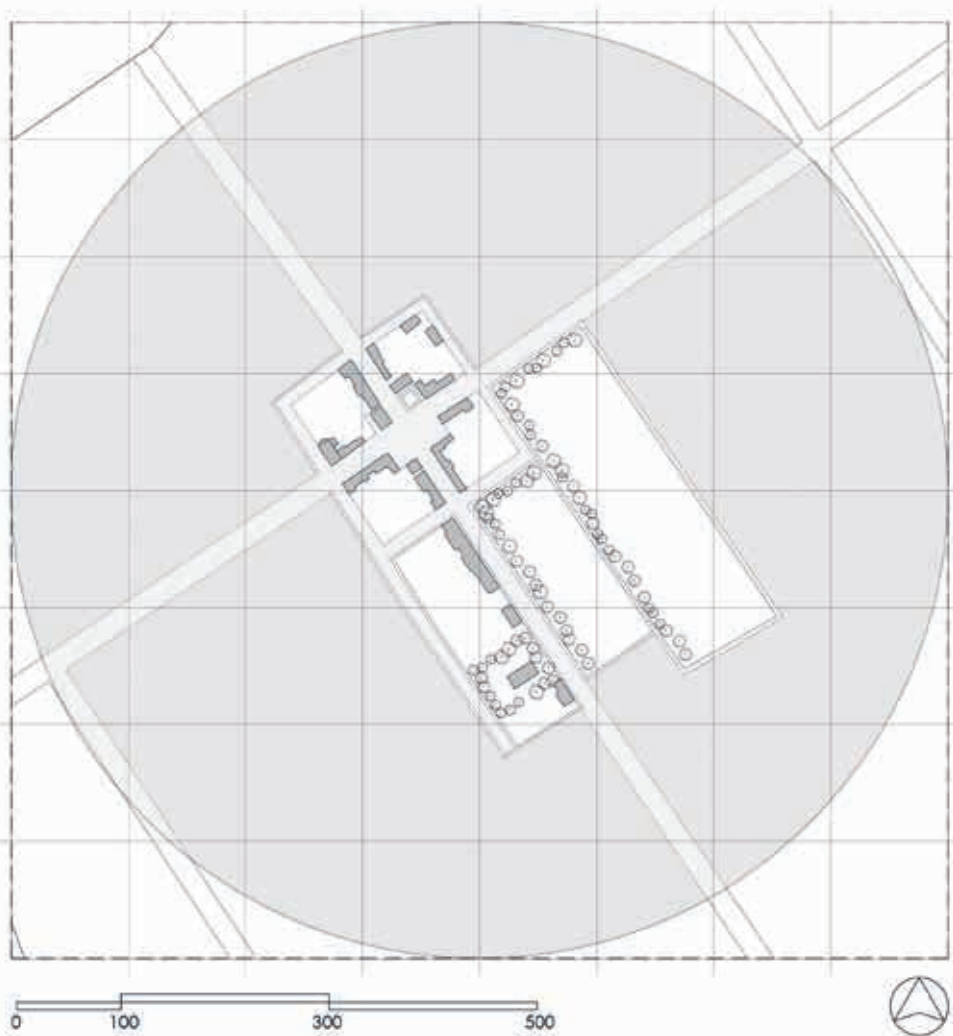


3. De bedijking Borssele door D.W.C. Hattinga, rond 1750 getekend naar een kaart van Wilhem Tromp uit 1722 (Zeeuws Archief Middelburg)

te weten Weele, Assenburgh en Thevic. Het nieuwe land werd in hoofdlijnen verdeeld in akkerbouwpercelen van ongeveer 800 bij 800 meter, gescheiden door een raster van wegen (afb. 3). Richtinggevend voor de oriëntatie van dat raster was de vorm van de polder bepaald door het dijktracé, dat afhing van de natuurlijke ondergrond en situatie ten tijde van het bedijken: schorren, slikken, platen, krekken, geulen en de bijbehorende eb- en vloedstromen. Naast de resten van het oude kasteel, de Berg van Troje, ter plaatse van het oude dorp Monster, werd het nieuwe dorp Borssele gepland.<sup>6</sup>

Het bedijkingsproject was vanaf 1614 geïnitieerd door twee burgemeesters van Goes, Cornelis Soetwater en David van der Nisse, met medewerking van de jurist Boudewijn de Witte.<sup>7</sup> Soetwater, die tevens dijkgraaf van de Brede Watering Bewesten Yerseke was, en zijn twee kompanen werden bijgestaan door enkele

andere Zeeuwse dijkgraven en (oud)burgemeesters uit de omgeving. Tot de medebedijkers behoorde ook Pieter van der Nisse, de baljuw van Nisse, die tevens optrad als landmeter van het project en de dorpsaanleg.<sup>8</sup> Uit een contemporaine bron, een ambtelijk schrijven dat is overgeleverd in het gemeentearchief van Goes, blijkt dat Soetwater verantwoordelijk was voor de dorpsplattegrond: 'Gedelibereert zijnde waer dat men het dorp inden lande van Borssele zal leggen [...] ende aldaer te doen afsteeken op en omtrent de plaetse van Monster het dorp, op zulken forme als zij onderling zullen goetvinden, ten naeste bij volgens zeker concept gemaekt bij den dijkgraef Soetwater, en in 't Collegie [bedoeld worden Soetwater en zijn medebedijkers] geleezen zijnde.'<sup>9</sup> Deze bron gaat niet in op de specifieke vorm van de plattegrond en de oriëntatie die Soetwater koos.



4. Plattegrond van Schoondijke in de achttiende eeuw; het plein ligt op het kruispunt van twee belangrijke polderwegen (links). De oriëntatie van Schoondijke volgt de lijnen van het polderraster (rechts) (tekeningen Pieter van der Weele)

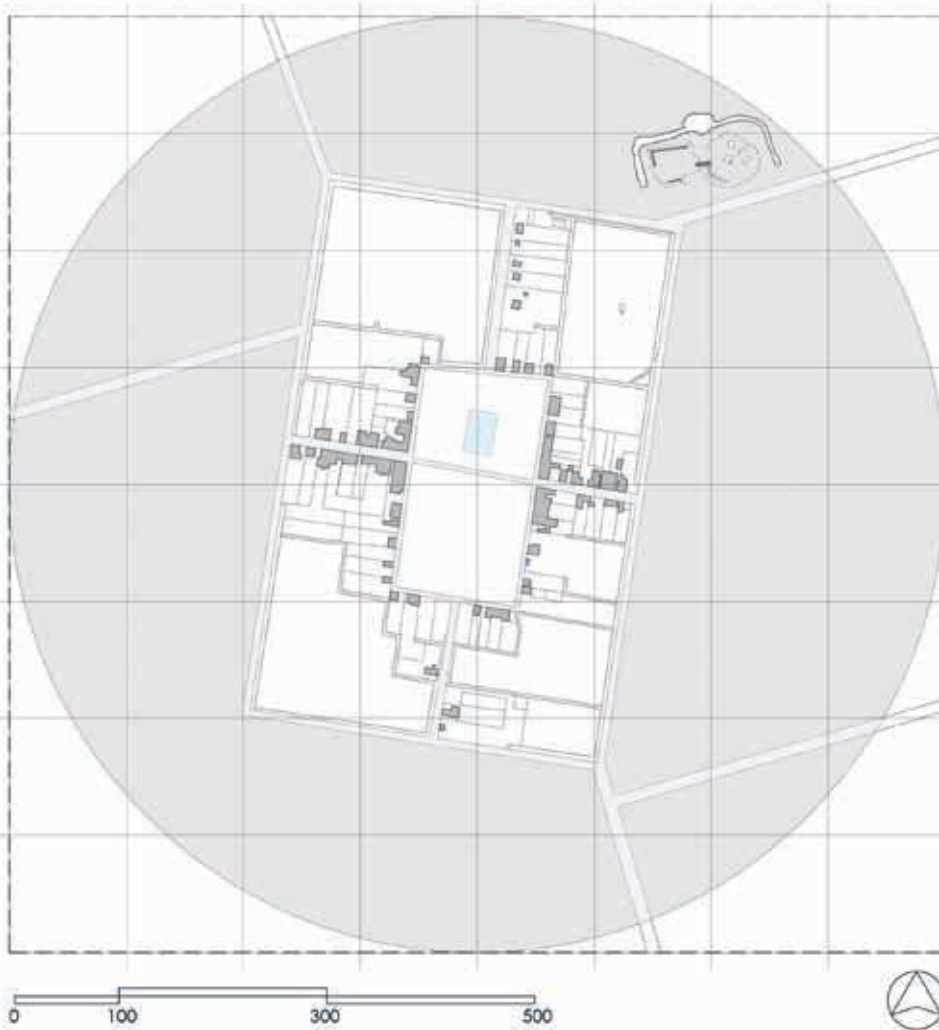
#### MORFOLOGIE

Historisch geograaf Aad de Klerk onderscheidt verschillende soorten dorpen in Zeeland op basis van hun plattegrondvorm: kerkringdorpen, voorstraatdorpen, ringstraatdorpen (een combinatie van de eerste twee), wegdorpen, dijkdorpen en vestingdorpen.<sup>10</sup> Borssele kan worden beschouwd als een wegdorp. Daarover schrijft De Klerk: 'Vooral in de grote polders die vanaf de 17e eeuw werden bedijkt, treft men wegdorpen aan. Deze dorpen ontstonden ten gevolge van vestiging niet aan de rand, maar middenin de polder. Daarbij koos men in een aantal gevallen een kruispunt van twee of meer polderwegen [...]. Vandaar dat ze ook wel betiteld worden als kruiswegdorpen. Een zekere planning lijkt in een aantal gevallen niet uitgesloten. Die uitte zich onder meer in het feit dat vooraf ruimte voor het dorp werd gereserveerd.'<sup>11</sup> Als goed voorbeeld noemt hij Schoondijke in Zeeuws-Vlaanderen, waar de polderwegen in het hart van het dorp kruisen (afb. 4).

Borssele is eveneens gesitueerd op de kruising van twee polderwegen en heeft een op het noorden georiënteerde rechthoekige vorm, maar het dorp is gedraaid ten opzichte van het polderraster (afb. 5). Vier straten

verbinden de buitenste rechthoek, die de grens van het dorp bepaalt, met de binnenste rechthoek: het centrale plein dat het centrum vormt. Een straat snijdt dit plein in twee delen. Op het noordelijke deel ligt de vate, de drinkplaats voor het vee, het zuidelijke is bestemd voor de kerk en het kerkhof.<sup>12</sup> Aan het plein verzezen woningen, een raadhuis en een herberg.

Borssele ligt niet aan de rand van de polder en dat is opmerkelijk. Bij grote bedijkingen in de zuidwestelijke delta was het eeuwenlang gebruikelijk om nieuwe dorpen juist aan de rand van de polders te stichten, op een plek waar een haven lag en kon worden geprofiteerd van handel.<sup>13</sup> Kennelijk hadden Cornelis Soetwater en zijn kompanen gegronde redenen om het dorp Borssele in de polder te situeren. De aanleg van de gekozen plattegrond was aan de rand van de polder onmogelijk, omdat daar een haven en de ringdijk bepalende elementen zouden zijn geweest ten koste van het rechthoekige plein met het assenkruis van noord-zuid en oost-west georiënteerde straten die de plattegrond dubbel symmetrisch maakten. Voordeel van een centrale ligging in de polder ten opzichte van een excentrische aan de rand, was een zekere gelijkwaardigheid in



5. Plattegrond van Borssele, gesticht in 1616, met ten noordoosten van het dorp de overblijfselen van kasteel Berg van Troje (links). De oriëntatie van het dorp Borssele, gedraaid ten opzichte van het polderraster (rechts) (tekeningen Pieter van der Weele)

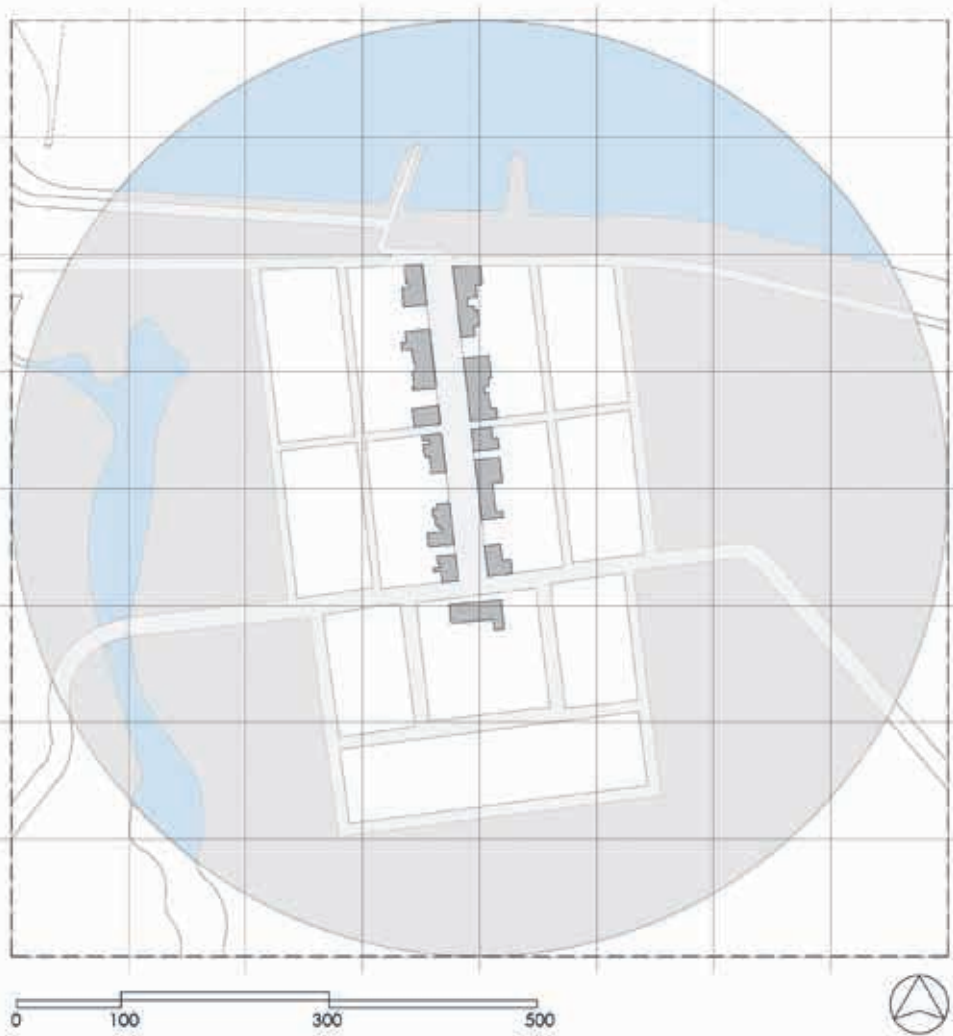
de afstanden die de boeren moesten afleggen om hun agrarische producten naar het dorp te brengen. Deze centrale ligging was bovendien strategisch vanuit bestuurlijk oogpunt: de boeren en het akkerland rondom konden optimaal worden gefaciliteerd en gecontroleerd.

In het geval van Borssele waren er ook specifieke redenen voor de situering. Zoals gezegd verrees het nieuwe dorp welbewust op de plek van het weggevaagde dorp Monster en naast de nog zichtbare resten van de Berg van Troje. In geval van nood, bij overstromingen, kon de bevolking op deze kasteelheuvel een veilig heenkomen zoeken. Deze situering had ook een sterke symboolwaarde: het oude dorp Monster naast het stamslot van de machtige heren van Borssele werd nieuw leven ingeblazen. Soetwater en zijn medebedijkers overwonnen de woeste natuur: uit het bedreigende water maakten zij ordelijk ingericht nieuw land. Ratio kwam in de plaats van chaos. Dit klinkt misschien wat hoogdravend, maar ook de uitgesproken dubbel symmetrische plattegrondvorm van Borssele wijst hierop en verderop zullen we beargumenteren dat de politieke situatie ten tijde van de bedijking en

dorpsaanleg van Borssele eveneens in deze richting wijst.

De Zeeuwse ingenieur P.J. 't Hooft roemt in zijn befaamde boekje uit 1944 over dorpen in Zeeland niet alleen de symmetrie van de aanleg, maar stelt ook dat Borssele is ontworpen volgens de gulden snede, wat later door anderen is herhaald.<sup>14</sup> Volgens 't Hooft meet het dorpsplein door toepassing van de gulden snede 89 bij 140 meter. In werkelijkheid is het plein 103,5 meter breed en in de lengte aan de westkant 177,5 meter en aan de oostkant 183,75 meter. Zouden de afmetingen zijn bepaald door de guldensnedeverhouding 5/8, dan moet bij een breedte van 103,5 meter de lengte 165,6 meter zijn. Dat is dus niet het geval. Ook voor het dorp als geheel is niet uitgegaan van de gulden snede. De totale breedte bedraagt 281,25 meter. In de 5/8-verhouding levert dat een lengte op van 450 meter, maar deze blijkt in werkelijkheid ongeveer 430 meter.

Kan het zijn dat het dorp niet geheel volgens plan is uitgevoerd? Een ontwerp voor Borssele door Soetwater is niet overgeleverd, maar wel kennen we documenten uit 1622 waaruit de afmetingen van het plein kunnen worden afgeleid: 104,35 bij 193,8 meter (de zeventiende-



6. Plattegrond van Colijnsplaat, gesticht in 1598 (links). De oriëntatie van Colijnsplaat, gedraaid ten opzichte van het polderraster (rechts) (tekeningen Pieter van der Weele)

eeuwse maten zijn omgezet in hedendaagse meters).<sup>15</sup> Het plein zou ten noorden en ten zuiden van de oost-west georiënteerde straat twee precies gelijke delen krijgen. De afmetingen wijken echter af omdat aan de noordkant stukken van het plein zijn verkocht als bouwpercelen.<sup>16</sup> Bij nadere bestudering van de plattegrond valt op dat het deel van het dorp ten oosten van de noord-zuid georiënteerde straten iets smaller is dan dat ten westen daarvan. Naar het zich laat aanzien is dit het gevolg van een pragmatisch besluit. Bij voltooiing van de polder bleek dat de akkerlanden rondom het dorp kleiner waren dan gepland, waarop zal zijn besloten om ter compensatie een stuk dorp aan de oostkant op te offeren.<sup>17</sup>

Opvallend is natuurlijk de verdraaiing van het dorp ten opzichte van het polderraster. De richting van de noord-zuid lopende straten en het plein wijkt iets af van het huidige noorden, maar ze zijn naar alle waarschijnlijkheid accuraat georiënteerd op het magnetische noorden in 1616. Rond die tijd vertoonde het magnetische noorden namelijk een afwijking van ongeveer 9 tot 12 graden oostelijk ten opzichte van het ware

noorden.<sup>18</sup> Nauwkeurige beschouwing van de plattegrond leert dat de noord-zuidas en het plein net niet loodrecht staan op de straat die de oost-westas vormt en de rechthoek van straten die de grens van het dorp bepalen. Dit valt eveneens terug te voeren op een pragmatische oplossing. De intentie was om drie wegen van het polderraster precies te laten aansluiten op drie hoeken van de dorpsplattegrond.<sup>19</sup> Dat was richtinggevend voor de oriëntatie van de dorpsrechthoek, en die bleek net niet overeen te komen met de op het magnetische noorden uitgezette lengteas van het plein en aansluitende straten, dus werd er gesmokkeld: de rechthoek waarop de drie polderwegen uitkomen, is een tikje gedraaid ten opzichte van het plein en de noord-zuidas.

De kleine afwijkingen, zo je wilt onvolkomenheden, in de aanleg van Borssele doen weinig af aan het ontwerp van Soetwater. Integendeel, ze benadrukken juist de uitgesproken en deels niet voor de hand liggende of zelfs onpraktische ontwerpkeuzes die hij maakte. Hoe kunnen deze worden verklaard?



## VOORBEELDEN

Voordat Soetwater zich op Borssele richtte, was hij betrokken bij de bedijking van Nieuw-Noord-Beveland. De Klerk schrijft daarover: 'De drijvende kracht achter de bedijking was eerst Maria van Nassau [dochter van Vader des Vaderlands Willem van Oranje], die als zaakwaarnemer optrad voor haar broer Philips Willem. Later, na haar huwelijk met Philips van Hohenlohe, was het deze echtgenoot die de zaken rond de bedijking behartigde. Onder de deelnemers van het bedijkingsproject waren enkele bekenden, zoals Johan van Oldenbarnevelt en Cornelis Soetwater, onder meer burgemeester van Goes.'<sup>20</sup>

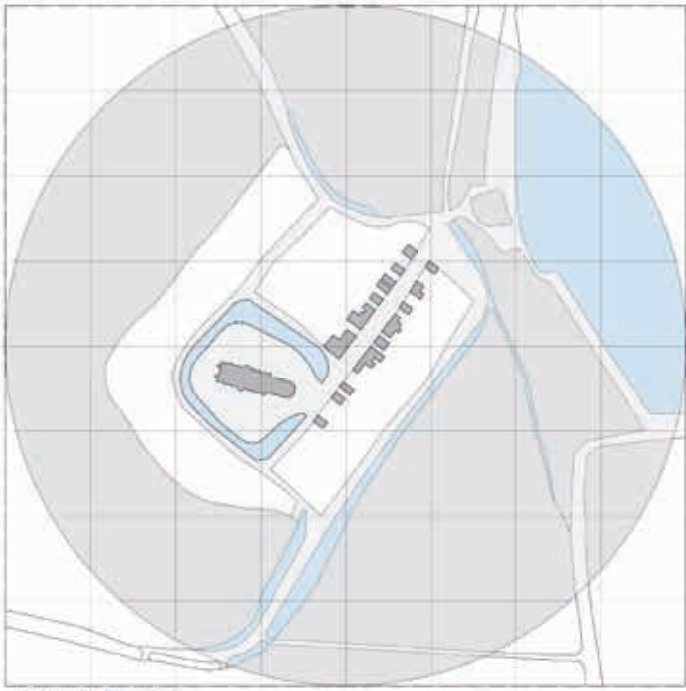
De bedijking van Nieuw-Noord-Beveland werd voltooid in 1598. In hetzelfde jaar werd aan de noordrand van de polder het dorp Colijnsplaat gesticht, bij een haven aan de dijk. Evenals in Borssele ligt de plattegrond gedraaid ten opzichte van het polderraster (afb. 6). In Colijnsplaat komt dit doordat het dorp de loop volgt van een oude kreekrug, die door natuurlijke inversie een stevige ondergrond bood.<sup>21</sup> Overeenkomsten tussen de plattegronden van Colijnsplaat en Borssele zijn de rechtlijnige opzet en symmetrie. Verschil is

dat in Colijnsplaat de symmetrie wordt bepaald door een hoofdas, namelijk de voorstraat die van de haven bij de dijk naar een rechthoekige kerkring leidt, terwijl in Borssele het centraal gesitueerde rechthoekige plein voor dubbele symmetrie zorgt: spiegeling ten noorden en zuiden van de oost-westas en spiegeling ten oosten en westen van de noord-zuidas. Aangezien Soetwater deelnam aan de bedijking van Nieuw-Noord-Beveland en er slechts zestien jaar zit tussen de voltooiing van die polder en de aanvang van de bedijking van Borssele in 1614, is de kans groot dat hij Colijnsplaat als inspiratiebron heeft benut.

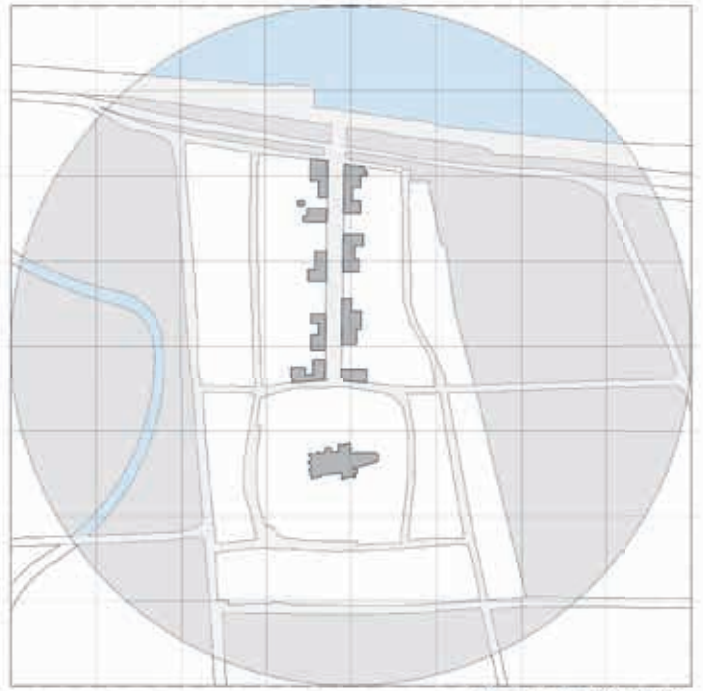
Daaruit volgt de vraag waar de opzet en rechtlijnigheid van Colijnsplaat vandaan kwamen. De combinatie van voorstraat en kerkring, in wezen een samenvoeging van twee middeleeuwse Zeeuwse dorpstypen, het voorstraattedorp en het kerkringdorp, valt terug te voeren op Dirksland, gelegen op Overflakkee (afb. 7).<sup>22</sup> Dit verrees vanaf 1415 aan de rand van de bedijking. Dirksland is het eerste ringstraattedorp, oftewel voorstraat-kerkringdorp, dat wordt gekenmerkt door een buitendijkse haven en een hoofdstraat, de voorstraat genaamd. Deze verbindt de haven bij de dijk met de

7. Kaart van de zuidwestelijke delta met in de tekst genoemde plaatsen (tekening Pieter van der Weele)

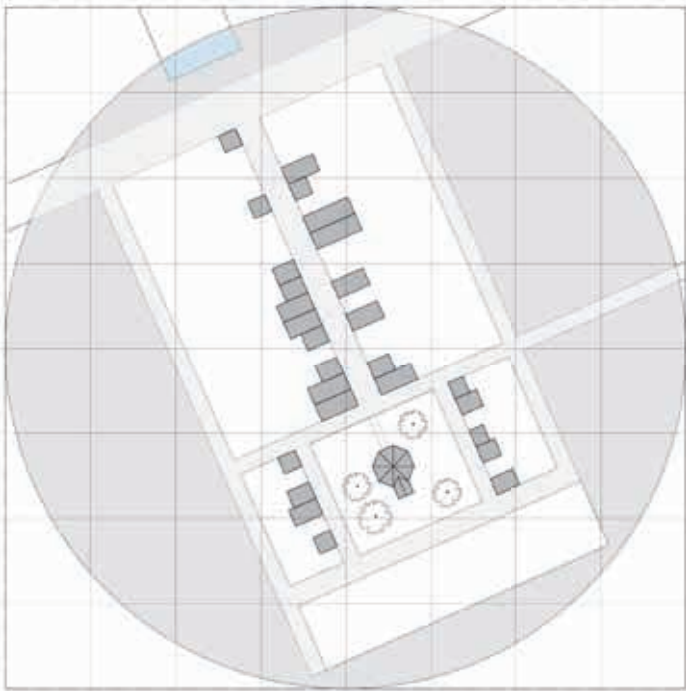




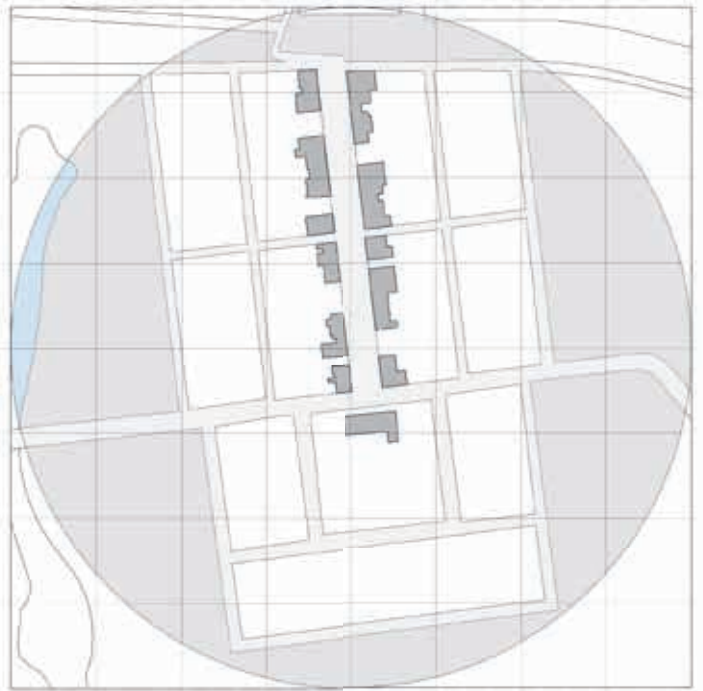
Dirksland 1415



Sommelsdijk 1465



Ruigenhil (Willemstad) 1565



Colijnsplaat 1598



8. Evolutie van het ringstraatdorp in de zuidwestelijke delta; achter de dorpsnaam staat het stichtingsjaar (tekening Pieter van der Weele)

kerk die omringd is door een ringvormige straat, de kerkring (afb. 8). Nadat dit nieuwe dorpsstijp in 1415 was geïntroduceerd, werd het veelvuldig nagevolgd in nieuwe grote bedijkingen, bijvoorbeeld Middelharnis en Sommelsdijk uit 1465.<sup>23</sup> Deze dorpen vormden het economische en bestuurlijke centrum van een nieuwe samenleving op uit water gewonnen land.

Op afbeelding 8 valt te zien dat de ringstraatdorpen uit de vijftiende eeuw, zoals Dirksland en Sommelsdijk, geen rechthoekige opzet hebben: de kerkring is meer of minder rond, straten zijn niet kaarsrecht en kruisingen niet loodrecht. In de loop van de zestiende eeuw werden de stratenplannen rechthoekiger, wat goed valt te zien in Ruigenhil uit 1565, later Willemstad genoemd naar Willem van Oranje.<sup>24</sup> Dan komt ook de symmetrie nadrukkelijk in beeld: aan beide kanten en op gelijke afstand van de voorstraat loopt een achterstraat en de voorstraat komt precies centraal uit op een rechthoekige kerkring.<sup>25</sup> Colijnsplaat staat aan het eind van de bijna tweehonderdjarige ontwikkeling in de aanleg van ringstraatdorpen in de grote bedijkingen van de zuidwestelijke delta. Deze ontwikkeling valt grotendeels terug te voeren op een klein aantal invloedrijke adellijke families die het initiatief namen tot de bedijkingen en de aanleg van de dorpen: Adriaan van Borssele en zijn vrouw Anna van Bourgondië tijdens de tweede helft van de vijftiende eeuw, de markiezen van Bergen op Zoom en de Oranjes tijdens de zestiende eeuw.<sup>26</sup>

De ordelijke opzet van de dorpen had meerdere redenen. De Klerk schrijft: ‘De meeste voorstraatdorpen vormen het onmiskenbare resultaat van planning. Dit geldt zeker voor de varianten met de kerkring. Hun plaats, en soms ook hun plattegrond, werd vaak al in het plan tot de bedijking en verkaveling van de desbetreffende polder aangeduid. De dorpen dateren meestal uit het jaar waarin de bedijking een feit was, of een tijdstip kort daarna.’<sup>27</sup> Werde het nieuwe land binnen de bedijking ingedeeld volgens een regelmatig systeem, dan lag het voor de hand dit ook te doen met de plattegrond van de nieuwe nederzetting. In verband met de bouw van nieuwe steden in de late Middeleeuwen merkt architectuurhistoricus Wim Boerefijn op dat als een landschap regelmatig was verkaveld, de stadsplattegrond die in dat landschap werd aangelegd doorgaans daarmee overeenstemde en dus eveneens regelmatig van opzet was.<sup>28</sup> Hij noemt ook diverse praktische redenen voor een rechthoekige opzet. Deze was eenvoudig te concipiëren, uit te leggen aan landmeters en uit te zetten op de grond. Rechthoekige kavels met uniforme afmetingen maakten het gemakkelijk om op basis van de oppervlakte belastingen en pacht te berekenen. Bovendien was een rechthoekig stratenplan eenvoudig te overzien, waardoor de publieke orde goed viel te handhaven.

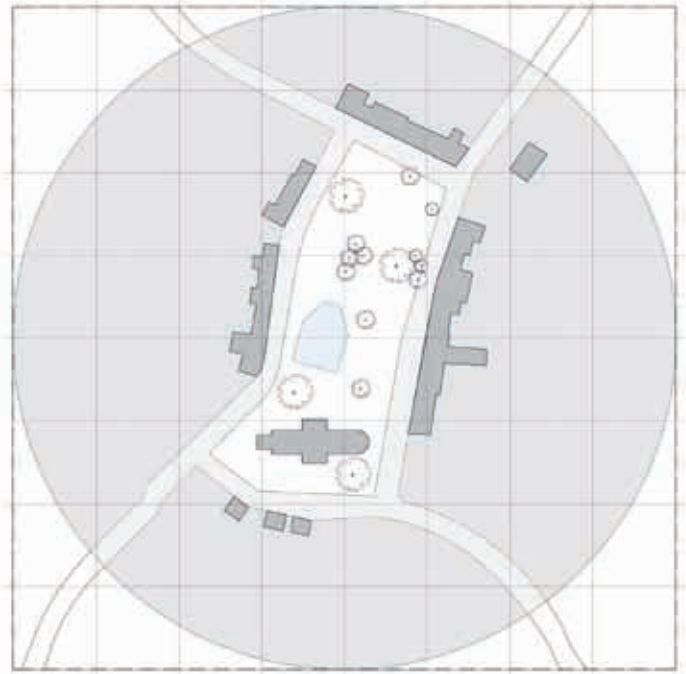
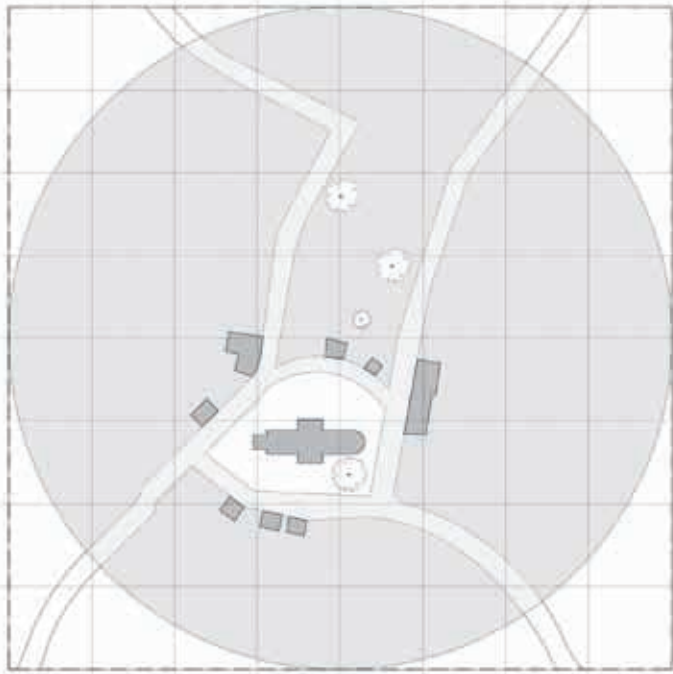
In een artikel in het tijdschrift *Urban Morphology*

gaat Boerefijn nader in op de betekenis die aan rechthoekige plattegronden werd gehecht: ‘Spatial order has always been a tool in forcing culture and control upon a “wild” nature and otherwise hostile territory, thus strengthening societal (and cosmological) order. The orthogonal plan is a very practical way to bring regular order to urban form. We human beings need to make everything we experience or conceive fit into an easily comprehensible system. We look for regularity in the world as we experience it, and subsequently we impose the rules that we abstracted on the world as it is, to make it fit even better our understanding of it. [...] Moral perfection could be symbolized by the geometrical form of the square.’<sup>29</sup> Iets dergelijks geldt ook voor de ringstraatdorpen. Vanaf het moment dat Adriaan van Borssele en zijn vrouw Anna van Bourgondië deze lieten bouwen, waren dat niet alleen de economische en bestuurlijke centra van de bedijkingen maar ook statussymbolen. Adriaan en Anna zullen hebben gedacht: nieuw land, een nieuwe samenleving, daar hoort natuurlijk ook een ontworpen nieuwe nederzetting bij, meer dan zomaar een dorp; dat zal ons aanzien, onze invloed en onze inkomsten vergroten.<sup>30</sup> Dit moet Soetwater hebben aangesproken. Blijft de vraag waardoor hij is geïnspireerd voor het rechthoekige plein van Borssele en de oriëntatie op het noorden.

#### ORIËNTATIE

Zoals gezegd was Pieter van der Nisse, baljuw van het dorp Nisse, zowel medebedijker van Borssele als landmeter van het nieuwe land en dorp. Nisse, waar Pieter zijn belangrijke bestuurlijke functie vervulde en de wortels lagen van de tweede nauw bij de bedijking betrokken burgemeester David van der Nisse, is gesitueerd ten noordoosten van Borssele, centraal in de Zak van Zuid-Beveland. Het oude dorp wordt gekenmerkt door een min of meer rechthoekig plein, waarop aan de zuidkant de kerk staat en aan de noordkant de vate ligt (afb. 9). Middeleeuwse dorpen met zo’n plattegrond zijn zeldzaam in Zeeland. Uit archeologisch onderzoek is gebleken dat Nisse oorspronkelijk een kerkringdorp was, maar dat bewoners langs de twee landwegen vanaf de kerkring richting het noorden huizen bouwden. De sloot die de kerk omringde werd gedempt en de twee wegen met huizen erlangs noordelijker met een straat verbonden. Dit resulteerde in het aan vier kanten bebouwde langwerpige plein, dat vanaf 1326 in schriftelijke bronnen wordt genoemd.<sup>31</sup>

Vergelijken we Borssele met Nisse, dan vertoont het nieuwe dorp een reeks opvallende overeenkomsten met het oude: de centrale ligging (Nisse in oudland, Borssele in nieuwland<sup>32</sup>), het rechthoekige plein met aan de zuidkant de kerk en aan de noordkant de vate, en bovenal de oriëntatie van dit plein op het noorden. Het plein van Borssele kan worden beschouwd als een generationaliseerde, rechthoekige nieuwe versie van het

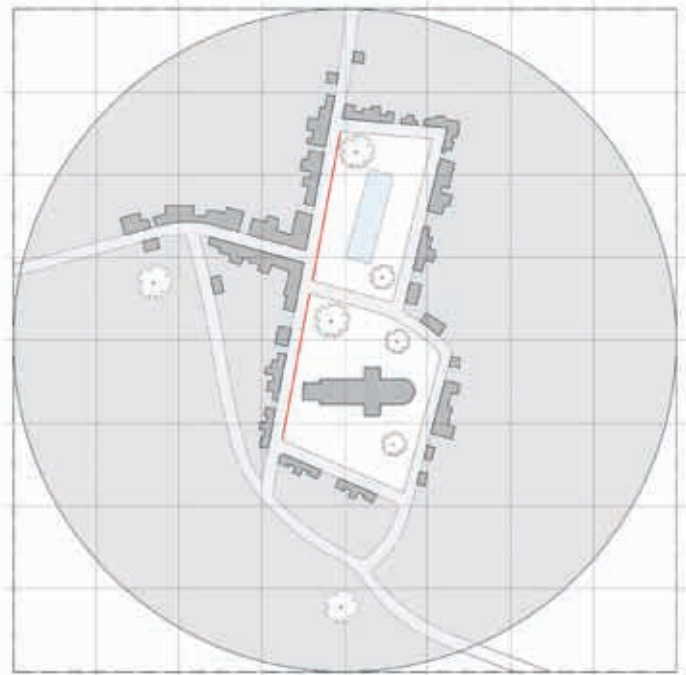


0 100 200



9. Reconstructie van de plattegrond van Nisse in de beginfase, toen het een typisch kerkringdorp was (links). Plattegrond van Nisse nadat de straat ten noorden van de kerk was verlegd en het rechthoekige plein met de vate was ontstaan (rechts) (tekeningen Pieter van der Weele)

10. Reconstructie van de plattegrond van Kloetinge in de beginfase, toen het een typisch kerkringdorp was, met een vate die vermoedelijk terugging op een oude kreek (links). Plattegrond van Kloetinge nadat het gebied met de vate ten noorden van de kerk door de aanleg van straten en huizen de vorm van een rechthoekig plein had gekregen; de lange zijden van het plein en de kerkring (rood gemarkeerd) hebben ongeveer dezelfde lengte (rechts) (tekeningen Pieter van der Weele)



0 100 200

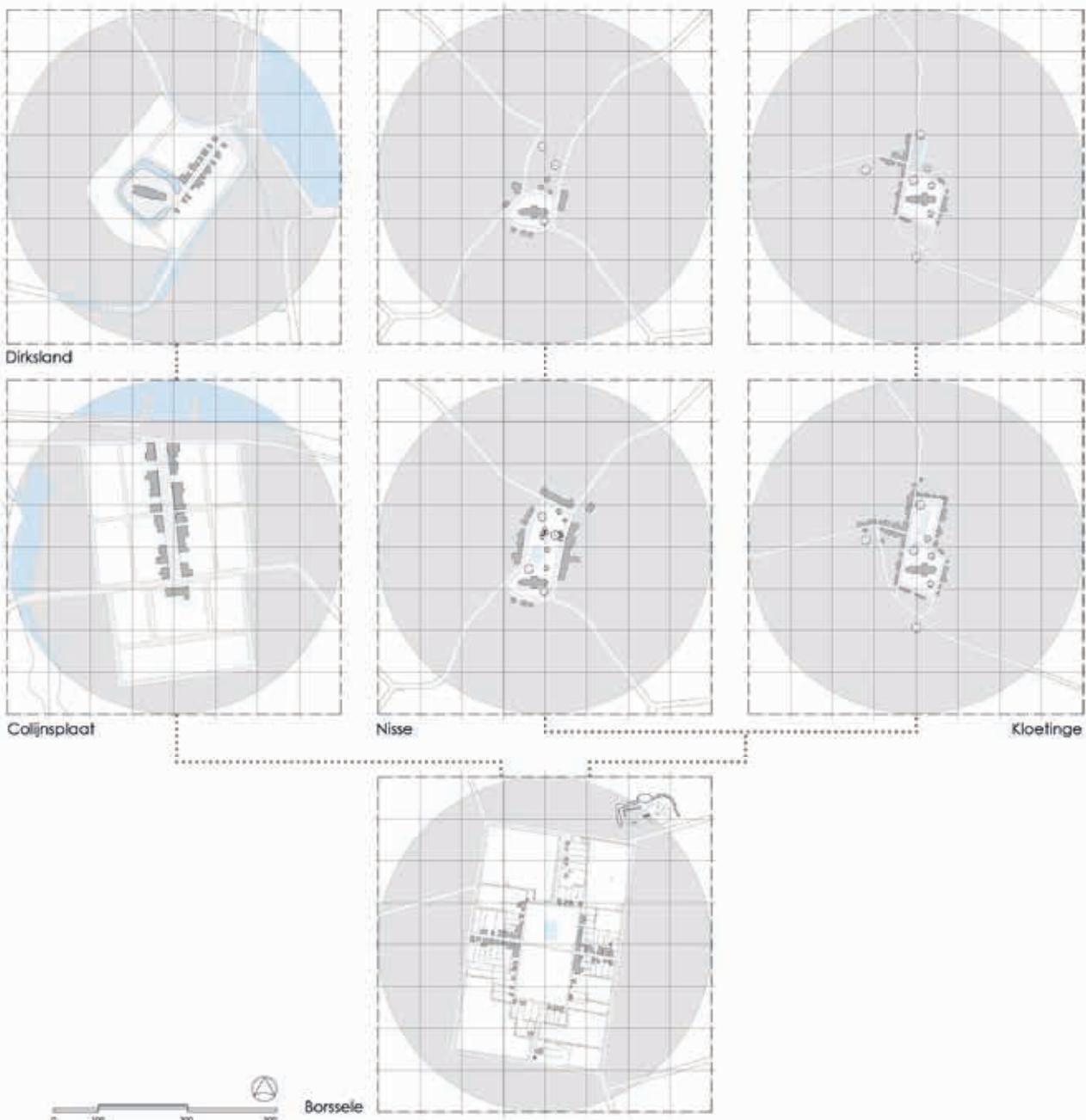


plein in Nisse. Nisse was het belangrijkste en grootste dorp in de Zak van Zuid-Beveland. In het noordelijk deel van Zuid-Beveland wordt Kloetinge gekenmerkt door een overeenkomstige bijzondere opzet en gefaseerde totstandkoming als Nisse (afb. 10). Kloetinge was oorspronkelijk eveneens een kerkringdorp, dat in elk geval teruggaat tot de elfde eeuw. Het langwerpige op het noorden georiënteerde plein met op de zuidelijke helft de kerk en op de noordelijke helft de vate, vermoedelijk een oude kreekrest, ontstond omstreeks dezelfde tijd als dat in Nisse.<sup>33</sup>

In 1572, toen Cornelis Soetwater rond de twaalf jaar was, ging Kloetinge tijdens gevechten tussen de Geu-

zen en de Spanjaarden in vlammen op.<sup>34</sup> Vijf jaar lang trokken vervolgens de strijdende partijen een spoor van vernieling door het platteland op de Zeeuwse eilanden. Deze aangrijpende gebeurtenissen in de beginjaren van de Opstand zullen grote indruk hebben gemaakt op de jonge Cornelis. Geïnspireerd door de vrede en het optimisme tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) wilde Soetwater ongetwijfeld een daad stellen toen hij in 1614 als burgemeester van Goes en dijkgraaf in de positie was het initiatief te nemen tot de bedijking van Borssele, waarbij een en ander samen kwam in de uitgesproken plattegrondvorm van het dorp Borssele (afb. 11).<sup>35</sup>

11. Herkomst van de plattegrond van Borssele verbeeld in de vorm van een ontwikkelingsreeks (tekening Pieter van der Weele)



## CONCLUSIE

Soetwater en zijn medebedijkers zetten de eerbiedwaardige traditie voort die in de loop van de vijftiende eeuw met de aanleg van de ringstraatdorpen in de grote bedijkingen van Flakkee was ingezet door Adriaan van Borssele, dus was het mooi meegenomen dat het nieuwe dorp Borssele werd gesticht naast de resten van het stamslot van de familie van Borssele. De symbolische betekenis van de nieuwe dorpen die voor Van Borssele en zijn navolgers, de markiezen van Bergen op Zoom en de Oranjes, van belang was naast de economische en bestuurlijke functie, zette Soetwater naar zijn hand. Door de tendens naar rechtlijnigheid en de symmetrie in de aanleg van de ringstraatdorpen uit de zestiende eeuw verder te brengen met de dubbel symmetrische plattegrond van Borssele, kon hij de overwinning van de ratio op de chaos benadrukken. Niet alleen in de zin dat het woeste water werd omgezet in geordend cultuurlandschap, maar ook dat na de jarenlange oorlog met het Twaalfjarig Bestand een periode van rust en orde en een zonnige toekomst aanbraken.

Door het plein van Borssele nadrukkelijk en tegendraads, want bepaald niet praktisch ten opzichte van

het polderraster, op het noorden te oriënteren en vorm te geven naar voorbeeld van het belangrijkste dorp in het oudland van de Zak van Zuid-Beveland Nisse, verankerden Soetwater, burgemeester David van der Nisse en landmeter Pieter van der Nisse het nieuwe dorp welbewust in de nabije omgeving. Bovendien kan Borssele gezien de overeenkomsten met het tijdens de Opstand verwoeste Kloetinge worden opgevat als een symbool van het herstel en de wederopstanding van Zuid-Beveland na jarenlang oorlogsgewoel.

Kortom, in de vorm en oriëntatie van de plattegrond van Borssele komt het beste uit de Zeeuwse bedijkings- en dorpaanlegtraditie én uit de meest opvallende oude Zuid-Bevelandse dorpen samen en wordt dit gecombineerd en vernieuwd: enerzijds voortbordurend op het bestaande, anderzijds afwijkend door het centrale rechthoekige plein in samenhang met de dubbele symmetrie die in geen enkele eerdere dorpsstichting is terug te vinden. We zullen het nooit zeker weten, maar wellicht droomde burgemeester Cornelis Soetwater over Borssele als een symbool van een glorieuze toekomst voor Zeeland, in het bijzonder Goes en Zuid-Beveland, in de jonge Republiek.

Pieter van der Wee schreef onder begeleiding van Reinout Rutte tijdens zijn Master 2 op de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft een scriptie over Borssele. Deze scriptie vormde het uitgangspunt voor dit artikel over Borssele, dat Van der Wee en Rutte samen schreven. Van der Wee ontving voor zijn bijdrage aan het onderzoek een studiebeurs van de Nikos & Lydia Tricha Foundation for Education and European Culture.

## NOTEN

- 1 Zie en vergelijk: A.P. de Klerk, 'Bewoningsvormen van het oude en van het nieuwe land. Dorpen in Zeeland', in: M.W. Heslinga e.a., *Nederland in kaarten. Veranderingen van stad en land in vier eeuwen cartografie*, Ede 1985, 72-75; J. de Ruiter, *Borssele. Dorp bewesten de vijfzode*, Goes 1994; C. Steenbergen e.a., *De Polderatlas van Nederland. Pantheon der Lage Landen*, Bussum/Delft 2009, 282-295.
- 2 De Ruiter 1994 (noot 1), 8.
- 3 De Ruiter 1994 (noot 1), 18; M. Vrijlandt e.a., *Borssele & polder. 400 jaar*, Borssele 2016, 15.
- 4 L.J. Abelman, 'Cornelis Adriaenszoon Soetwater. Ontwerper van het grondplan van het dorp Borssele', *Zeeuws Tijdschrift* 21 (1971), 48-51, 51.
- 5 De gebieden in het zuidwestelijk zeeleilandschap die voor 1250 in cultuur zijn gebracht worden oudland genoemd, die na 1250 nieuwend. Zie daarover: A.P. de Klerk, 'Zuidwestelijk zeeleilandschap', in: S. Barends e.a. (red.), *Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering*, Utrecht 2010, 32-45.
- 6 Vrijlandt e.a. 2016 (noot 3).
- 7 Abelman 1971 (noot 4), 48.
- 8 Abelman 1971 (noot 4), 49.
- 9 Abelman 1971 (noot 4), 49.
- 10 A.P. de Klerk, 'Dorpen in soorten. De Zeeuwse dorpen, onderscheiden naar hun plattegrondsvorm', in: K. Bos, J. van Damme en A. de Klerk (red.), *Dorpen in Zeeland*, Middelburg 1991, 69-80.
- 11 De Klerk 1991 (noot 10), 76-77.
- 12 Vrijlandt e.a. 2016 (noot 3), 16. Het kerkgebouw werd pas voltooid in 1851.
- 13 R. Rutte, 'Wording en vorm van de dorpen in de bedijkingen van Voorne-Putten en de Hoekse Waard (13e-17e eeuw)', *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 26 (2008), 53-66; R. Rutte, 'Nieuw land - nieuwe samenleving - knappe nederzetting. Dorpen in de vijftiende- en zestiende-eeuwse bedijkingen in de zuidwestelijke delta', in: H. Baas e.a. (red.), *Historisch cultuurlandschap in Nederland. Vijf bijdragen*, Utrecht 2010, 71-95.
- 14 P.J. 't Hooft, *Dorpen in Zeeland*, Amsterdam 1944.
- 15 De Ruiter 1994 (noot 1), 25-26. Het betreft documenten in het gemeentearchief van Goes, waaronder cijnslijsten over het uitgeven van bouwpercelen in Borssele, die in de publicatie van De Ruiter uitgebreid aan bod komen. Zie voor de archiefstukken: H. Uil, *Inventaris van het archief van de stad Goes*, hoofdstuk v. C Rekeningen van ontvangsten en uitgaven door de rentmeesters van de heerlijkheid Borssele, inventarisnummer 1599 voor de rekeningen uit 1622 en inventarisnummer 1601 voor die uit 1627.
- 16 Mogelijk is de noordkant van het plein pas tijdens de achttiende eeuw bebouwd. Zie daarover: De Ruiter 1994 (noot 1), 26.
- 17 De Ruiter 1994 (noot 1), 25-26.
- 18 Zie: R. Rutte en B. Vannieuwenhuyze, *Stedenatlas Jacob van Deventer. 226 stadsplattegronden uit 1545-1575. Schakels tussen verleden en heden*, Bussum/Tielt 2018, 24. Jacob van Deventer oriënteerde zijn stadsplattegronden tussen ongeveer 1545 en 1575 op het noorden. Zijn noorden vertoont een afwijking van ongeveer 12 graden oostelijk ten opzichte van het ware noorden. Zie bijvoorbeeld Van Deventers plattegrond van Elburg met daarnaast een recent Google Earth-beeld op pagina 433. Vergelijk: C.G. Langereis en H. Kars, 'Paleomagnetische datering van de kalkoven te Nijmegen', in: *Nederlandse Archeologische Rapporten* 9, Amersfoort 1990, 63-69, i.h.b. 65, waar sprake is van een afwijking van 9 graden.
- 19 Vergelijk: Steenbergen e.a. 2009 (noot 1), 498.
- 20 A.P. de Klerk, *Het Zeeuwse monument. Het voorstraatdorp Colijnsplaat*, Goes 1998, 18.
- 21 H. Hollestelle, *Beschermde stads- en dorpsgezichten ingevolgde artikel 35 van de Monumentenwet 1988. Colijnsplaat, gemeente Noord-Beveland*, Den Haag 1988, 2.
- 22 Rutte 2010 (noot 13), 73-75.
- 23 Rutte 2010 (noot 13), 75-86.
- 24 Rutte 2010 (noot 13), 86-89. Vergelijk: Steenbergen e.a. 2009 (noot 1), 497-498.
- 25 Soms wordt de rechtlijnige opzet van Borssele in verband gebracht met de begin zeventiende eeuw in Leiden docerende wiskundige en ingenieur Simon

Stevin; zie bijvoorbeeld: De Klerk 1985 (noot 1), 72. Daarbij is wel verondersteld dat Zeeland een perifeer, geïsoleerd eilandengebied in de Republiek was, waar een bijzondere plattegrond als die van Borssele niet bedacht zou kunnen zijn door de autochtonen. Een dubbel misverstand, aangezien het water toentertijd juist de verbindende infrastructuur vormde en tijdens de vijftiende-zeventiende eeuw niet het hart van Holland maar de zuidwestelijke delta een rijke traditie en praktijk kende in de aanleg van nieuwe dorpen. Anders gezegd: bij het aanleggen van een nieuw dorp lieten Zeeuwen zich inspireren door deze traditie en praktijk, die samenhangen met de bedijkingen in de zuidwestelijke delta, en niet door een theoreticus in Leiden. Lang werd aangenomen dat Stevin grote invloed had op de steden-

bouwkundige praktijk in de zeventiende eeuw; zie bijvoorbeeld: E. Taverne, 'Stevens koopmansstad', in: M. Jonker, L. Noordegraaf en M. Wagenaar (red.), *Van stadskern tot stadsgewest. Stedenbouwkundige geschiedenis van Amsterdam*, Amsterdam 1984, 89-100. Uit de volgende recente publicaties blijkt dat dat niet zo is: C. van den Heuvel, 'De Huysbouw'. *A reconstruction of an unfinished treatise on architecture, town planning and civil engineering by Simon Stevin*, Amsterdam 2005, 51-59; R. Rutte en J.E. Abrahamse (red.), *Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling*, Bussum/Delft 2014, 195-209 en 258-260.

*Geografisch Tijdschrift* 31 (2013), 3-15.  
 29 W. Boerefijn, 'Geometry and medieval town planning. A contribution to the discussion', *Urban Morphology* 4 (2000), 25-28, 26-27.  
 30 Rutte 2010 (noot 13), 86.  
 31 J. de Ruiter, *De geschiedenis van Nisse*, Borssele 1987, 5.  
 32 De Klerk 2010 (noot 5).  
 33 M. van der Jagt, 'Klusdorp blijft een rijk dorp', *Provinciale Zeeuwse Courant* 29 augustus 2001, 25.  
 34 L.J. Abelmann, 'Cornelis Adriaensz. Soetwater', in: *Encyclopedie van Zeeland*, Middelburg 1982-84 [https://encyclopedievanzeeland.nl/Cornelis\\_Adriaensz.\\_Soetwater](https://encyclopedievanzeeland.nl/Cornelis_Adriaensz._Soetwater).  
 35 Zie over Zeeland in de Gouden Eeuw: P. Brusse en W. Mijnhardt (red.), *Geschiedenis van Zeeland. Deel II: 1550-1700*, Zwolle 2012.

**P.A. VAN DER WEELE** haalde zijn diploma Architectuur in 2019 aan de Universiteit van Patras in Griekenland. In hetzelfde jaar werd hij toegelaten tot de Masteropleiding Architectuur aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft, met een studiebeurs van de Foundation for Education and European Culture. Zijn afstudeerrichting is Heritage & Architecture.

**DR. R.J. RUTTE** is stads- en architectuurhistoricus. Sinds 2004 werkt hij als universitair docent bij de leerstoel Architectuur- en Stedenbouwgeschiedenis aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft.

## THE STORY BEHIND BORSSELE'S FORM AND ORIENTATION ORIGINS AND SIGNIFICANCE OF A SEVENTEENTH-CENTURY ZEELAND VILLAGE PLAN

PIETER VAN DER WEELE AND REINOUT RUTTE

The village of Borssele was founded in 1616 in a polder of the same name on the island of Zuid-Beveland in the province of Zeeland. The driving force behind both the diking of the polder and the construction of the village during the Twelve Year Truce (1609-1621) in the young Dutch Republic was the mayor of the city of Goes, Cornelis Soetwater. This article argues that the unusual form and orientation of the Borssele village plan reflects a conscious decision by Soetwater to combine and improve on the best of the Zeeland's impoldering and village planning tradition, and on the most striking old Zuid-Beveland villages.

Soetwater's decision to give Borssele's main square a resolutely northern orientation and an unconventional, rotated positioning within the polder grid, and to model its plan on that of the most distinctive medieval villages on the islands of Zuid-Beveland, Nisse and Kloetinge, served to anchor the new village emphatically in its immediate surroundings.

Moreover, Borssele represents the culmination of an honourable tradition initiated during the fifteenth century by the Zeeland nobleman Adriaan van Borssele with the construction of *ringstraatdorpen*<sup>1</sup> such as

Dirksland, Sommelsdijk and Middelharnis, in the large Flakkee polders. The marquises of Bergen op Zoom and the family of Orange continued this tradition during the sixteenth century in the construction of Willemstad and Colijnsplaat, among others.

Soetwater exploited the symbolic significance of these new villages, which was as important to Adriaan van Borssele and his followers as their economic and administrative function, for his own purposes. By continuing a trend towards orthogonality and symmetry in the layout of sixteenth-century *ringstraatdorpen* in the double symmetry of the Borssele street plan, Soetwater was able to emphasize the victory of rationality over chaos. Not just in the sense that the wild water had been turned into orderly cultural landscape, but also in the sense that after many years of war, the Twelve Year Truce had ushered in a period of peace, order and the prospect of a bright future.

1 The *ringstraatdorp* was a combination of two older types of Zeeland village plans, the *kerkringdorp* and the *voorstraatdorp*. Its main street (*voorstraat*) was perpendicular to the polder dike and its landward end terminated in a *kerkring* (church encircled by a street).

# 'HIER WOONT MEN IN DE WERELD'

LUXE HOOGBOUW IN NEDERLAND  
TIJDENS DE WEDEROPBOUW

ERIK LIPS

1. Minervaflat in Groningen rond 1980.  
Op de plaats van het botenhuis staat nu het  
Groninger Museum (foto Groninger Archieven)





Naar de toepassing van hoogbouw voor de volkshuisvesting in de wederopbouw is inmiddels uitgebreid onderzoek gedaan. Dat geldt in veel mindere mate voor luxe hoge woongebouwen in diezelfde periode. Toch heeft dit genre in diverse Nederlandse steden een aantal interessante en geslaagde gebouwen opgeleverd. In dit artikel wordt onderzocht welke factoren ten grondslag liggen aan het succes van deze luxe hoogbouw.<sup>1</sup>



## ZEVEN WOONGEBOUWEN

Over het hoge woongebouw als type in de Nederlandse volkshuisvesting is veel gefilosofeerd, geschreven, vergaderd en hartstochtelijk ruziegemaakt. De discussies erover gaan al terug tot de jaren twintig van de vorige eeuw maar werden na de oorlog opnieuw gevoerd, deels met oude argumenten, deels met nieuwe. In dit artikel wordt de discussie over hoogbouw voor de volkshuisvesting gedurende de wederopbouw slechts waar nodig weergegeven. Deze is op vele plaatsen in detail beschreven en vormt niet het hoofdthema in deze studie.<sup>2</sup>

Dit artikel gaat over het luxe hoge woongebouw in de periode 1948-1963. Hierover bestond veel minder discussie. Het initiatief voor dit soort projecten kwam vooral van particuliere bouwondernemers. Zij bouwden liever dan dat zij discussieerden, maar dat wil niet zeggen dat zij maar wat deden. Zij hadden veel kennis van de markt: van verhuur- of verkoopbaarheid, van materialen en van luxevoorzieningen. Aan de hand van zeven voorbeelden wordt in dit artikel uiteengezet waarom deze gebouwen tot op de dag van vandaag uitstekend voldoen: de Minervaflat in Groningen (1954), de flat aan de Bouriciusstraat in Arnhem (1956), de Parkflat in Rotterdam (1958), de Sterflats in Nijmegen (1960), de Parkflat Zuiderhout in Haarlem (1960), de Prinsesseflat in Amsterdam (1961) en de Oranjepleinflat in Maastricht (1962) (tabel 1). Deze voorbeelden zijn uiteraard niet willekeurig gekozen: ze staan verspreid over het land in grote en middelgrote steden, bestaan uit twaalf tot zeventig woningen en variëren ook flink in uiterlijke verschijningsvorm. Samen geven ze een goede indruk van het luxe hoge woongebouw gedurende de wederopbouw.<sup>3</sup> Enkele van deze gebouwen hebben inmiddels een monumentenstatus of maken deel uit van een beschermd stadsgezicht. Kennelijk vormen hun kwaliteiten constanten die meer dan een halve eeuw overeind zijn gebleven.

In de jaren vijftig was het voor veel private woningbouwers, woningcorporaties en gemeenten volstrekt helder dat voor hoge woningbouw slechts een kleine groep intrinsiek belangstellenden bestond. J.P. Noordijk, hoofdingenieur gemeentewerken van Apeldoorn, formuleerde het in 1960 zo: '[...] laten we het spel van krachten vrij verlopen, dan blijkt het, dat de thans bestaande hoogbouw bewoond wordt door een bijzondere groep van mensen, een beetje bohémien of een beetje intellectueel, een groep die zeker niet wordt gevormd door de doorsnee Nederlander'.<sup>4</sup> Daarbij bestond de overtuiging dat bewoners voor deze woonvorm gewonnen zouden kunnen worden door luxe voorzieningen. Ook dit begrepen de particuliere bouwondernemers goed. Zij afficheerden hun woongebouwen dan ook als toonbeeld van modern wooncomfort. Dit alles vereiste een zekere wooncultuur, inclusief toezicht, in de persoon van een huismeester.

Deze woongebouwen ontstonden onder relatief gunstige omstandigheden. We zien dat pas vanaf 1962-1963 hoogbouw vrijwel volledig het terrein werd van grote bouwconsortia en de kosten werden gedrukt door rationalisatie van het bouwproces en repetitie van een beperkt aantal variaties. Daarentegen betreffen de voorbeelden op één uitzondering na unieke opdrachten, bedoeld voor een specifieke plek. De bouwondernemers of investeerders hadden hun publiek goed voor ogen en pakten flink uit: niet alleen wat betreft voorzieningen, maar ook waar het gaat om materiaalgebruik en esthetiek. Voor dit laatste was de betrokkenheid van een – liefst bekende – architect een voorwaarde. Alle hier gebruikte voorbeelden werden ontworpen door architecten van naam. Het moet voor deze architecten, die ook in de volkshuisvesting actief waren, een verademing zijn geweest eens zonder wurgende budgetten te kunnen werken. Hun ontwerpplezier en de wil om voor de toekomstige bewoners een doordachte en comfortabele woning te realiseren, is in veel van de projecten terug te zien. Uit dit onderzoek blijkt ten slotte ook dat de situering van de luxe hoogbouw veel toevoegt aan het ondervonden woongenot. Zonder uitzondering bevinden deze gebouwen zich op bijzondere plaatsen in de stad: niet ver van stedelijke voorzieningen, bij een stadspark, een vijver, op een vrije of opengevallen plek in een wijk met een volgroeid bomenbestand en met een meer dan gemiddeld fraai uitzicht.

## LUXE HOOGBOUW: VOOR WIE?

Hoogbouw was niet voor iedereen. Maar sommige deskundigen meenden wel degelijk een publieke belangstelling te zien. Zoals geneeskundig inspecteur voor Gelderland W. Weebers, die het wonen in hoge gebouwen 'een kwestie van woonbeschaving' noemde; 'De bewoner van de grote stad begint meer naar deze woonvorm te verlangen'.<sup>5</sup> Architect Willem van Tijen (1894-1974) was al voor de oorlog bekend om zijn hoogbouwprojecten voor de volkshuisvesting en voor het luxe segment. Hij schreef in 1958 dat hoogbouw alleen op bijzondere locaties en voor bijzondere categorieën huishoudens wenselijk was, en niet moest worden toegepast om de bebouwingsdichtheid van uitbreidingswijken te vergroten. Voor gezinnen met kinderen achtte hij deze woonvorm ongeschikt.<sup>6</sup> Over het gewenste aandeel hoogbouw in het totaal van nieuw te bouwen woningen verschilden deskundigen van mening. Een enkeling waagde zich aan het noemen van een percentage. Lotte Stam-Beese (1903-1988), hoofdarchitect bij de Rotterdamse dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw, meende dat 8% hoogbouw in een wijk 'aanvaardbaar en sociaal verantwoord' was.<sup>7</sup> De eerdergenoemde Noordijk was bereid aan te nemen dat misschien wel een kwart van de bevolking in hoogbouw zou willen wonen. Hij zag wel problemen, vooral



2. Parkflat Zuiderhout in Haarlem, kort voor oplevering in 1960 (foto C. de Boer, Provinciaal Archief Noord-Holland)

in de kleinere steden waar men nog weinig bekend was met het wonen in een flat, laat staan in een hoge flat: 'Laten we goed begrijpen dat, afgezien van de bevolking in de grote steden, vrijwel niemand om deze woonvorm vraagt en vrijwel niemand bereid is meer geld te geven voor extra hoogte, maar wel voor extra gerief – en dan nog alleen maar wanneer een en ander binnen het bereik van zijn financiële mogelijkheden ligt.'<sup>8</sup>

In 1961 verscheen het langverwachte rapport van de Commissie Hoogbouw-Laagbouw met de uitkomsten van jarenlang onderzoek naar de wenselijkheid van hoge en lage woningbouw in Nederland. Het rapport bevat veel argumenten vóór hoogbouw, van zowel economische als ideologische aard. Toch is de conclusie opvallend zuinig, namelijk dat 'hoogbouw voorsnog niet geschikt is als algemene woonvorm, maar voornamelijk als woongelegenheden voor een beperkte categorie van cultureel meer ontwikkelde gezinnen van middelbaar of hoger inkomensniveau'.<sup>9</sup> Wat dit betreft is ook de specificering van de beoogde bewonersgroep voor luxe hoogbouw door aannemer Huibert van Saane interessant. Van Saane was tevens directeur van de corporatie Nederlandse Maatschappij voor Volkshuisvesting (NEMAVO) en kende de woningbehoeften in Ne-

derland goed. In 1968 schreef hij dat zijn bedrijf zich met enkele luxe hoogbouwcomplexen had gericht 'op de wens van velen, meest oudere echtparen, om hun te ruime villa of herenhuis te kunnen verwisselen voor een moderne flat, met alle comfort en de accommodatie van weinig, maar ruime vertrekken'.<sup>10</sup> Uit bovenstaande citaten tekent zich een bepaald publiek af voor de luxe hoogbouw: (groot)stedelijk, hoogopgeleid, bemiddeld en in voor iets nieuws. Het betreft paren, wellicht op leeftijd, zonder kinderen of met inmiddels uithuiszige kinderen, en alleenstaanden die uit zijn op comfort en moderniteit. Het bouwen voor het meer vermogende volksdeel werd overgelaten aan particuliere bouwers en investeerders. Het betrof een niche-markt, maar interessant genoeg om op te opereren.

Een van de luxe flatgebouwen die Van Saane realiseerde, is de Parkflat Zuiderhout in Haarlem (1960), ontworpen door architect Henri Tino Zwijs (1900-1992) (afb. 2). Hoe goed Van Saane zijn publiek kende, blijkt wel: alle flats raakten spoedig verkocht, inderdaad aan oudere echtparen, weduwen en weduwnaars en ongetrouwde 'juffrouwen'. Onder de bewoners vond men onder anderen artsen en specialisten, notarissen, leraren en leraressen. Ten minste één barones en één jonkheer kozen voor een flat in Zuiderhout. Op latere



leeftijd verruilde Zwiërs zelf zijn woning in de buurt voor een appartement in 'zijn' Parkflat. Gezinswoningen werden de flats – ook de grotere – vrijwel nooit. De bewoners waren zich van meet af aan sterk bewust van de *standing* van hun gebouw. Het buitenhangen van wasgoed diende vermeden te worden, net als het plaatsen van afval op de keukenbalkons. Uit notulen komt een sfeer van hoffelijkheid tussen de bewoners naar voren, al maakte de tegenvallende gehorigheid van de woningen afspraken over geluidsoverlast noodzakelijk. Het bespelen van muziekinstrumenten werd echter geenszins verboden; dit hoorde bij de cultuur van deze bewoners. Al met al was het overtuigend modern en uiterst comfortabel wonen in de Parkflat Zuiderhout. De prijzen waren er overigens ook naar: de kooprijzen van de appartementen varieerden bij oplevering van 29.000 gulden voor een tweekamerappartement van circa 55 m<sup>2</sup> tot 58.000 gulden voor een vierkamerwoning van circa 125 m<sup>2</sup>. Dit waren in die tijd indrukwekkende bedragen; voor minder waren in de regio Haarlem ook ruime middenstandswoningen te koop. Nog aanzienlijk hoger lagen de prijzen in de Parkflat van Ernest Groosman in Rotterdam, al moet gezegd worden dat de oppervlakten van de woningen daar gemiddeld groter waren dan in Haarlem. Het tijdschrift *De Maasstad* berichtte in mei 1958 dat een driekamerwoning in de Parkflat 47.600 gulden kostte, een vierkamerflat 57.600 en een vijfkamerflat 72.600. Deze laatste had dan wel een zeer royale oppervlakte: 154 m<sup>2</sup>. Het publiek was dan ook select: tot de bewoners behoorde architect Jaap Bakema (1914-1981).<sup>11</sup>

De bewoners van luxe hoogbouw waren bereid voor hun nieuwe woning flink in de buidel te tasten. Of zij uitsluitend wilden betalen voor 'extra gerief' en niet voor hoogte, zoals Noordijk in 1960 meende, is daarbij de vraag. De hoogte van het gebouw werd bij beide parkflats als een waardevol extra benadrukt. Groosman stelde: 'Hier woont men niet meer in een straat, een laan of aan een weg. Hier woont men in de wereld' (afb. 3).<sup>12</sup> De verkoopadvertentie vermeldt verder dat vanaf de hoogste verdiepingen de zee zichtbaar is en dat de grote zeeschepen van de Holland-Amerika Lijn op 250 meter van de flat voorbijvaren.<sup>13</sup> De verkoopbrochure voor de Parkflat Zuiderhout in Haarlem vestigt de aandacht op het wijde en onbelemmerde uitzicht dat de appartementen over het omringende park (de Haarlemmerhout) en de stad geven. Een bewaard gebleven maquette met kooprijzen van de appartementen laat zien dat de bedragen per verdieping stegen.<sup>14</sup> Hoogte had dus wel degelijk een prijs. Hierbij moeten we niet vergeten dat wonen op aanzienlijke hoogte in de wederopbouw een noviteit was, die onge-

twijfeld de glamour en allure van de moderne, kosmopolitische steden opriep.

Het is goed om stil te staan bij het subjectieve begrip luxe. Ideeën over wat basisvoorzieningen zijn en wat luxe is veranderen met de tijd. In de wederopbouwperiode werden centrale verwarming, een liftinstallatie, voortdurende leverantie van warm water en een ruime keuken met inbouwkoelkast als luxe beschouwd. Het was voor welvarende burgers vrijwel onmogelijk om aan dienstpersioneel te komen. Dit maakte een praktische en comfortabele keuken noodzakelijk.<sup>15</sup> Een badkamer met ligbad en dubbele wastafel was ongetwijfeld luxe, net als een standaardparketvloer. Een gemeenschappelijke wasruimte met was- en droogmachines en de aanwezigheid van autogarages behoorden tot 'extra gerief'. Een huistelefoon en de diensten van een huismeester waren dat ongetwijfeld ook. Ten slotte waren ook een gemeenschappelijk dakterras en door de huismeester beheerde logeerkamers bijzondere voorzieningen. Kijken we naar de oppervlakten van luxeappartementen uit deze periode, dan zijn die in onze ogen vaak bescheiden. Daar staat tegenover dat de plattegronden van deze gebouwen zonder uitzondering zeer uitgekiend zijn en ook qua oppervlakte gunstig afsteken bij de maten die in de sociale woningbouw werden gehanteerd.

#### DE 'MARKETING': MODERN COMFORT EN GEMEENSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

De sensatie van de hoge woning werd in de 'marketing' – al was dit woord nog niet echt ingeburgerd – flink uitgebuit. Vrijwel alle brochures, advertenties en artikelen wijzen op het bijzondere uitzicht dat door de bewoners vanuit de nieuwe en lichte woning genoten zal gaan worden. De Sterflats in Nijmegen bieden door hun hoogte én een hoge ligging in de stad een verbluffend zicht op de Waal richting Duitsland. De Oranjepleinflat in Maastricht biedt uitzicht over het mergelland. De bewoners van de kleine woontoren aan de Bouriciusstraat in Arnhem overzien de heuvels van Park Sonsbeek en vanuit de Minervaflat in Groningen kijkt men over de stad en een plezierhaven.

De nieuwe flats werden op verschillende manieren onder de aandacht gebracht. Fraai verzorgde brochures moesten een nieuwe clientèle overtuigen. Hierin werden de flats, hun ligging, hun zonnigheid en lichtheid, de moderniteit en de ongekende comfortstandaard over het voetlicht gebracht. Ook werden modelwoningen ingericht. We moeten bedenken dat de doelgroep vermoedelijk nog maar zelden een flatwoning had gezien, zeker niet vanbinnen.

De bouw of de oplevering van een hoogbouwproject was gedurende de wederopbouw nog een bijzonderheid, die in de plaatselijke pers ruim aandacht kreeg. Toen het betonskelet – op zichzelf al een bezienswaardigheid – van de Groningse Minervaflat in 1953 het

◀ 3. Parkflat aan de Westzeedijk in Rotterdam, gezien vanuit het park (foto Rick Ligthelm, Rotterdam, 2013, CC BY 2.0)



En U kunt daar wonen! Het flatgebouw, dat in de komende lente gereed komt, bevat namelijk 50 grotere en kleinere flats, die alle te koop zijn! De flats zijn verdeeld over 9 verdiepingen boven de begane grond, die via een ruim trappenhuis of met 2 moderne personenliften, die eveneens toegang geven tot het fraai begroeide dakterras, bereikbaar zijn.

Het gebouw is met alle vereiste service-ruimten uitgerust: autoboxen, rijwielberging, wasautomatiek, logeerkamers en woning voor de huisbewaarder.

Ook de verbindingen zijn ideaal! Het complex ligt vlak bij de uitvalswegen naar Amsterdam, Den Haag en Zandvoort. Er is tevens een directe busverbinding (halte voor het gebouw) met centrum en station van Haarlem!

4. Verkoopbrochure voor de Parkflat Zuiderhout in Haarlem, 1959 (uitgave: H. van Saane/aannemer en H.Th. Fibbe/verkoopmakelaar)

hoogste punt bereikte, was dit aanleiding voor vlagvertoon en krantenfoto's. Uiteraard plaatsten projectontwikkelaars, aannemers of makelaars tegen de tijd dat de gebouwen hun voltooiing naderden advertenties in de plaatselijke kranten. Ten slotte is het interessant dat vaak direct na de oplevering ansichtkaarten van het hoogbouwproject werden vervaardigd. Deze zijn er van de Parkflat in Haarlem, de Oranjepleinflat in Maastricht, de Sterflats in Nijmegen en de Minervaflat in Groningen.

De meeste aandacht in de brochures en advertenties gaat uit naar het voorzieningenniveau. Het moest de toekomstige bewoners duidelijk worden dat men nergens comfortabeler kon wonen dan in een modern flatgebouw. De verkoopbrochure voor de Parkflat Zuiderhout in Haarlem biedt inzicht in zowel de voorzieningen van een luxe flat als de hiermee verbonden levensstijl van de bewoners (afb. 4). We zien een groot, modern ogend gebouw in een groene omgeving, waarvan het duidelijk weergegeven dakterras in de tekst expliciet wordt aangeprezen. Een Citroën DS, in 1959 zonder twijfel de modernste auto die er te vinden was, benadrukt de moderne luxe. De brochure noemt als gemeenschappelijke voorzieningen: een centraal antennesysteem; een 'wasautomatiek' met wasmachines, droogkast en 'verwarmde mangel'; autogarages; de service van een huismeester; logeerkamers; een

fietsenberging en een hobbyruimte. In geval van langdurige afwezigheid van bewoners kon de huismeester de woning en de post verzorgen. Uit een advertentie voor de Parkflat in het *Haarlems Dagblad* blijkt dat de huismeester voor de bewoners ook 'flinke werksters' wierf.<sup>16</sup> Hij hield toezicht op het schoonhouden van de gemeenschappelijke ruimten en zorgde voor de afvoer van het huisvuil, dat in die jaren nog in zinken vuilnisemmers werd verzameld. De woningen zelf waren van veel gemakken voorzien. Bij de deur bevond zich een huistelefoon. Er was een badkamer met ligbad en twee wastafels (of één wastafel en een bidet), onbepakt gebruik van heet water, centrale verwarming en een 'Amerikaanse' keuken. De woonkamers werden desgewenst opgeleverd met parketvloeren, riftvloeren (strokenparket) in de hal waren standaard, wanden en vloeren van keuken en badkamer waren betegeld. De architect voorzag de toepassing van 'Venetian blinds' en zorgde voor een ruimte boven de vensters waarin deze zonwering in opgetrokken toestand onzichtbaar was. Elke woning beschikte over een grote inpandige berging. Het *Haarlems Dagblad* bestempelde de Parkflat als een 'woonpaleis'.<sup>17</sup> De in de brochure voorgespiegelde geneugten van het zonneterras vielen in de praktijk vermoedelijk wat tegen. Het kon er – op negen hoog – flink spoken en wind en brandende zon hebben een weelderige begroeiing altijd in de weg gestaan.<sup>18</sup>

De overige onderzochte hoogbouwprojecten vertonen stevast een aantal van de hierboven genoemde kenmerken. Opvallend is het thema van het dakterras, dat behalve in Haarlem ook voorkomt in de Prinsesseflat in Amsterdam en de Parkflat in Rotterdam. Het wijst erop dat men de hoogte van het gebouw zoveel mogelijk wilde uitbuiten (afb. 5). Huismeesterwoningen treffen we behalve in Haarlem aan in de flats in Amsterdam, Rotterdam en Groningen. Het aantal garageboxen kan flink verschillen, en in sommige voorbeelden ontbreken ze geheel. De ranke Oranjepleinflat in Maastricht bevatte in de onderbouw een kleuterschool en een groot aantal privébergingen, waardoor er geen ruimte was voor garageboxen. Ook de Minervaflat in Groningen heeft geen garages; daar werd de onderbouw gebruikt voor bergingen, een kantoorruimte en een conciërgewoning.

Werden aan de ene kant dus de vrijheid en het moderne comfort van het wonen in een flat benadrukt, aan de andere kant waren ook de gemeenschappelijke ruimtes en voorzieningen van belang. Het duidt erop dat er in een flatgebouw wel degelijk een gemeenschap kon ontstaan. Zeker in het geval er sprake is van koopappartementen geeft een vereniging van eigenaren hier zelfs een juridische vorm aan. Er ontstond een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het onderhoud van het kostbare gebouw, maar ook voor ieders welbevinden daarbinnen.

#### DE ARCHITECT ALS VORMGEVER

Bij alle hier onderzochte hoogbouwprojecten waren architecten van naam betrokken. Dit kwam de esthetische kwaliteit van de gebouwen ten goede, maar ook de kwaliteit van de plattegronden. Het betreft steeds unieke bouwopgaven, waardoor de aandacht van de architect zal zijn uitgegaan naar de verlangens van de toekomstige bewoners zoals die hem door de opdrachtgever werden geschetst. Zo waren in veel gebouwen meerdere woningtypen voorzien: studio's, twee-, drie-, vier- en vijfkamerflats, die zelfs binnen hetzelfde type nog van indeling konden verschillen. Deze variëteit had uiteraard wel een prijsopdrijvend effect. Omdat de projecten vaak op stedenbouwkundig gevoelige plekken verzezen, hield de gemeentelijke overheid de voorstellen vanaf het begin nauwlettend in de gaten. Dit leidde in veel gevallen tot langdurige voorbereidingsprocessen met vele ontwerpstadia, maar het uiteindelijke resultaat was vaak zichtbaar beter dan de oorspronkelijke plannen. De aantrekkelijke bouwbudgetten maakten beter materiaalgebruik mogelijk en zelfs was er geld voor architectonische ingrepen die niet strikt functioneel, maar wel uiterst decoratief waren. Meermaals werd gebruikgemaakt van beeldend kunstenaars, die tekenden voor wandschilderingen, mozaïeken en dergelijke.

De Groningse architect Klaas Gerrit Olsmeijer (1912-

1991) ontwierp in zijn stad de Minervaflat. De architectuur van dit gebouw is ingetogen, maar zeer verzorgd en uitgesproken modern. Het compacte bouwblok, bestaande uit een betonskelet, heeft een levendige gevelindeling die per zijde verschilt. De balkons zijn waar nodig verdiept, om de oostgevel ook van laat zonlicht te voorzien. Voor dit doel werden aan die zijde ook erkers aangebracht. De entreeoverkapping wordt ondersteund door een taps toelopende zuil, die de algemene indruk van rankheid versterkt. Elke etage telt drie appartementen, die met respectievelijk 105 en 85 m<sup>2</sup> voor die periode royaal bemeten waren. De woningen waren voorzien van zwevende parketvloeren en marmeren vensterbanken, terwijl ook de entreehal in marmer was uitgevoerd. Standaard werd een Bruynzeelkeuken ingebouwd. Er was een stortkoker voor de was en een

5. Een groene en grootstedelijke ligging kenmerkt de Prinsesseflat in Amsterdam (foto Alf van Beem, 2018)







aparte boodschappenlift. Rechts van de ingang bevond zich een huismeesterswoning.

Voor de kleinschalige flat met twaalf appartementen aan de Bouriciusstraat in Arnhem werden ook ontwerpers van naam benaderd. W. Gerritsen en C.J. Cramer vormden in Arnhem een succesvol architectenduo, dat stilistisch het idioom van de Delftse School volgde. De verzorgde baksteenbouw heeft in de plint een decoratieve band en daarboven ranke kozijnen die het geheel een zekere finesse verlenen. De tweede tot en met de vijfde verdieping bevatten steeds twee vierkamerwoningen. De kleinere afmetingen van de twee driekamerwoningen op de zesde en hoogste etage worden gecompenseerd door een royale buitenruimte in de vorm van een galerij met pergola en een balkon. Van hieruit kon van een glorieus uitzicht worden genoten. De woningen waren voorzien van centrale verwarming, een liftinstallatie en een eigen én een gemeenschappelijke berging. De keuken is – vrij uitzonderlijk in 1956 – voorzien van een roestvrijstalen aanrecht en een provisieruimte. De vloeren en wanden van de hal en de keuken waren standaard betegeld (afb. 6).

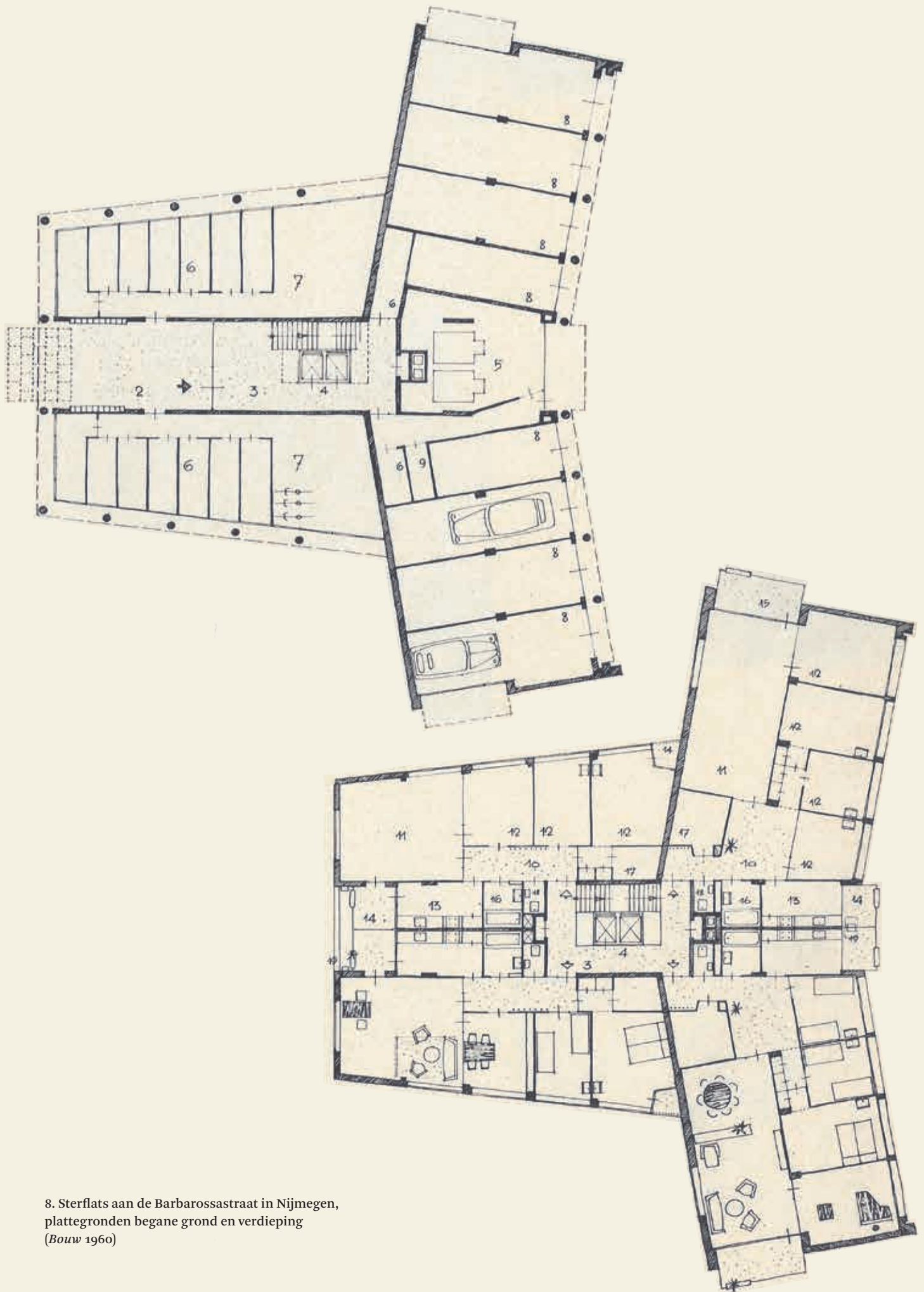
Ernest Groosman (1917-1999), de architect van de Parkflat in Rotterdam, was na een start bij het bureau van Van Tijen en Maaskant in 1948 voor zichzelf begonnen. Hij was zeer geïnteresseerd in de industrialisering van het bouwproces en systemen van prefabricage. Zijn naam zou verbonden blijven aan het MUWI-systeem (Muijs & de Winter), dat zich kenmerkt

door het bouwen in holle betonblokken die zonder metselwerk ‘droog’ werden gestapeld.<sup>19</sup> Het ontwerp voor de Parkflat laat zien dat ook in systeembouw representatieve bouwwerken konden worden gerealiseerd. Groosman doorbrak de strenge repetitie van ramen en inpandige balkons (loggia's) met opvallende uitkragende balkons op de vierde, vijfde en elfde etage. De uitermate elegante Parkflat bestaat uit twee ongelijke bouwvolumes: een lage strook met twee verdiepingen van tweekamerappartementen, ‘vrijgezellenflats’, en dwars hierop het hoofdvolume met twaalf woonlagen op een onderbouw. Dit hoofdvolume bevat vier appartementen per etage: één driekamerappartement, twee vierkamerwoningen en één vijfkamerwoning. De lichte en zonnige koopwoningen waren comfortabel uitgerust met centrale verwarming, een zwartbetegelde keuken, een badkamer met ligbad, een vuilstortkoker en een huistelefoon. De tweekamerwoningen hebben één balkon, de drie- en vierkamerwoningen twee en de vijfkamerwoningen zelfs drie balkons. De verkeersruimte op de begane grond bestaat uit een grote hal, bevloerd met breuksteen. Onderdeel van de ingangspartij is een opvallend kunstwerk van beeldend kunstenaar Wim van der Weerd, die eveneens een wandschildering voor de grote gemeenschappelijke loggia op de begane grond verzorgde (afb. 7). Boven op de twaalfde etage bevindt zich nog een groot dakterras, waarvan weinig gebruik lijkt te worden gemaakt.<sup>20</sup>



◀ 6. Flatgebouw aan de Bouriciusstraat in Arnhem (foto Renes, Gelders Archief, CC BY-SA 4.0)

▲ 7. Parkflat aan de Westzeedijk in Rotterdam, moderne monumentaliteit bij de entree: *De vis* van Wim van der Weerd (foto Wikifrits, Wikimedia Commons, 2008)



8. Sterflats aan de Barbarossastraat in Nijmegen, plattegronden begane grond en verdieping (Bouw 1960)

De Sterflats in Nijmegen, van de hand van de succesvolle Rotterdamse architect en projectontwikkelaar Harry Nefkens (1918-2018), danken hun naam aan de Y-vormige plattegrond (afb. 8). Deze had als voordeel een betere bezonning en het feit dat veel van de woningen van drie zijden licht konden ontvangen. De twee torens zijn deels negen, deels tien verdiepingen hoog. Elke toren herbergt 34 appartementen: achttien vijfen zestien vierkamerwoningen. In de onderbouw bevinden zich een vestibule, een ruime hal met luxe leistenen vloer, bergingen, garages en de cv-installatie. Twee liften in het midden worden omringd door verkeersruimten, waardoor het geluid van de hijsinstallatie in de woningen niet te horen zou zijn. De plattegronden zijn zo ontworpen dat de woonvertrekken nooit aan die van de buurwoningen grenzen. Alle woningen hebben een badkamer met ligbad, een flinke keuken en twee balkons. Nefkens zorgde voor een expressief ontwerp, waarin het betonskelet deels zichtbaar bleef. De zijmuren waren van gele baksteen, afgewisseld met een paarsige steen, de borstweringen werden opgevuld met zwart opaak glas (afb. 9). Een mozaïek siert de entreepartij van elk flatgebouw (afb. 10).<sup>21</sup>

De Delftse hoogleraar Zwiers, architect van de Parkflat Zuiderhout in Haarlem, ontwikkelde na de oorlog een grote belangstelling voor rationele bouwmethoden en systeembouw. Zijn naam, evenals die van zijn



9. Sterflats aan de Barbarossastraat in Nijmegen, grafisch vormgegeven gevels (foto J. van Lith, 1959, Regionaal Archief Nijmegen)

10. Sterflats aan de Barbarossastraat in Nijmegen, mozaïek bij de entree van een van de flats (foto J. Fackeldey, 2019, CC BY-SA 4.0)





11. Parkflat Zuiderhout in Haarlem, 'gouden' bolletje op balkonhoek (foto J. Rijksen, 2021)

collega Johannes Fake Berghoef (1903-1994), is verbonden met het 'Airey-systeem'.<sup>22</sup> Dit Britse prefabricagesysteem bestond uit betonbouwstenen die konden worden gemonteerd in geprefabriceerde stalen skeletonderdelen. Hoewel de eerste reeks ontwerpen voor de Parkflat Zuiderhout steeds in het Airey-systeem waren ontworpen, stapte Zwiers er in 1956 van af. Het uitgevoerde ontwerp voor de negen verdiepingen tellende flat heeft een betonskelet, dat in de gevel zichtbaar is als een raster. De tussenliggende geveldelen zijn ingevuld met gele klinkers. Ten opzichte van eerdere ontwerpen werden de raampartijen vergroot en werd de detaillering van het gebouw verfijnd en versoberd. Wel hield Zwiers in het nieuwe ontwerp vast aan het al eerder geïntroduceerde gemeenschappelijke dakterras. Aan de detaillering van Parkflat Zuiderhout besteedde hij veel aandacht. Alle balkons kregen frivole decoraties in de vorm van twee hemelsblauw geschilderde zuiltjes met daarop een bolletje dat was voorzien van bladgoud (!) (afb. 11).<sup>23</sup> De entree werd bekleed met kostbaar marmer. Op de bovenste verdieping werden ter versiering betonnen 'kantelen' aangebracht en een ranke pergola moest het dakterras van schaduw voorzien. Het zichtbare betonskelet werd grijswit geschilderd, de stalen raamkozijnen parelwit, de deuren en draaiende delen wijnrood. Dit alles leidde tot een opvallend gebouw met een gedistingeerde elegantie. De draaiende delen in de grote stalen raamkozijnen waren zo gemaakt dat zij door twee kleine asjes in het midden verticaal konden draaien, wat het wassen van de ramen vergemakkelijkte. De plattegronden van de woningen waren zorgvuldig ontworpen en door de grote glasoppervlakken kregen zelfs de kleinste woningen een heldere ruimtelijkheid.

Voor de Prinsesseflat in Amsterdam tekende Mart Stam (1899-1986), een invloedrijk architect die voor de oorlog verbonden was met het Nieuwe Bouwen. De moderne, maar qua materiaalkeuze wat behoudende flat is een van de weinige projecten van zijn hand voor een welgesteld publiek. Een ingenieuze Y-vormige plattegrond garandeerde de bewoners van alle 55 appartementen een optimaal uitzicht en gunstige bezonning. Het gebouw van negen verdiepingen op een onderbouw kenmerkt zich door grote glasoppervlakken en talrijke balkons.<sup>24</sup> Op de bovenste etage bevindt zich een gemeenschappelijk dakterras. De onderbouw herbergt een indrukwekkende entreehal met een vloer van Solnhofen tegels en met travertijn beklede kolommen, bergingen en een ruime woning voor de huismeester. De woningen, in diverse maten, hadden ruime en doordachte plattegronden tot een oppervlakte van circa 120 m<sup>2</sup> en waren uitgerust met een bij de goede burgerij passend voorzieningenniveau. Vanwege zijn complexe vorm, de hoge mate van originaliteit en de fraaie situering in de stedelijke context verkreeg de Prinsesseflat in 2014 de status van rijksmonument.

Gerard Holt (1904-1988) is verantwoordelijk voor een groot en divers oeuvre, dat zich uitstrekt van sociale woningbouw tot kerk- en theaterbouw. Veel hoogbouw realiseerde hij niet, maar de Oranjepleinflat in Maastricht mag als een krachtig voorbeeld van luxe wederopbouwarchitectuur gelden. Voor bouwbedrijf Melchior uit Maastricht ontwierp Holt met medewerking van Peter Sigmond een opvallend gebouw dat zestig jaar later nog steeds een *landmark* in de stad vormt. De veertien identieke woonverdiepingen tellen elk vijf appartementen: vier vierkamerwoningen en één vrijgezellenflat; een studio met een kitchenette. De grotere



12. Oranjepleinflat in Maastricht, een uitbouw zorgde voor goede bezonning voor de appartementen op het noorden (foto Kleon3, 2015, CC BY-SA 4.0)

appartementen hadden een ruime keuken en een badkamer met ligbad. Uiteraard waren de woningen centraal verwarmd. Als een luxe mogen in deze jaren ook de aluminium puien gelden.<sup>25</sup> Over de bezonning had Holt zorgvuldig nagedacht: door een ingenieuze uitbouw in de zijgevels zorgde hij ervoor dat alle woningen een balkon op het zuiden kregen. Deze ingreep had bovendien een positief effect op de ritmiek van de gevels (afb. 12).<sup>26</sup>

Al deze gebouwen geven blijk van een grote zorgvuldigheid in ontwerp en uitvoering en oog voor de specifieke eisen van privacy en bezonning. Overwegingen van esthetische aard konden boven wensen tot rationalisatie van het bouwproces worden gesteld. De bouwopdrachten waren zeer specifiek en relatief kleinschalig, waardoor de voordelen van rationalisatie immers niet behaald konden worden. De woningoppervlakten en de voorzieningen waren bovengemid-



13. Flatgebouw aan de Bouriciusstraat  
in Arnhem, op een steenworp  
afstand van Park Sonsbeek  
(foto Bouwfonds Property Development,  
[www.nieuwbouw-arnhemseheeren.nl](http://www.nieuwbouw-arnhemseheeren.nl))



deld, net als de gebruikte bouwmaterialen van niet alledaagse kwaliteit waren.

#### LUXE HOOGBOUW IN HET STEDELIJK WEEFSEL

Voor alle in dit artikel besproken gebouwen geldt dat ze op bijzondere locaties konden worden gebouwd. Ze verrezen op door bombardementen vrijgekomen kavels binnen de stedelijke context, of op nog niet eerder bebouwde terreinen in een bestaande wijk. Vrijwel steeds is sprake van een uitzonderlijk aantrekkelijke ligging: bij een stadspark of stadspark, aan een vijver of ander water, op het hoogste punt van de stad met daardoor een bijzonder uitzicht. Het spreekt voor zich dat gemeentelijke overheden aan deze bouwplaatsen strenge welstandseisen verbonden. Hierdoor kon de weg van bouwvoorstel tot oplevering vaak een zeer lange zijn. Voor de Parkflat Zuiderhout in Haarlem werden de eerste plannen in 1950 ingediend en was de bouw pas tien jaar later gereed. Eenzelfde lange adem was nodig voor de Parkflat in Rotterdam: van 1949 tot 1958. De Oranjepleinflat in Maastricht stond er ook niet zomaar. In een bespreking van zijn flat in het *Bouwkundig Weekblad*, verzuchtte Holt 'dat het er toch nog van was gekomen'.<sup>27</sup>

De situering van de Minervaflat in Groningen is bijzonder aantrekkelijk. De stad Groningen was door oorlogsgeweld flink beschadigd geraakt. Vooral de binnenstad en het singelgebied waren getroffen. Men nam de wederopbouw voortvarend ter hand en al in 1948 werd het verbod op het stapelen van meer dan twee woningen uit de gemeentelijke bouwverordening geschrapt. Hierdoor kon een plaatselijk aannemersbedrijf, B.G. de Wit en Zn, aan de lommerrijke Ubbo Emmiussingel de zes verdiepingen tellende Minervaflat bouwen. De ligging hiervan is ronduit uniek. Enerzijds is de flat gelegen tussen enkele negentiende-eeuwse gebouwen en hoge bomen, anderzijds kijkt men vanuit de achterzijde op de zwaikom van het Verbindingskanaal met zijn levendig pleziervaart en kleine haven (afb. 1). Ook de goede ligging ten opzichte van het centrum en het station maakte deze huurwoningen zeer gewild, en dat zijn ze – inmiddels als koopwoningen – nog steeds.<sup>28</sup>

Ook op betrekkelijk kleine percelen kon nog wel een fraai hoog woongebouw worden ingepast. Het luxe flatgebouwtje aan de Bouriciusstraat in Arnhem is zo gesitueerd dat het een afsluiting vormt van twee rijen herenhuizen uit de late negentiende, vroege twintigste eeuw. Het symmetrische pand ligt op een klein driehoekig kavel in de residentiële Burgemeesterswijk, nabij het station en vrijwel naast Park Sonsbeek. Het uitzicht op de groene lanen en de directe nabijheid van het park garandeerden een prettige woonomgeving (afb. 13).<sup>29</sup>

De Rotterdamse Parkflat van Groosman heeft eveneens een unieke ligging. Centraal in de stad op de hoek

van de Westzeedijk nabij de Nieuwe Maas, staat het gebouw precies tussen twee parken: het Maaspark aan de voorzijde en het kleinere parkje Schoonoord aan de achterzijde. In opdracht van de NV Nassaulaan in Rotterdam maakte Groosman een hoogbouwontwerp met een kleine laagbouw parallel aan de Westzeedijk, zodat een L-vorm ontstond. Ter plaatse was een bouwhoogte van maximaal vier etages voorgeschreven. Groosman verdedigde hoogbouw echter met het argument dat 'velen zouden kunnen profiteren van het prachtige uitzicht over park en Maas'.<sup>30</sup>

De Nijmeegse Sterflats werden in opdracht van twee levensverzekeringsmaatschappijen op een groot vrijgekomen terrein tussen de Batavierenweg en de Barbarossastraat gebouwd. Het bleef bij twee torens, al waren er oorspronkelijk vijf voorzien. Nijmegen had net als Arnhem en Groningen veel te lijden gehad van oorlogsgeweld. De Barbarossastraat was in 1944 vrijwel geheel verwoest. De meeste laatnegentiende-eeuwse panden waren niet meer te redden, van de grote villa's en herenhuizen zijn er nog enkele over. Doordat het terrein op een stuwwal ligt en tot de hoogste punten van Nijmegen behoort, kregen de bewoners van de Sterflats een geweldig uitzicht over de Waal richting Duitsland.

In het geval van de Haarlemse Parkflat Zuiderhout was de gemeente maar moeilijk te overtuigen van de plaatsing van een negen verdiepingen tellend woongebouw – het is 28 meter hoog – midden in een vooroorlogse villawijk. Weliswaar stond ze niet principieel afwijzend tegenover hoogbouw op deze plek, maar pas nadat Zwiers met een bezonningsanalyse aannemelijk had weten te maken dat de omwonenden geen schaduw van het gebouw zouden ondervinden, gingen men overstag. De voorpagina van de verkoopbrochure toont het effect van de ingreep in deze omgeving (afb. 14).<sup>31</sup>

De bouw van de Princesseflat in Amsterdam vond eveneens plaats op een toplocatie. Enerzijds vormt deze het begin van de 'nieuwe' Beethovenstraat in het verlengde van de vooroorlogse 'oude', een deftige woon- en winkelstraat. Anderzijds grenst het gebouw aan het (toen nog vrij jonge) Beatrixpark. Stam plaatste de flat zo dat deze vanuit het park een monumentaal einde van een zichtas vormt. De aansluiting van het gebouw op grootstedelijke voorzieningen was vanaf het begin verzekerd door tram- en busverbindingen, terwijl op loopafstand winkels aanwezig waren.

Ook Holts Oranjepleinflat in Maastricht kreeg in eerste instantie een groene ligging, maar daar liep het uiteindelijk anders. Aan een kort voor de oorlog drooggemaakt en geëgaliseerd terrein, rustig en centraal in de stad gelegen, werden in de jaren vijftig en zestig enkele grote woongebouwen gerealiseerd, waaronder de torenflat van Holt. Nog voor het gebouw was voltooid, werd de oostelijk van het plein lopende, kalme Witte-





14. Parkflat Zuiderhout in Haarlem, een krachtig gebaar in de wijk, fotomontage in verkoopbrochure, 1959 (Uitgave H. van Saane/aannemer en H.Th. Fibbe/verkoopmakelaar)

15. Oranjepleinflat in Maastricht, situatie na de ondertunneling van de A2 (foto Kleon3-own work, 2018, CC BY-SA 4.0)



## OVERZICHT VOORBEELDEN

NAAM EN PLAATS	JAAR	ARCHITECT	WONINGEN
<b>MINERVAFLAT</b> Ubbo Emmiussingel Groningen	1954	K.G. Olsmeijer	<b>18 woningen</b> 12 driekamerappartementen (85 m <sup>2</sup> ) 6 vierkamerappartementen (105 m <sup>2</sup> )  in pandige huismeesterswoning
<b>FLATGEBOUW</b> Bouriciusstraat Arnhem	1956	W. Gerritsen en C.J. Cramer	<b>12 woningen</b> 10 vierkamerappartementen (90 m <sup>2</sup> ) 2 driekamerappartementen (65 m <sup>2</sup> )
<b>PARKFLAT</b> Westzeedijk Rotterdam	1958	E. Groosman	<b>50 woningen</b> 2 vrijgezellenflats 12 driekamerappartementen (85 m <sup>2</sup> ) 24 vierkamerappartementen (100 m <sup>2</sup> ) 12 vijfkamerappartementen (154 m <sup>2</sup> )  in pandige huismeesterswoning
<b>STERFLATS BARBAROSSASTRAAT</b> Nijmegen	1960	H. Nefkens	<b>34 woningen</b> 16 vierkamerappartementen (100 m <sup>2</sup> ) 18 vijfkamerwoningen (125 m <sup>2</sup> )
<b>PARKFLAT ZUIDERHOUT</b> Prins Mauritslaan Haarlem	1960	H.T. Zwiers	<b>50 woningen</b> 16 tweekamerappartementen (55 m <sup>2</sup> ) 25 driekamerappartementen (105 m <sup>2</sup> ) 9 vierkamerappartementen (125 m <sup>2</sup> )  in pandige huismeesterswoning
<b>PRINCESSEFLAT</b> Beethovenstraat Amsterdam	1961	M. Stam	<b>55 woningen</b> drie- en vierkamerappartementen (85 m <sup>2</sup> -120 m <sup>2</sup> )  in pandige huismeesterswoning
<b>ORANJEPLEINFLAT</b> Oranjeplein Maastricht	1962	G. Holt	<b>70 woningen</b> 56 vierkamerappartementen (100 m <sup>2</sup> ) 14 vrijgezellenflats (40 m <sup>2</sup> )

vrouwenweg omgevormd tot een doorgaande N-weg. Deze zou in de jaren tachtig uitgroeien tot de beruchte corridor door Maastricht in de richting van Luik. Pas met de ondertunneling van dit tracé in 2017 konden het Koningsplein en het Oranjeplein worden omgevormd tot een modern stadspark ('de groene loper'). Met recht kan de Oranjepleinflat nu een 'parkflat' worden genoemd (afb. 15).

Het is duidelijk dat ook de locaties die voor de luxe hoogbouw werden benut het woongenot van de bewoners ten goede kwamen. Niet alleen betreft het zonder uitzondering groene plekken in de stad; ook waren het terreinen in reeds bestaande delen van de stad of direct daaraan grenzend, zoals in het geval van de Princesseflat in Amsterdam. Hierdoor waren winkels en uitgaansgelegenheden nabij, terwijl ook transportvoorzieningen vanaf het begin waren gegarandeerd.

## WONEN IN DE WERELD

De plezierige ligging, het voor de wederopbouw ongekende comfort van de flatwoningen, de aantrekkelijkheid en architectonische kwaliteit van de gebouwen zelf, dit alles zorgde voor een woonvorm die nieuw was, met de glamour van het moderne leven. Het luxe hoge woongebouw wees naar een toekomst die in de karigheid van de wederopbouw voor slechts weinigen binnen bereik lag. Een belangrijke reden voor het succes van deze gebouwen is dan ook dat die mensen erin gingen wonen voor wie de woningen waren gedacht: 'een beetje bohémien of een beetje intellectueel...' De bewoners waardeerden de comfortabele woonomgeving waarin naast de luxe in het eigen appartement ook gemeenschappelijke voorzieningen een grote rol speelden. Zij betaalden grif voor het wonen 'in de wereld'.

### NOTEN

- 1 In dit artikel wordt, in navolging van onder meer het NIROV-rapport *Laag of hoog bouwen en wonen* (Alphen aan den Rijn 1961), van hoogbouw gesproken als het woongebouw ten minste zes verdiepingen telt. Deze hoogte maakte volgens de toen geldende inzichten een lift noodzakelijk.
- 2 Zie bijvoorbeeld N. de Vreeze, *Woningbouw, inspiratie & ambities. Kwalitatieve grondslagen van de sociale woningbouw in Nederland*, Almere 1993, 323-326.
- 3 Het zou de moeite waard zijn een volledige inventarisatie van dit specifieke woningtype te maken. De auteur nodigt de lezers uit voorbeelden die zij kennen onder zijn aandacht te brengen.
- 4 'Economische aspecten van hoge woongebouwen. Verslag van een door het Bouwcentrum georganiseerde bijeenkomst', *Bouw* 15 (1960), 432.
- 5 W. Weebers, geciteerd in 'Pro en contra hoge woongebouwen', *Bouw* 15 (1960), 695.
- 6 W. van Tijen, 'Hoogbouw – het verlossende woord?', *Bouwkundig Weekblad* 76 (1958), 497.
- 7 L. Stam-Beese, 'Pendrecht-Rotterdam. Een stedeboouwkundige beschouwing', *Bouw* 15 (1960), 87.
- 8 J.P. Noordijk, 'Economische aspecten van hoge woongebouwen. Verslag van een door het Bouwcentrum georganiseerde bijeenkomst', *Bouw* 15 (1960), 431.
- 9 NIROV, *Laag of hoog bouwen en wonen*, Alphen aan den Rijn 1961. Geciteerd in: K. Schuyt en E. Taverne, 1950. *Welvaart in zwart-wit*, Den Haag 2008, 205-208.
- 10 E. Fisher, *Bouwen en wonen. Aspecten 40 jaar volkshuisvesting*, Amsterdam 1968, 47-59.
- 11 Platform Wederopbouw Rotterdam, 'Woongebouw Parkflat', wederopbouwrotterdam.nl/artikelen/woongebouw-parkflat (geraadpleegd op 3 januari 2020).
- 12 E. Groosman, geciteerd in een verkoopadvertentie voor de Parkflat in 1958.
- 13 Idem.
- 14 Op een houten blok in de vorm van de Parkflat zijn alle appartementen van een verkoopprijs voorzien. Aanwezig in het archief van de vve Parkflat Zuiderhout dat zich bevindt in het kantoor van de vve Parkflat Zuiderhout, Prins Mauritslaan 2, Haarlem. Het archief bevat een compleet overzicht van alle ontwerpstadia van het gebouw. Het is waarschijnlijk dat Zwiers, die later in de flat ging wonen, dit persoonlijke archief overdeed aan de vve. Het overgrote deel van Zwiers' zeer omvangrijke archief bevindt zich in Het Nieuwe Instituut (HNI) in Rotterdam.
- 15 Voor de kwestie van het dienstpersoneel zie: I. Montijn, *Leven op stand 1890-1940*, Amsterdam 1998; voor veranderingen in de huishoudcultuur in de twintigste eeuw zie: R. Oldenziel en C. Rouw (red.), *Schoon genoeg. Huisvrouwen en huishoudtechnologie in Nederland 1898-1998*, Nijmegen 1998.
- 16 *Haarlems Dagblad*, 21 december 1960, 14.
- 17 *Haarlems Dagblad*, 13 oktober 1960, 21.
- 18 Archief Parkflat Zuiderhout.
- 19 H. Hellinga, D. van Hoogstraten en A. van der Velden, *Ernest Groosman. Bouwer met grenzeloze ambities*, Rotterdam 2001, 22-34.
- 20 Er gaat een verhaal dat het dak op kosten van Groosman vervangen moest worden toen in de begintijd nog feesten werden gegeven op het dakterras en dames met hun naaldhakken dwars door de dakbedekking boorden. Hellinga, Van Hoogstraten en Van der Velden 2001 (noot 19), 19 (foto), 21. Het verhaal, dat van Wim Crowel, bewoner van de Parkflat tussen 1987 en 1991, afkomstig is, kan apocrief zijn. Een vroege foto toont een met straattegels bedekt terras, maar dit kan ook de vernieuwde dakbedekking betreffen.
- 21 Dat Nefkens rekening hield met een bemiddeld publiek toont hij door in een van de plattegronden een muziekkamer met een vleugel in te plannen; *Bouw* 15 (1960), 1447.
- 22 Het archief van Zwiers vraagt nog om ordening en bestudering. De biografische informatie is afkomstig uit een interne studie (ongedateerd, ca. 2010) van T. van Eindhoven voor het toenmalige Nederlands Architectuurinstituut (NAI), nu HNI in Rotterdam.
- 23 Na verwerving van het oorspronkelijke bladgoud werd overgestapt op goudverf. Vergelijkbare bolletjes, maar dan zonder bladgoud, zijn terug te vinden in de Slotervaartflat en ander werk van J.F. Berghoef. Zwiers zelf paste ze eerder ook in andere ontwerpen toe.
- 24 D. van Hoogstraten en B. de Vries, *Monumenten van de wederopbouw in Nederland 1940-1965*, Rotterdam 2013, 49.
- 25 Het bouwbedrijf Melchior handelde samen met een Duitse producent in aluminium kozijnen en puin. In Duitsland werd dit materiaal in de wederopbouw al veel meer toegepast dan in Nederland.
- 26 G.H.M. Holt, 'Torenflat', *Bouwkundig Weekblad* 80 (1962), 66-69. In de Beeldbank van het Regionaal Historisch

- Centrum Limburg wordt de flat abusievelijk toegeschreven aan de architecten Bijvoet, Dingemans of Boosten.
- 27 Holt 1962 (noot 26), 66-69.
- 28 J. van de Beek (red.), *Architectuurgids Groningen 1900-1990*, Groningen 1990, 56.
- 29 A. Bevers, *Bouwondernemers bouwen, uitgave Nederlandsche Bond van Bouwondernemers, t.g.v. het 25-jarig jubileum*, Den Haag [ca. 1958], 37, 148-149.
- 30 Hellinga, Van Hoogstraten en Van der Velden 2001 (noot 19), 20-21.
- 31 Omwonenden waren van mening dat de toekomstige flatbewoners veel te winnen hadden in hun zonnige woningen met riant uitzicht, maar dat de buurt veel te verliezen had. K. de Jong, *Zuiderhout. Een Haarlemse wijk tussen Hout en Spaarne*, Haarlem 2015, 133.

DRS. E.J.G. LIPS studeerde geschiedenis aan de VU en kunstgeschiedenis aan de UvA in Amsterdam. Als zelfstandig onderzoeker houdt hij zich onder meer bezig

met onderzoek naar Nederlandse woningarchitectuur van de twintigste eeuw, met name uit de periode van de wederopbouw. e.j.g.lips@gmail.com

## 'HERE ONE LIVES IN THE WORLD' LUXURY HIGH-RISE FROM THE POST-WAR RECONSTRUCTION PERIOD (1948-1963)

ERIK LIPS

In Dutch history the years between 1945 and 1965 are regarded as the period of post-war recovery and reconstruction (*wederopbouw*). One of the main issues of this period was the urgent need to house the rapidly rising Dutch population. High-rise dwellings were seen as one of the answers and, according to many, desirable. However, after the war, and even into the early 1960s, the construction of high-rise apartment towers was considered suitable for only a small, relatively well-to-do, part of the Dutch population. It was thought that most people would not be interested in living in tall buildings unless there was an element of luxury in both the buildings and the apartments themselves. Most architects and city planners labelled high-rise as unfit for the working class and for families with children. Consequently, most high-rise construction in the 1950s and early 1960s was aimed at a small group of 'modern' people, well-educated and perhaps slightly bohemian. Seven of these buildings are studied in this article. They vary in size, height and architectural appearance, but still form a distinct architectural type. As the article points out, these buildings were, and are to this day, very successful. Their success is analysed through a close reading of the buildings themselves and of their location in the urban context. The success of the luxury apartment building is attributed to the following conditions. The buildings were built for a

small group of independently-minded people, keen to live a modern and comfortable life. They were even prepared to pay far more for their apartment than most terraced houses would have cost. Secondly, the developers invested in a wide variety of luxury features such as central heating, elevators, roof terraces, a housekeeper, 'American' kitchens, lock-up garages and the like. Thirdly, renowned architects were hired to design these luxury buildings. Since it did not concern social housing, the building budgets were rather generous. The architects could therefore design rather stylish buildings with well thought-out floor plans and airy and spacious rooms. Costly and decorative materials were used lavishly. As these buildings were unique, architects could meet the requirements of the building plot as well as of the intended inhabitants. Furthermore, the buildings were invariably built on highly desirable sites. They either overlook a city park, a large pond or a canal, or are in an already established residential area, but always within easy reach of urban amenities.

Unlike a considerable part of the social high-rise buildings in Dutch cities built from the early 1960s onwards, many of the luxury apartment buildings are still considered highly desirable places to live, even sixty years after their construction.



CARLY MISSET (RED.)

## DE GROTE KERK VAN ALKMAAR 500 JAAR BOUWEN EN BEHOUDEN

Utrecht (Matrijs) 2018, 360 pp.,  
ills. in zwart-wit en kleur,  
ISBN 978 90 5345 525 8, € 39,95

Deze monografie over de Grote Kerk van Alkmaar verscheen ter gelegenheid van het 500-jarig bestaan van de kerk. Voor de viering daarvan is uitgegaan van 1518, het jaartal dat is aangebracht op de gewelfschildering van het laatste oordeel in de koorsluiting. Het boek past in een reeks publicaties die de afgelopen tien jaar zijn verschenen over grote Nederlandse stadskerken, zoals de Pieterskerk in Leiden (2012), de Sint-Joriskerk in Amersfoort (2012), de Eusebiuskerk in Arnhem (2013), de Sint-Jan in 's-Hertogenbosch (2017) en de Stevenskerk in Nijmegen (2017). De hoofdtekst beschrijft in tien chronologisch geordende hoofdstukken de bouw, de latere aanpassingen en het onderhoud van de kerk, terwijl door verschillende auteurs in aparte bijdragen een rijk scala aan onderwerpen wordt behandeld. De focus blijft beperkt tot de geschiedenis van het gebouw en de inrichting ervan. Het liturgisch gebruik, waarvoor de kerk uiteindelijk slechts de omhulling vormt, komt alleen aan bod voor zover er een directe samenhang bestaat met de inrichting. Zo schreef Karel Emmens een bijdrage over de kapellen en altaren, Paul Dijstelberge over de librije en Peter Bitter over de begrafenispraktijk in de kerk.

Karel Emmens en Jan van der Hoeve namen het leeuwendeel van de hoofdtekst voor hun rekening. De geïntegreerde aanpak die de resultaten van hun recente bouwhistorische onderzoek combineert met gegevens uit schriftelijke bronnen, waaronder in de eerste plaats een achttiende-eeuws afschrift van excerpten uit de kerkmeestersrekeningen, heeft een gedetailleerde en

helder geschreven reconstructie van de gehele bouwgeschiedenis mogelijk gemaakt. Emmens heeft al eerder met monografieën over de Sint-Joriskerk in Amersfoort en de Stevenskerk in Nijmegen bewezen hiermee opmerkelijk nauwkeurige resultaten te kunnen bereiken die ook het nodige onthullen over de toenmalige bouwpraktijk. Ik zal niet vergeten hoe in Nijmegen enkele pijlers van het laatgotische transept binnen de oude kerkruimte zijn opgetrokken en daar decennialang half afgebouwd gestaan moeten hebben in afwachting van de voltooiing van het transept. Het toont aan hoe belangrijk het was de oude kerk zo lang mogelijk in gebruik te houden.

Het eerste hoofdstuk, over de voorgangers van de huidige kerk, is van de hand van stadsarcheoloog Peter Bitter, die eerder een dissertatie over het onderwerp schreef. Zijn bijdrage is grotendeels gebaseerd op archeologisch en archivalisch onderzoek en beschrijft hoe een eerste houten Sint-Laurenskerkje ergens rond het jaar 1100 werd vervangen door een tufstenen exemplaar, dat geleidelijk werd uitgebreid en later wegens ruimtegebrek werd geflankeerd door een bakstenen kerk, gewijd aan Sint-Matthias. Daarbij geeft hij goed gedocumenteerde hypothesen over het ontstaan, de opdrachtgevers en rechthebbenden van de kerken.

Het ruimtegebrek bleef echter nijpend. Toen de toren van de Sint-Laurenskerk in 1468 instortte en daarbij waarschijnlijk veel schade aanrichtte, werd dan ook besloten tot volledige nieuwbouw. Binnen slechts vijftig jaar werd de huidige zeer ruime kerk voltooid,

mede dankzij de ijle constructiewijze en het gebruik van geprefabriceerde, uit Brabant geïmporteerde natuurstenen elementen, zoals Merlijn Hurx in zijn bijdrage aantoonde.

In hoofdstuk twee wordt beschreven hoe de vele bouwnaden in het vanaf 1470 stapsgewijs gebouwde schip hielpen bij de reconstructie van de bouwvolgorde op arcadeniveau. In het muurwerk waren verticale sleuven aangebracht waarin bij een volgende fase haakse muren konden worden ingevoegd. Dankzij deze vaststelling kon de tot voor kort volstrekt onduidelijke bouwchronologie op detailniveau worden geanalyseerd. Wellicht biedt deze nieuwe methodiek aanknopingspunten bij het bouwhistorisch onderzoek van andere bouwwerken.

Bij de veronderstelde bouwvolgorde van het schip, beginnend aan de zuidzijde, moet door de instorting van de toren van de voorganger de hele dubbelkerk zijn verwoest, mogelijk op de koren na. Dat de overblijfselen van de Sint-Laurenskerk meteen werden geruimd, blijkt uit het feit dat de afkomende tufsteen waarschijnlijk in de nieuwe kerk werd hergebruikt. Mij viel op dat een gespiegelde volgorde met een bouwbegin aan de noordzijde het blijkens de plattegrond op pagina 22 theoretisch mogelijk zou hebben gemaakt een eventueel gespaard gebleven schipgedeelte van de Sint-Matthiaskerk voorlopig als kerkruimte te blijven gebruiken. Een dwingend argument voor de veronderstelde bouwvolgorde wordt jammer genoeg niet expliciet gegeven. Of is dit de terloops genoemde veronderstelling op pagina 69 dat de vermenging van steensoorten bij de noordelijke (half)pijlers wijst op een bouwbegin aan de zuidzijde?

De hoofdstukken hierna volgen de verdere bouw op de voet. Daarbij is het de auteurs bijzonder goed gelukt om steeds de opeenvolgende bouwfasen nauwgezet in beeld te brengen, zodat de kerk in dit opzicht nog maar weinig geheimen lijkt te bewaren. Slechts enkele onderdelen, zoals het houten gewelf van de voormalige sacristie, waren bij het schrijven van het boek nog niet onderzocht. Behalve voor de bouwchronologie is er ruim aandacht voor onder meer de constructiewijze van de deels nog oorspronkelijke kappen.

Alleen bij de voorgestelde bouwvolgorde van de koorzijbeuken en kooromgang met triforium in hoofdstuk vier rijst bij mij twijfel. Ze komt als enige ook wat onduidelijk over. De auteurs gaan ervan uit dat eerst de gehele buitenwand werd gebouwd, en uit 3D-reconstructies valt op te maken dat daarna het overige muurwerk van de arcadezone voltooid zou zijn en tot slot het triforium in samenhang met de kappen. Of stroken de illustraties hier niet met de ideeën van de auteurs? De 3D-reconstructies op pagina's 108 en 109 komen namelijk ook niet helemaal overeen met de tekst, waarin wordt gesteld dat de onderbouw van het noorderdwarsschip ongeveer gelijktijdig met de zuide-

lijke tegenhanger werd gebouwd. De in de tekst zelf geleverde schriftelijke gegevens lijken mij in ieder geval een andere bouwvolgorde van de genoemde koor-delen te suggereren, waarbij de hele arcade- en triforiumzone in drie stappen tot stand kwam: ongeveer van 1498 tot 1500 de zuidelijke zijbeuk met triforium, in 1500 en 1501 de noordelijke pendant en in 1501 en 1502 de koorluiting. Voor deze fasering pleit onder meer de opdracht in 1500 voor het hakken van een van de colonnetten en de geprofileerde vensterdagkanten in de buitenmuur van de kooromgang. Het is immers erg onwaarschijnlijk dat deze onderdelen achteraf in het muurwerk zijn ingemetseld. Waarom de auteurs een andere volgorde voorstaan is mij niet duidelijk geworden. Misschien gaven overwegingen van stabiliteit de doorslag, maar de tijdens de bouw aangebrachte trekstangen tussen alle pijlers onderling, de kennelijk massief gebouwde gordelbogen en desnoods eventuele tijdelijke steunconstructies zullen de boel op zijn plaats hebben gehouden.

Het betoog over de bouwgeschiedenis maakt soms nieuwgierig. Waarom zouden de op pagina 116 genoemde 'spieghels' niet op de kleine rondvensters in het triforium kunnen slaan, zoals de spiegeltjes op pagina 128 worden verklaard? Hoe zouden de tijdelijke voorzieningen eruit hebben gezien die het mogelijk maakten het Van Covelens-orgel in de noordelijke koorzijbeuk in gebruik te nemen, enkele jaren voordat de koorkap werd gebouwd? En is nu wel of niet gepoogd om aan de hand van de op pagina 123-124 besproken steenhouwersmerken met meer zekerheid vast te stellen of de steenhouwers de soms niet geringe, vrij duidelijk omschreven opdrachten eigenhandig uitvoerden?

Het zijn slechts enkele kanttekeningen en overpeinzingen bij een verder uitstekend relaas over de bouwgeschiedenis. De hoofdstukken over de zeventiende en achttiende eeuw gaan onder meer in op de nieuwe zerkenvloer en het kerkmeubilair dat werd besteld om de inrichting aan te passen aan het streven naar een Hervormde preekkerk. Daarnaast wordt uitvoerig stilgestaan bij de grootschalige herstellingen aan de kappen, die aangetast waren als gevolg van de lichte en instabiele constructie van de kerk.

De restauraties in de negentiende en twintigste eeuw, in het laatste hoofdstuk beschreven door Carolien Roozendaal, komen er wat bekaaid van af en zouden nog eens meer in detail beschreven moeten worden. Positief is dat de auteur de restauraties in een brede context plaatst, maar de suggestie wordt gewekt dat het werk tijdens de restauratie door stadsarchitect W.F. du Croix in de negentiende eeuw beperkt bleef tot het herstel van het grote zuidelijke transeptvenster. Uit de bijschriften van de foto's op pagina 299 valt echter op te maken dat het werk veelomvattender moet zijn geweest, waarbij het parement van de kerk deels

werd vervangen door (later weer verwijderde) kunststeen. Dat lijkt mij interessant, maar het wordt niet uitgewerkt.

Een geïntegreerde aanpak zoals die is toegepast bij de beschrijving van de bouwgeschiedenis ontbreekt bij de hoofdopzet van het boek. Het bevat erg veel korte en lange kaderteksten van verschillende auteurs. Deze teksten, die soms het grootste deel van een hoofdstuk uitmaken, vertonen grote verschillen in diepgang en zijn niet altijd even logisch geplaatst. Dat maakt het boek wat onevenwichtig en onduidelijk van structuur. Naast de al genoemde teksten zou ik in ieder geval nog de bijzonder informatieve, maar voor de geïnteresseerde leek wellicht wat hoog gegrepen bijdragen van restaurateur Willem Haakma Wagenaar over de gewelfschilderingen, het koorhek en de kast van het grote orgel willen noemen. Bij de bespreking van de orgels zijn instrument en kast in afzonderlijke bijdragen van sterk verschillend gehalte behandeld. Bij het meubilair

uit de zeventiende eeuw wordt uitgebreid stilgestaan in zowel de hoofdtekst als een bijdrage van Jeroen Goudeau, met de nodige doublures, al ligt het accent van beide teksten duidelijk anders. Idealiter waren er twee aparte hoofdstukken over de inrichting voor en na de Reformatie geweest, maar praktisch was dat waarschijnlijk niet haalbaar.

De vele, goed gekozen illustraties ondersteunen en verhelderen de teksten. Wel miste ik een duidelijke foto van de vieringtoren en van de toch uitgebreid besproken kansel. Samenvattend mag worden gesteld dat dit boek een uitstekende, over het algemeen publieksvriendelijke documentatie van het kerkgebouw biedt. Niets dan lof voor de gemeente Alkmaar, die het initiatief heeft genomen tot deze monografie en ook aan de financiering ervan heeft bijgedragen.

PEPIJN VAN DOESBURG



COERT PETER KRABBE

## HUIZEN VAN FORTUIN WOONCULTUUR AAN DE AMSTERDAMSE GRACHTEN 1860-1920

Amsterdam (Stokerkade Cultuurhistorische Uitgeverij) 2020, 320 pp., ill. in zwart-wit en kleur, ISBN 978 90 7915 649 8, € 29,50

In *Huizen van fortuin* ontrafelt Coert Peter Krabbe de wooncultuur aan de Amsterdamse grachten in de periode van circa 1860 tot 1920. Krabbe is als kunsthistoricus gespecialiseerd in de Nederlandse architectuur van de negentiende eeuw en werkt sinds 2000 bij de afdeling Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam. In dit boek neemt hij de lezer mee naar

binnen in meer dan honderd Amsterdamse grachtenhuizen. Aan de hand van contemporaine en hedendaagse interieurfoto's, ontwerptekeningen en afbeeldingen uit brochures en catalogi ontsluit hij het decor van het dagelijks leven van de Amsterdamse elite in de 'tweede Gouden Eeuw'. In deze periode, waarin Amsterdam tot een nieuwe economische en culturele

bloei kwam, maakte zich een moderniseringsdrift meester van de eigenaren van de grachtenpanden en werd, geholpen door kapitaal en moderne technische vindingen, het wonen aan de gracht steeds comfortabeler. Een deel van de eigenaren vertrok echter in dezelfde periode naar de nieuwe villa's die rond het Vondelpark verrezen, of verliet Amsterdam voor een villa in het Gooi of Zuid-Kennemerland. De wooncultuur in deze huizen blijft in dit boek buiten beschouwing, maar werd al eerder beschreven in *Het Gooi. Interieurportretten van villa's en landhuizen 1875-1945* (2017) en *Zuid-Kennemerland. Interieurportretten van stadshuizen en villa's 1875-1945* (2017).

De vele eigenaren die de grachten trouw bleven, pasten hun panden aan veranderende woonwensen aan en veel interieurs zijn in situ bewaard gebleven. Dat biedt de auteur ruimschoots genoeg materiaal om de wooncultuur aan de grachten te bestuderen. Krabbe maakte bij zijn onderzoek gebruik van rijk bronnenmateriaal. Allereerst zijn er de interieurs zelf, waarvan onderdelen zoals wandafwerkingen, vloeren, plafonds en, bij hoge uitzondering, ook de bijbehorende meubels bewaard zijn gebleven. Daarnaast vormen plattegronden, ontwerptekeningen van interieuronderdelen en brochures van fabrikanten en interieur- en meubelwerkplaatsen boeiend onderzoeksmateriaal. Grote verrassingen, zoals nieuw ontdekte interieurs of de ontsluiting van onbekend bronnenmateriaal, staan de lezer niet te wachten. Veel van de afgebeelde en beschreven interieurs en de bijbehorende bronnen werden reeds ontsloten in eerdere publicaties, waarvan een aantal van de hand van Krabbe zelf. *Huizen van fortuin* is om die reden een gedegen overzicht van de wooncultuur aan de grachten, en geen ontdekkingstocht die nieuwe inzichten of bronnen aan het licht brengt. Het ontdekken van onbekende interieurs vormde wel een uitgangspunt van de Stichting Historische Interieurs in Amsterdam, die in haar publicaties *Amsterdamse interieurs. Huizenportretten 1875-1945 Amsterdam-Zuid* (2009) en *Amsterdam. Interieurportretten van grachtenhuizen 1875-1945* (2017) een aantal interieurvondsten deed en nieuw bronnenmateriaal ontsloot.

Krabbe analyseert de wooncultuur aan de grachten in zes thematische hoofdstukken. Hij start met een bespreking van het veranderde karakter van de Amsterdamse elite gedurende de negentiende eeuw. Hij beschrijft de komst van nieuwkomers zoals Duitse immigranten, Oost-Europese joden en degenen die in Nederlands-Indië fortuin hadden vergaard en hun plek in de Amsterdamse grachtenpanden innamen. Opmerkelijk is dat de interieurs van de joodse elite afzonderlijk worden besproken. Dit zou verdedigbaar zijn indien deze interieurs wezenlijk anders waren vormgegeven dan die van de andere groepen. Deze 'joodse' interieurs verschillen echter niet van andere

overgeleverde interieurs aan de grachten. Ongeacht gezindte werden dezelfde decoratieschema's en vormtaal toegepast. Het enige concrete voorbeeld dat wordt genoemd, is een cassetteplafond in zeshoeken op Keizersgracht 387, bewoond door de opeenvolgende gezinnen Koningswarter, dat met flink wat fantasie als een plafond vol Davidsterren zou kunnen worden geïnterpreteerd.

Krabbe noemt tevens de rolverdeling tussen man en vrouw als factor bij de totstandkoming van huis en interieur: waar de man in bijna alle gevallen opdrachtgever en financier van de bouw of verbouw van het grachtenhuis was, bepaalde de vrouw, ondersteund door woonadviesboeken en tijdschriften, de aankleding en inrichting van het interieur. Krabbe stelt in deze beknopte paragraaf terecht dat haar bemoeienis niet eenvoudig is te determineren, maar verder onderzoek naar de rol van de vrouw blijft uit. Mijns inziens was dit een uitgelezen kans geweest om memoires en correspondentie van grachtenbewoonsters te achterhalen en nieuwe inzichten met betrekking tot hun invloed boven tafel te krijgen.

Krabbe schetst voorts het werkveld van een brede groep ambachtelijke specialisten zoals stoffeerders, behangers en stucwerkers en de rol van door architecten opgerichte kunstnijverheidsateliers rond 1900. De vele door deze ateliers verzorgde betimmeringen, meubels en ameublementen was geen lang leven beschoren en ze verdwenen vaak al binnen een generatie uit de grachtenpanden. Een belangrijke uitzondering vormt De Bazels schitterende totaalontwerp voor een eetkamer aan Herengracht 280, uitgevoerd door atelier De Ploeg.

*Huizen van fortuin* beschrijft de verschuiving van ambachtelijk handwerk naar meer fabrieksmatige productie van interieurelementen. Het hoofdstuk over woonhuisarchitectuur aan de grachten laat zien hoe het ambacht geleidelijk werd verdrongen. Er kwamen machinaal vervaardigde tegels, behangsels en stofferingen. Populaire en goedkopere geprefabriceerde decoraties van stuc, beelden en ornamenten van terracotta, zink en cementsteen werden in grote hoeveelheden vervaardigd. Dit leidde in een later stadium weer tot een nostalgische hang naar het ambacht en minachting voor geprefabriceerde elementen.

Krabbe analyseert de ontwikkelingen in de aankleding en het gebruik van de verschillende vertrekken in het huis, waarbij het ontvangen van gasten centraal stond en de 'routing' door het pand het belang van de verschillende ontvangstvertrekken onderstreepte. De sociale afstand tussen eigenaren en personeel kwam tot uiting in de hoofdopzet van het grachtenhuis. De huishoudelijke ruimtes werden 'onzichtbaar' in het souterrain en op zolder ondergebracht en de afstand tussen familie en personeel prevaleerde nadrukkelijk boven het voeren van een efficiënte huishouding.



Het ontstaan van de woonkamer als domein van het huiselijke familieleven ging ten koste van de belangrijkste ontvangstvertrekken. Representatie en ontvangsten werden minder belangrijk; vertrekken werden omgevormd tot woonkamer waar het gezin bijeenkwam om te lezen, te converseren of thee te drinken. Krabbe merkt op dat het bij deze ontwikkeling nu eens niet de elite was die de toon zette: deze nam het huiselijk ideaal dat de middenstand in de negentiende eeuw uitdroeg over.

Tussen 1860 en 1900 kwam er stromend water, gas, elektriciteit en centrale verwarming. Opvallend is dat veel van deze moderne faciliteiten aarzelend werden toegepast in grachtenpanden. De centrale verwarming ging aanvankelijk met allerlei technische problemen gepaard, hetgeen veel eigenaren ervan weerhield een dergelijk systeem aan te leggen. Tot begin twintigste eeuw bleef de kolenkachel op de grachten favoriet. Ook het elektrisch licht deed slechts aarzelend zijn intrede, omdat grote investeringen nodig waren om de installatie van een eigen, in pandige elektriciteitscentrale mogelijk te maken. Het feit dat deze veranderingen in een vaak eeuwenoud huis moesten worden aangebracht was mede debet aan de terughoudendheid van eigenaren. Met de komst van de waterleiding kwamen ook de eerste badkamers in de grachtenpanden, geïnstalleerd door Amsterdamse sanitairfirma's, wier werk echter spoorloos uit de huizen is verdwenen.

In het algemeen grijpt de vormgeving van het interieur terug op oudere stijlen. Hoewel gebruikmakend van nieuwe materialen en vrije interpretaties, volgden de opbouw van het interieur, de vloeren, wanden en plafonds, de meubels, de bekleding en de ornamentering het voorbeeld van zeventiende- en achttiende-

eeuwse interieurs. Krabbe vermoedt dat het vasthouden aan deze interieurvoorbeelden vooral een kwestie van conventie was, terwijl er al ruimschoots praktischer en moderner alternatieven beschikbaar waren. Opmerkelijk is de geringe belangstelling van de eigenaren van grachtenhuizen voor de art nouveau; deze speelde nauwelijks een rol in hun interieurs. Dat er zeker interessante uitzonderingen zijn, is te zien in Keizersgracht 329 van architect François Caron, dat is voorzien van een trappenhuis, glas-in-loodramen en een stucplafond in art-nouveaustijl. Dit huis is overigens uitgebreid besproken in het eerder genoemde boek *Amsterdam. Interieurportretten van grachtenhuizen 1875-1945*.

Krabbe eindigt *Huizen van fortuin* met een compliment aan de bezitters van grachtenhuizen, die zich vaak grote inspanningen hebben getroost om hun luisterrijke interieur in stand te houden. Hij benadrukt terecht dat lange tijd weinig aandacht heeft bestaan voor de grachtenhuisinterieurs uit de periode 1860-1920. De neostijlen werden door architecten en kunsthistorici afgedaan als 'stijlnamaak', ten gunste van artistieke architectonische vernieuwers, waartoe P.J.H. Cuypers en H.P. Berlage werden gerekend. De afgelopen decennia is dit gelukkig ruimschoots goedge maakt met verschillende architectuurhistorische publicaties over de Amsterdamse wooncultuur van de elite, waarbij *Wonen in een monumentaal huis* (2012) over de materialisatie van het wonen en de wooncultuur in Amsterdam-Zuid zeker moet worden genoemd. Met Krabbes' *Huizen van fortuin* is aan deze reeks publicaties een buitengewoon interessant boek toegevoegd.

ESTHER DE HAAN



PAUL MEURS EN ISABEL VAN LENT

## SCHIPHOL GRENsverleggend LUCHTHAVENONTWERP 1967-1975

Rotterdam (naio10 uitgevers) 2019, 192 pp.,  
ills. in zwart-wit en kleur, ISBN 978 94 6208 544 2,  
€ 49,95

In het archief van interieurontwerper Kho Liang Ie dat in Het Nieuwe Instituut wordt bewaard, bevindt zich een diaserie van een begin jaren zestig ondernomen studiereis. Samen met grafisch ontwerper Benno Wissing reisde Kho toen naar verschillende luchthavens in Europa en Amerika. De aanleiding voor de reis was een prestigieuze ontwerpopdracht voor de uitbreiding van luchthaven Schiphol waaraan Kho en Wissing sinds 1961 werkten. Kho was verantwoordelijk voor het interieurontwerp van de nieuwe luchthaven en Wissing voor het systeem van bewegwijzering. De diaserie is het resultaat van een safari langs belettering en bebording, belichting, bankjes, ramen en lichtinval, relingen, plantenbakken en de afwerking van wanden, vloeren en plafonds. Elk detail dat in een moderne luchthaven te zien is, legde Kho vast. Voor beide ontwerpers opende de reis de ogen voor het ongemak en de onrust van de hedendaagse luchtreiziger: de stress voorafgaand aan de vlucht, de haast bij het halen van het vliegtuig door het moeizaam overbruggen van lange afstanden en het fysieke en mentale ongemak bij langdurig wachten. Kho's werk en zijn achtergrond als ontwerper bij de Stichting Goed Wonen maakten hem bij uitstek geschikt voor deze opdracht. De focus zou dan ook komen te liggen op het maken van een omgeving die de gebruiker rust en duidelijkheid verschafte. De terminal waaraan Kho en Wissing hun bijdragen leverden, is het onderwerp van het boek *Schiphol. Grensverleggend luchthavenontwerp 1967-1975* door Paul Meurs en Isabel van Lent.

Het boek is gebaseerd op een cultuurhistorisch onderzoek dat Meurs en Van Lent in 2018 uitvoerden voor

de Schiphol Group, met als doel het beschrijven van het ontwerpproces en het analyseren en duiden van het ontwerp. Een dergelijk cultuurhistorisch onderzoek wordt veelal gedaan wanneer er een ruimtelijke ingreep, zoals sloop of renovatie, dreigt, om te voorkomen dat mogelijk waardevol erfgoed verdwijnt. Dat de Schiphol Group zo'n onderzoek heeft laten uitvoeren is op zichzelf interessant, vooral omdat de luchthaven een geschiedenis heeft van sloop, nieuwbouw en verbouwen van de terminals. Deze continue bouwactiviteit is het gevolg van de groei van het luchtverkeer en de veranderlijke luchtvaarttechnologie. Een beschermd monument in het hart van de luchthaven zou vanuit de behoefte aan operationele veranderlijkheid onwenselijk kunnen zijn. De bedoeling van de auteurs was dan ook het vastleggen van 'de aanpak en logica' van de luchthaven die ten grondslag hebben gelegen aan de architectuur van Schiphol vanaf 1967, zodat dit ter inspiratie kan dienen voor de toekomst. De vraag is echter of dit in deze publicatie helemaal uit de verf komt.

De eerste twee onderdelen van de doelstelling, de beschrijving van het ontwerpproces en de analyse van het ontwerp, komen inderdaad door het boek heen terug, zij het beknopt. Dan de beloofde duiding van het ontwerp. In het eerste hoofdstuk getiteld 'Het eigene van Schiphol' wordt de kwaliteit van het luchthavenontwerp gepositioneerd. De titel van het boek wekt de indruk dat de auteurs zullen beargumenteren *waarom* de luchthaven uit 1967 zo grensverleggend was. Dat wordt de lezer in dit hoofdstuk vooral aan de hand van statements duidelijk gemaakt, maar een argumentatie wordt niet altijd gegeven. Zo stellen de auteurs: 'De

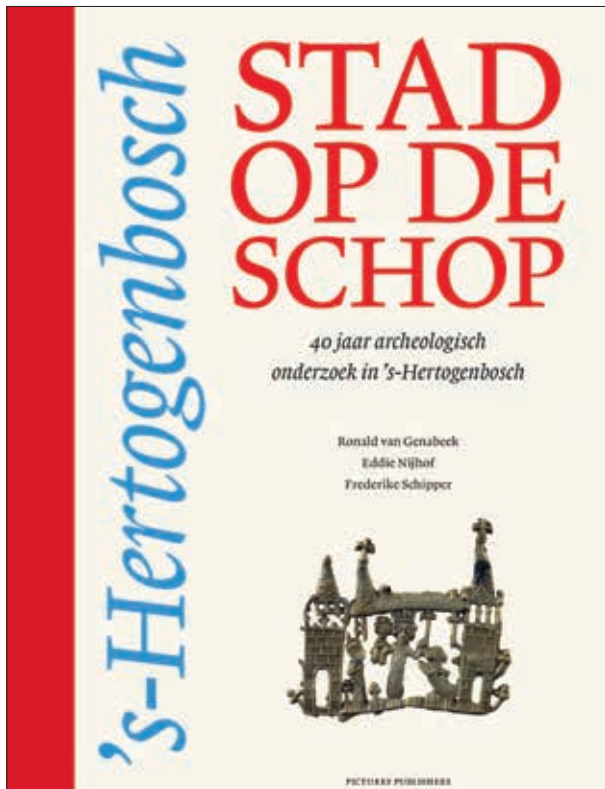
ontwerpkwaliteit van Schiphol is alom aanwezig, van startbaan tot informatiebord.' Het vervolg van de tekst biedt echter geen uitleg. Of: 'Het stationsgebouw is een enorme verkeersmachine, waarin alle radertjes in elkaar grijpen om passagiers, bagage, werknemers en bezoekers moeiteloos naar hun bestemming op de luchthaven te leiden.' Dat klinkt eerder als een wervende reclametekst, want in werkelijkheid gaat dat proces helemaal niet moeiteloos. Een luchthaven is een complexe (statische) ruimtelijke omgeving, waarin allerlei tijdgevoelige processen zich naast en door elkaar voltrekken. Dat Schiphol juist hierin uitblonk, is inderdaad een bijzondere kwaliteit, maar *hoe* dit precies werkte, wordt niet samenhangend uiteengezet. Dit komt later meer gefragmenteerd aan bod, in de hoofdstukken 'Het ontwerp' en 'De gebouwen'. Door korte stukken tekst over onderdelen van het ontwerpproces en over het ontwerp zelf, moet de lezer de eerder gemaakte statements koppelen aan de geboden informatie. Vernieuwend zijn de bevindingen overigens niet. Met hun boek haken Meurs en Van Lent aan bij eerdere publicaties over Schiphols ontwerpgeschiedenis, met name Koos Bosma's *Schiphol megastructuur. Ontwerp in spectaculaire eenvoud* uit 2013.

Het volgende hoofdstuk gaat in op de ideeëngeschiedenis die voorafging aan het luchthavenontwerp. In vogelvlucht wordt uiteengezet hoe luchthaventypologie en het denken over vliegvelden zich vanaf de jaren 1920 hebben ontwikkeld. Hierna volgt een hoofdstuk over het ontwerpteam. Van elk teamlid wordt op twee pagina's een schets gegeven van achtergrond en bijdrage aan het Schipholontwerp, met ondersteunende beelden die een visuele referentie vormen voor hun werk. Het hoofdstuk 'Het ontwerp' opent met het eerste van drie fotokaternen, bestaand uit negentien pagina's op zwart papier in zilver afgedrukte foto's van de terminal. Het beeldmateriaal is met zorg geselecteerd en aantrekkelijk vormgegeven. Er zijn echter geen verklarende bijschriften die de lezer helpen te vatten waar

hij precies naar moet kijken in relatie tot de tekst. Na dit fotokatern worden de sturende principes van de architectuur van de terminal besproken, zoals de mogelijkheid tot toekomstige uitbreiding, het scheiden van de passagiersstromen in het gebouw en de constructiemethode van de terminal. De tekst wordt onderbroken door een fotokatern. Het verhaal over de architectuur eindigt met lovende kritieken uit Nederlandse kranten uit de periode na de opening van het nieuwe Schiphol. Zoals de auteurs zelf al aangeven, gaan die met name over de automatisering van de luchthaven. Vervolgens wordt in hetzelfde hoofdstuk het interieur in twee pagina's tekst besproken op basis van de ontwerpgedachte van Kho Liang Ie, namelijk het creëren van rust voor de reiziger. De bewegwijzering komt er met een enkele alinea bekaaid van af. Het hoofdstuk over het ontwerp wordt afgesloten met een derde fotokatern. In het laatste hoofdstuk ('De gebouwen') bespreken de auteurs eerst aan de hand van doorsnedes en plattegronden de organisatie van de stromen mensen, de routing naar de vliegtuigen door de pieren, het bagagesysteem en de in de terminal gehuisveste kantoren. Ten slotte wordt een overzicht gegeven van de bijgebouwen op het areaal van de luchthaven, waarbij naast een foto van het betreffende gebouw de belangrijkste kenmerken worden vermeld.

De gekozen structuur is overzichtelijk, maar inhoudelijk is het toch minder een boek en meer een rapport over de terminal. De vaak korte teksten bevatten veel feitelijke informatie, maar bieden geen context of verdieping. Een afsluiting in de vorm van een heldere conclusie had uitkomst kunnen bieden. Dat betekent overigens niet dat het een overbodig boek is: het is een handig overzicht van dit deel van de architectuurgeschiedenis van Schiphol, dat aanleiding biedt tot verdere verkenning. Daarom is het een bruikbare toevoeging aan de historiografie van de luchthaven.

IRIS BURGERS



RONALD VAN GENABEEK, EDDIE NIJHOF EN  
FREDERIKE SCHIPPER (RED.)

**STAD OP DE SCHOP**  
40 JAAR ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK  
IN 'S-HERTOGENBOSCH

Woudrichem (Pictures Publishers) 2019, 742 pp.,  
ills. in zwart-wit en kleur, ISBN 978 94 92576 24 8,  
€ 39,90



RANJITH JAYASENA

**GAAAF- EN MODDERWERK**  
EEN ARCHEOLOGISCHE STADS-  
GESCHIEDENIS VAN AMSTERDAM

Utrecht (Matrijs) 2020, 304 pp.,  
ills. in zwart-wit en kleur, ISBN 978 90 5345 565 4.

Van twee van Nederlands voornaamste historische steden verscheen onlangs een archeologische stadsgeschiedenis. Over 's-Hertogenbosch handelt het vuistdikke publiëksboek *Stad op de schop*, geschreven door een team van vijf auteurs die allen werkzaam zijn of waren bij de gemeentelijke archeologieafdeling van

Erfgoed 's-Hertogenbosch. De totstandkoming van dit boek gaat terug tot 2006, toen de eerste stadsarcheoloog Hans Janssen het plan opvatte om vóór zijn pensionering de resultaten van onderzoek dat sinds 1977 door de gemeente was uitgevoerd te publiceren.

Over Amsterdam verscheen onder de titel *Graaf- en*

*modderwerk* de handelseditie van het proefschrift van Ranjith Jayasena, waarop hij in 2019 aan de Universiteit van Amsterdam promoveerde. Jayasena begon zijn onderzoek in 2012 naast zijn reguliere werk als archeoloog bij Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam.

Er zijn nog maar weinig archeologische overzichtsstudies over Nederlandse steden gepubliceerd. Over zowel 's-Hertogenbosch als Amsterdam, waar al sinds de jaren 1970 een gemeentelijk archeoloog werkzaam is, verschenen vele boeken en rapporten, maar publieksstudies gericht op synthese en overzicht zijn zeldzaam. Voor 's-Hertogenbosch gold lange tijd het onder redactie van Janssen verschenen *Van bos tot stad* (1983) als standaardwerk. Voor Amsterdam bestaat het recenter door Jerzy Gawronski geschreven *Amsterdam ceramics* (2012), waarin onder meer een nieuwe typochronologie van het Amsterdamse aardewerk wordt geïntroduceerd die de oudere, deels foutieve aardewerkdateringen uit de tijd van stadsarcheoloog Jan Baart vervangt.

De hoofdvraag die Jayasena in *Graaf- en modderwerk* stelt, is op welke wijze archeologische kennis over de ondergrond vanuit een integrale benadering met andere bronnen bijdraagt aan het beeld van de stadsontwikkeling van Amsterdam. De nadruk ligt daarbij op de continue praktijk van ophogen en aanplempen, die voor de ontwikkeling van een stad in het Hollandse veengebied noodzakelijk was. De hoofdvraag is uitgesplitst in twee deelvragen: in hoeverre zijn de gegevens over ophogingslagen van toegevoegde waarde voor het beeld van de ruimtelijke ontwikkeling, en welke inzichten in de ontwikkeling van de materiële cultuur kunnen archeologen ontlenen aan het in deze lagen aangetroffen afval, met name het aardewerk?

Het boek begint met een inleidend hoofdstuk en een hoofdstuk over de (reconstructie van) hoogtes van water en land in het verleden. Daarna volgen vijf hoofdstukken die zijn gebaseerd op het chronologische raamwerk in *Amsterdam ceramics*: een stormachtige start (1175-1225), de jonge stad (1225-1350), de middeleeuwse stad (1350-1578), de systematische stad (1578-1800) en de moderne stad (1800-2000). Binnen de hoofdstukken komen verschillende onderwerpen aan bod. Omdat dit niet altijd in dezelfde volgorde gaat, is de lijn van het verhaal voor de algemeen geïnteresseerde lezer af en toe wat moeilijk vast te houden. Zeer verhelderend zijn wel de vele kaartjes en profielen van opgravingen die door een uniform kleurgebruik vergelijkingen van sites kunnen vergemakkelijken. Lastig is daarbij echter dat veel kaarten niet zijn voorzien van een legenda, waardoor het soms alsnog onnodig veel tijd vergt om uit te vogelen wat er precies staat afgebeeld.

Inhoudelijk biedt *Graaf- en modderwerk* boeiende nieuwe perspectieven op met name de oudste geschie-

denis van Amsterdam. Zo slaagt Jayasena erin op basis van archeologisch aangetoonde sloten en historisch kaartmateriaal een overtuigende reconstructie te maken van het middeleeuwse ontginningssysteem aan weerszijden van de Amstelmonding, waarbij kavels met een standaardbreedte van dertig roeden (circa 110 meter) zijn uitgegeven. Minder overtuigend, maar evengoed prikkelend, is zijn theorie naar aanleiding van de archeologische observatie dat de oudste sites op de westoever van de Amstel zijn verschoven van direct langs de Amstel in de periode 1175-1225 naar meer landinwaartse, binnendijkse locaties vanaf 1225. Jayasena gaat ervan uit dat de oudste bebouwing is weggeslagen bij stormvloed in 1214 en/of 1219 en dat men zich nadien verder van de Amstel heeft gevestigd, op de oeverwal die nog verder werd opgehoogd met terpen.

Ook met betrekking tot de ontwikkeling van de jonge stad (1225-1350) geeft de archeologische focus op ophogingen en landwinning verhelderende inzichten. Op de westoever van de Amstel zijn enkel individuele huisterpen opgegraven, die door frequente ophoging en uitbreiding aaneengroeiden tot een terpenlint (de Nieuwendijk). Op de oostoever verliep de ontwikkeling veel systematischer; deze lijkt centraal te zijn aangestuurd. Vanaf het midden van de dertiende eeuw werd een dijk (Warmoesstraat) aangelegd met bebouwing aan de landzijde. Rond 1300 werd de gehele dijk opgehoogd, waarbij alle bebouwing werd gesloopt en nadien teruggebouwd op dezelfde percelen. Voor de vroege stedelijke ontwikkeling van de oostoever houdt Jayasena de heren van Amstel verantwoordelijk, van wie bekend is dat hun grondbezit zich vooral daar concentreerde.

Beide wijzen van 'graaf- en modderwerk', individueel en georganiseerd, kwamen ook in de latere stadsontwikkeling veelvuldig naast elkaar voor. Aanvankelijk werd voor het grondwerk vooral een combinatie van klei- en veenzoden gebruikt, plaatselijk vermengd met mest of afval en vaak versterkt met rietmatten of soms met houtconstructies. Vanaf de vijftiende eeuw begint op kleine schaal ook het ophogen met zand, terwijl het verdwijnen van mest als ophoogmateriaal aan het einde van de veertiende eeuw aangeeft dat agrarische elementen in de stad marginaal zijn geworden. Bij de grote stadsuitbreidingen uit de late zestiende en de zeventiende eeuw werd het grondwerk aangestuurd door de stad en gecombineerd met vuilophaal. Hierdoor werd stedelijk afval een vast ophoogmateriaal. Pas vanaf de negentiende eeuw gebruikte men hiervoor zand, dat werd aangevoerd vanuit het Gooi of vrijkwam bij de aanleg van het Noordzeekanaal.

De voornaamste bronnen voor Jayasena's onderzoek, naast het bestaande historische kaart- en bronnenmateriaal, zijn de vele opgravingen die in de binnenstad van Amsterdam hebben plaatsgevonden. Zeer belangrijk daarbij is dat sommige eerdere opgravingen voor

het eerst (beter) zijn uitgewerkt. Bovendien zijn met behulp van koolstof- of dendrochronologische dateringen nieuwe inzichten verkregen in de chronologie van de stadsontwikkeling. Een spectaculair voorbeeld is de C14-datering van een man die begraven lag in een boomkistgraf dat in 1963 werd gevonden onder de Oude Kerk. Het skelet is gedateerd tussen 1150 en 1215 en daarmee is dit in één klap de oudste directe aanwijzing voor menselijke aanwezigheid aan de monding van de Amstel.

De integrale werkwijze die Jayasena voorstaat komt het beste tot uiting in de hoofdstukken vijf en zes, wanneer hij vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw de archeologische gegevens kan combineren met kaartmateriaal en historische bronnen. Zo behandelt hij uitgebreid de bebouwde weren ten westen van de stad (de latere Jordaan), de aanplantingen in de Amstel ter plaatse van het latere Waterlooplein en de verkaveling en landwinning op Uilenburg, Marken en Rapenburg. Ronduit fascinerend is een gemonteerde foto waarvan de onderzijde een opgraving uit 2011 van een steeg op Marken toont en de bovenzijde de bebouwing aan diezelfde steeg in 1899, inclusief een meisje dat vanuit de deuropening nieuwsgierig lijkt te kijken naar de archeologen voor haar deur.

Uiteraard zijn er ook wel kritische noten te plaatsen. Zo is het maar zeer de vraag of de door Jayasena opgevoerde stormvloed van 1214 en 1219 ook rond de Amstelmonding tot overlast hebben geleid. Verder is het opvallend dat hij uitgaat van een gelijktijdige aanleg van de Achterburgwallen in de jaren 1380, terwijl de Oudezijds Achterburgwal al in 1367 wordt genoemd (Oorkondenboek Amsterdam, nr. 250). Ook de opmerkelijk vroege datering van het Amsterdamse proto-steengoed (vanaf 1175) uit *Amsterdam ceramics* houdt Jayasena aan, terwijl dat aardewerktype nergens anders in Nederland wordt gedateerd als ouder dan 1200 of 1225. Voor de datering van de dam gaat hij tenslotte nog steeds uit van Fockema Andreae's historische theorie dat deze tussen 1264 en 1275 gelegd moet zijn. Het was interessant geweest als Jayasena had geprobeerd om vanuit zijn integrale perspectief meer te reflecteren op die theorie.

Een integrale werkwijze streven ook de Bossche auteurs in *Stad op de schop* na. Doel van dit boek is om de belangrijkste resultaten van alle opgravingen in onderlinge chronologische en thematische samenhang te presenteren in de context van de uit historische bronnen bekende ontwikkeling van de stad. Anders dan bij Jayasena is er geen focus op een bepaald thema; vele onderwerpen komen in meer of mindere mate aan bod, van economie, huizenbouw en infrastructuur tot religie, kleding, eten en drinken en vrije tijd. Het boek is rijk geïllustreerd, met onder meer artistieke impressies van Paul Beex en nieuwgetekende kaarten. De Bossche wethouder Erfgoed durft in zijn voor-

woord dan ook te stellen dat geen enkele Nederlandse stad beschikt over een dergelijk archeologisch overzichtswerk.

Het meer dan zevenhonderd pagina's tellende *Stad op de schop* is verdeeld in negen hoofdstukken, waarvan het eerste een inleiding en het laatste een korte nabeschuiving is. In de zeven hoofdstukken daartussen wordt de stadsgeschiedenis chronologisch en thematisch verteld vanaf de tijd van de neanderthalers tot diep in de negentiende eeuw. De meeste aandacht gaat uit naar de ontwikkeling van de stad tussen 1250 en 1629 (hoofdstukken vier tot en met zeven), die gezamenlijk bijna twee derde van het boek bestrijken. Ook verschillende opgravingen buiten de binnenstad worden behandeld, waardoor er – anders dan bij Jayasena – ook oog is voor ontwikkelingen in het landelijke gebied rondom 's-Hertogenbosch. Achter in het boek staat de lijst met 169 opgravingen waarop het verhaal is gebaseerd en waarnaar in de lopende tekst door middel van groen gekleurde opgravingscodes wordt verwezen. Met behulp van een uitklapbare kaart kunnen de locaties van de opgravingen worden teruggevonden.

In dit uitgebreide en veelomvattende boek vindt iedere historisch geïnteresseerde lezer wel wat van zijn gading. Voor de middeleeuwse stadsgeschiedenis is het bijvoorbeeld interessant wat wordt gezegd over het langlopende debat over het ontstaan van de stad. Hoewel er nog altijd onenigheid is over de vraag wanneer en van wie 's-Hertogenbosch voor het eerst stadsrechten kreeg, was men het er over het algemeen wel over eens dat het onmiskenbaar gaat om een gestichte stad, die op initiatief van de hertog van Brabant is gebouwd in het bos dat behoorde tot zijn domein Orthen. De laatste tijd is er echter meer aandacht voor een alternatieve lezing, die blijkt uit de zestiende-eeuwse kronieken van Simon Pelgrom en Willem Mol (Molius). Hierin wordt 's-Hertogenbosch voorgesteld als gegroeid vanuit een plaats waar op gezette tijden in het jaar mensen naartoe trokken om handel te drijven vanwege de geschikte ligging.

Interessant is dat de archeologische gegevens zo'n prestedelijke fase zeker niet uitsluiten. Op verschillende plaatsen in de binnenstad zijn aanwijzingen gevonden voor activiteiten vanaf het midden van de twaalfde eeuw. De auteurs gaan er dan ook van uit dat de hertog de handel op deze plek is gaan stimuleren en controleren. Vanaf het einde van de twaalfde eeuw kwam in snel tempo een versterkte handelsnederzetting tot stand die de oudere tol- en muntplaats Vught zou overvleugelen. Door zijn ligging op een hoge zandrug aan de Dieze was 's-Hertogenbosch beter bereikbaar voor schepen vanaf de Maas en bovendien via de Aa ook toegankelijk vanuit het achterland van het domein Orthen.

Voor hertog Hendrik I van Brabant was de jonge stad

een belangrijk bolwerk in de machtsstrijd om het rivierengebied, waar ook naburige heren als de graven van Holland en Gelre trachtten te profiteren van het passerende handelsverkeer tussen het Duitse Rijnland en de Vlaamse steden. De historisch bekende aanval in 1202 van graaf Dirk van Holland op wat in de Egmondse Annalen de ‘vesting Bosch’ wordt genoemd, waarbij ‘oneindig veel buit’ zou zijn gemaakt, roept de vraag op naar het uiterlijk en de status van de nederzetting aan het begin van de dertiende eeuw.

Vanuit archeologisch perspectief kan daarover vooralsnog geen uitsluitsel worden gegeven. De auteurs gaan ervan uit dat de eerste stadsmuur, die bestond uit een combinatie van tuf- en baksteen, pas is gebouwd ná de Hollandse aanval van 1202, en wel in het eerste kwart van de dertiende eeuw. Volgens de genoemde kronieken was echter al in 1185 binnen zeer korte tijd een wal met gracht en drie sterke poorten gebouwd door de oudere Brabantse steden Leuven, Brussel en Antwerpen, na aansporing door de hertog. Bovendien zou ‘na verloop van tijd’ ook een stenen muur zijn gebouwd. Na de aanval van 1202 is volgens de kroniekschrijvers sprake geweest van ‘herstel’ van de stad, inclusief de drie poorten, die opnieuw werden bekostigd door Leuven, Brussel en Antwerpen. Deze gegevens uit de kronieken komen niet aan bod in *Stad op de schop*, waardoor het onduidelijk blijft of de door de archeologen in de periode 1202-1225 gedateerde ‘eerste’ stadsmuur nu werkelijk de eerste muur van de stad was of dat daar nog een oudere fase aan vooraf is gegaan.

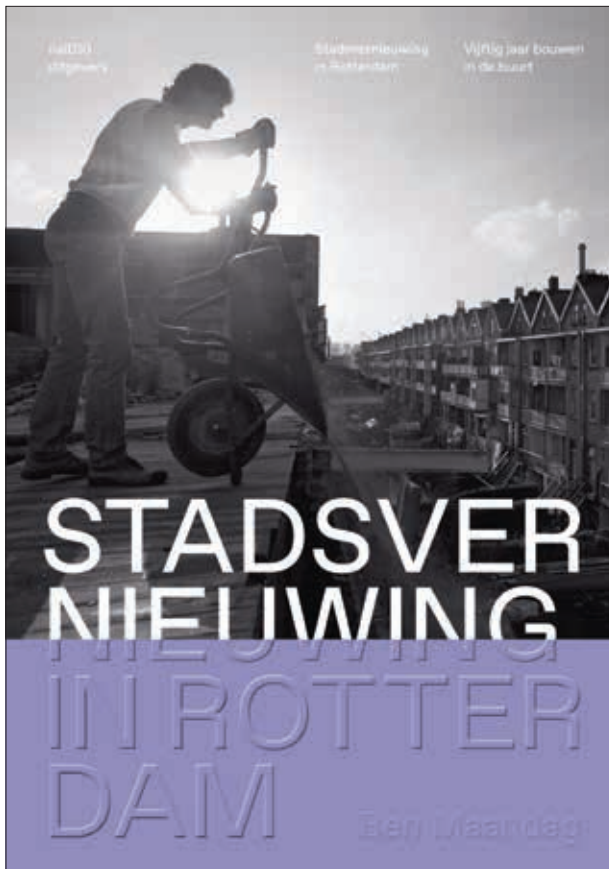
Van grote meerwaarde voor het boek zijn verschillende artistieke impressies, gemaakt door Paul Beex op basis van opgravingen en bouwhistorische gegevens. De impressie van de oudste Diezehaven geeft een fascinerend vogelvluchtbeeld van hoe de stad er daar rond 1250 kan hebben uitgezien. Dergelijke impressies zijn meer dan aansprekend beeldmateriaal voor het grote publiek. Ze helpen archeologen en bouwhistorici bij het interpreteren van (opgravings)gegevens, het reconstrueren van grotere stukken stad en het formuleren van kennishiaten. Uiteindelijk wordt in de impressies zichtbaar dat archeologie en bouwhistorie ook beeldende disciplines zijn, die werken met sporen van wat ooit functionerende gebouwen en structuren waren. Een goed voorbeeld is het onderzoek naar de laat-veertiende-eeuwse Vughter- of Pieckepoort, dat re-

sulteerde in een driedimensionale reconstructie die ook op de site van Erfgoed 's-Hertogenbosch te bekijken is.

Bij de voor het boek nieuwgetekende kaarten valt op dat wordt teruggegrepen op de (zand)hoogtekaart die Hoogma en Stekete in 1996 in *'s-Hertogenbosch Waterstad* publiceerden. Die kaart gaf de toenmalige stand van kennis over de hoogste dekzandniveaus in de binnenstad weer. Daarmee verschaftte de kaart een indruk van het natuurlijke reliëf rond het ontstaan van de stad aan het einde van de twaalfde eeuw, voorafgaand aan de vele ophogingen die nadien hebben plaatsgevonden. Na bijna 25 jaar onderzoek kan de kaart van Hoogma en Stekete ongetwijfeld verbeterd worden op basis van de vele opgravingen die sindsdien hebben plaatsgevonden. Wellicht is het zelfs mogelijk om paleogeografische reconstructies te maken van oudere (ijzertijd/Romeinse tijd) en jongere bewoningsfasen (middeleeuwse en postmiddeleeuwse ophogingslagen) van de Bossche donk. Een dergelijke verdieping en synthese van beschikbare gegevens over het (pre)stedelijke landschap verschaft *Stad op de schop* niet, terwijl de hoeveelheid beschikbare gegevens in 's-Hertogenbosch daarvoor wel de mogelijkheden biedt. Hopelijk zal de publicatie van dit overzichtswerk leiden tot nader onderzoek, zoals Jayasena dat heeft gedaan voor Amsterdam.

Tot slot kan in vergelijkende zin worden opgemerkt dat Jayasena's boek geschikter is voor wetenschappelijk gebruik vanwege de uitvoerige annotatie, die in *Stad op de schop* beperkt is gebleven. Bovendien heeft het Bossche boek geen index op zaken, personen of straatnamen, die in zo'n groot overzichtswerk niet mag ontbreken. *Graaf- en modderwerk* heeft wel een geografisch register. Uiteraard hangt dit verschil samen met de verschillende doelgroepen van de boeken, maar het is te hopen dat in de toekomst een goede middenweg gevonden kan worden tussen wetenschappelijke verantwoording en publieke toegankelijkheid. Wellicht is daartoe ook een nauwere samenwerking tussen universiteiten en gemeentelijke archeologen nodig, die voor de (stads)archeologie als geheel en het (niet te onderschatten) publiek dat daarin geïnteresseerd is van meerwaarde zou kunnen zijn.

MARCEL IJSSELSTIJN



BEN MAANDAG

## STADSVERNIEUWING IN ROTTERDAM. VIJFTIG JAAR BOUWEN IN DE BUURT

Rotterdam (NAIO10 uitgevers) 2019, 256 pp.,  
ills. in zwart-wit en kleur, ISBN 978 94 6208 535 0,  
€ 29,95

Terwijl de bouwproductie van de stadsvernieuwing in 1979 nog maar net op gang was gekomen, werd haar kenmerkende architectuur al door Carel Weeber veroordeeld als de 'Nieuwe Truttigheid'. Ruim twintig jaar later stelde Jaap Evert Abrahamse in een ongezoeten column dat 'architectuur eigenlijk niet het goede woord' is, want 'dit zijn alleen gestapelde woningen, portieketageflats bekleed met trespa, met doorzonramen op verzoek van hun toekomstige bewoners, de gevels overdadig behangen met balkonnetjes'. En vorig jaar werden de woningen uit de jaren zeventig en tachtig in de oude Rotterdamse stadswijken door de lokale vvd 'te lelijk om te renoveren' genoemd. De stadsvernieuwing kan kortom reeds vier decennia lang rekenen op scherpe architectuurkritiek. Terecht schrijft Ben Maandag echter in de korte introductie van *Stadsvernieuwing in Rotterdam. Vijftig jaar bouwen in de buurt* dat de belangstelling voor dit relatief jonge erfgoed groeiende is. Het gaat dan vooral om interesse vanuit de erfgoedsector: zowel op rijksniveau als door verschillende gemeenten wordt gewerkt aan onderzoeken, inventarisaties en waarderingskaarten om de cultuurhistorie bij actuele ontwikkelopgaven te borgen.

Gestaag neemt ook het aantal historische studies over de stadsvernieuwing toe. Zo bleef het enkele jaren bij *Amsterdam op de helling* (2010) en *Steden in de steigers* (2012) van Herman de Liagre Böhl en *Vernieuwing van de stadsvernieuwing* van Henk Engel, Endry van

Velzen en Olof van de Wal (2013). Maar in 2017 verscheen de publiksuitgave van het proefschrift van Tim Verlaan getiteld *De ruimtemakers* en in 2018 volgde in opdracht van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed het inventariserende onderzoek *Stadsvernieuwing in stroomversnelling* van Evelien van Es en Lara Voerman. Eind 2019 kwam hier bovengenoemd boek van Maandag bij. Gemene deler in deze titels is de focus op de politiek en het beleid van de stadsvernieuwing. De auteurs laten zien dat het rond 1970 allerm minst vanzelfsprekend was om te 'bouwen voor de buurt', het adagium waarmee vanaf midden de jaren zeventig uitdrukking werd gegeven aan de voornaamste uitgangspunten van het stadsvernieuwingsbeleid: het zodanig vernieuwen van de verpauperde binnensteden en negentiende-eeuwse buurten, dat het een goede woon- en leefsituatie opleverde voor de mensen die er al woonden, met voor deze doelgroep betaalbare woningen en behoud van de stedenbouwkundige structuur. De invoering van dit beleid vereiste echter een radicale omslag in het politieke denken over de stad. Pas na een jarenlange confrontatie met kritische burgers wier vertrouwde leefomgeving werd bedreigd, zagen bestuurders af van de naoorlogse reconstructieplannen die waren gericht op autoverkeer, kantoorontwikkeling en overdekte winkelcentra.

De focus op politiek en beleid heeft in deze publicaties een historisch narratief opgeleverd met een welhaast spannend plot, inclusief heldenverering. In de



ontknoping wordt het conflict tussen burgers en bestuurders beslecht door een nieuwe generatie wethouders die principieel andere keuzes maakte: zij gaven prioriteit aan de woonfunctie en democratisering. Zo wordt met name Jan Schaefer in zijn hoedanigheid van staatssecretaris (1973-1977) en wethouder in Amsterdam (1978-1986) de vinding van de stadsvernieuwingsagenda toegedicht. Op vergelijkbare wijze staat in *Stadsvernieuwing in Rotterdam* de rol van Jan van der Ploeg als wethouder van stadsvernieuwing in Rotterdam (1974-1982) centraal. Tekenend hiervoor zijn de door een gemeentelijke nota geïnspireerde titel van het inleidende hoofdstuk en het intermezzo dat volledig is gewijd aan Van der Ploeg. Wat dat betreft biedt Maandag een weinig vernieuwend perspectief. Dat is opvallend, want kenmerkend voor de periode van de stadsvernieuwing zijn juist de verschuivende machtsrelaties, de invloedrijke burgerinitiatieven en de verstrekkende zeggenschap van bewoners. Hoewel deze invloed van onderop in het boek gaandeweg duidelijk wordt, zou dit meer tot zijn recht zijn gekomen als de auteur zich had geconcentreerd op de bewoners, hun handelingsvermogen en hun ideeën over de inrichting van de stad.

Het boek van Maandag onderscheidt zich wel wat betreft casuïstiek. In tegenstelling tot de eerder gepubliceerde titels, waarvan één uitsluitend gericht is op Amsterdam en de overige vergelijkende studies zijn waarin meerdere steden aan bod komen, is hierin Rotterdam de plaats van handeling. Voor de auteur was dit waarschijnlijk een volkomen vanzelfsprekende keuze – vrijwel zijn gehele oeuvre gaat over de architectuur, stedenbouw en geschiedenis van deze stad – maar dit laat onverlet dat Rotterdam als casus de grootste kracht van het boek is. Het werd hoog tijd voor een lokale studie over de stad waar het ‘bouwen voor de buurt’ werd gemunt en een negentiende-eeuwse buurt, het Oude Westen, landelijk geldt als het laboratorium van de stadsvernieuwing. Hierin voorziet *Stadsvernieuwing in Rotterdam* met beschrijvingen van vijf van de oorspronkelijke elf Rotterdamse stadsvernieuwingsbuurten. Maandag heeft echter weinig oog voor de bredere kaders van zijn onderwerp. Want waarin onderscheidt de Rotterdamse stadsvernieuwing zich? Gaat het om een exemplarische casestudy of om een incident? De auteur had meer aandacht mogen besteden aan de nationale context om de uniciteit van Rotterdam naar voren te laten komen.

De indeling van het boek correspondeert met de gekozen casuïstiek. Na het inleidende, en verreweg het langste, hoofdstuk over de politieke en beleidsmatige ontwikkelingen in Rotterdam volgen vijf hoofdstukken die alle zijn gewijd aan één bepaalde buurt. In schijnbaar willekeurige volgorde laat Maandag de Afrikaanderwijk, Feijenoord-Noordereiland, Crooswijk, het Oude Noorden en het Oude Westen de revue

passeren. Vrijwel elk hoofdstuk opent met een anekdote die een gezicht geeft aan de buurt of aan een van de bij de stadsvernieuwing betrokkenen, waarna de auteur achtereenvolgens ingaat op de lokale ontstaansgeschiedenis, de erbarmelijke naoorlogse woonomstandigheden, de grootschalige moderniseringsplannen van de gemeente en de strijd hiertegen, de moeizame opkomst en pionierende werkwijze van de stadsvernieuwing, en ten slotte de plaatselijke ontwikkelingen in de nasleep van de stadsvernieuwing. Het voordeel van deze benadering is dat de buurten zich goed laten vergelijken. Het nadeel is echter dat dezelfde thema's en gelijksoortige gebeurtenissen meerdere malen worden herhaald. Bovendien is de niet-chronologische behandeling van de buurten verwarrend; het Oude Westen liep immers voorop, terwijl de stadsvernieuwing in de Afrikaanderwijk juist relatief laat op gang kwam. Aangezien ook de centrale vraag pas achteraf in de verantwoording wordt vermeld, laat het boek zich misschien nog het beste achterstevoren lezen.

Maandag stelt in de verantwoording dat het narratief in de eerste plaats tot stand is gekomen op basis van archief- en literatuuronderzoek. Daar is echter weinig van te merken. Het is eerder een aaneenschakeling van pakkende citaten uit zijn interviews met bijna vijftig personen die nauw bij de stadsvernieuwing betrokken zijn geweest. Hoewel het een logische keuze lijkt om betrokkenen te interviewen nu zij nog in leven zijn, had de auteur zich meer rekenschap van hun herinneringen mogen geven. Een blik op het bronnencorpus leert zelfs dat het beschikbare archiefmateriaal over de stadsvernieuwing – zoals de zorgvuldig door historicus Jan van den Noort geïnventariseerde archieven van de bewonersorganisaties in de Rotterdamse stadsvernieuwingsbuurten – helemaal niet is gebruikt. Het gevolg is dat het boek vooral vertelt hoe deze betrokkenen terugkijken op hun belevenissen en welke betekenis zij aan het verleden geven. Saillant detail daarbij is dat het merendeel van de ondervraagden destijds ambtenaar of architect was; slechts een enkeling vertegenwoordigt het perspectief van de toenmalige bewoners. Op die manier laat Maandag voornamelijk actoren aan het woord die hun toenmalige rol – vaak achteraf – als gemarginaliseerd hebben ervaren, in plaats van de degenen die juist een prominente stem kregen. Dat gegeven is niet alleen een gemiste kans, maar had ook – op zijn minst – enige reflectie behoeft.

In het slothoofdstuk maakt Maandag naar eigen zeggen de eindbalans op, aan de hand van de vraag: wat is er goed gegaan, wat kon er beter? Op basis van de gevoerde gesprekken concludeert hij dat de pluspunten samenhangen met twee factoren. Ten eerste was dat de in 1973 vastgestelde Verordening Organisatie Stadsvernieuwing (vos). Een waardevol citaat waarmee Maandag dit beargumenteert komt van planoloog Len

de Klerk: 'De vos regelde de toegang van de burgers tot het bestuur van de stad.' Ten tweede was het sluiten van coalities een sleutel tot succes. Het is spijtig dat de auteur ook hier nauwelijks loskomt van de citaten, want het raakt aan een belangrijke kern. Maandag lijkt zo het dedain jegens de stadsvernieuwing wat te willen lenigen, maar dit komt niet goed uit de verf wanneer hij tegelijkertijd drie tekortkomingen ervan aanwijst: de architectuur, het vermeende gebrek aan stedenbouw en het bouwen van uitsluitend sociale huurwoningen. Hier wreekt zich het gebrek aan duiding en analyse. Want kunnen we zonder meer afgaan op het oordeel van de ondervraagden? Wordt hun kritiek niet gekleurd doordat er bij de stadsvernieuwing weinig ruimte was voor de autoriteit van de ambtenaar en de persoonlijkheidscultus van de architect, terwijl een criticaster als Carel Weeber naam en faam verwierf?

Helemaal onbevredigend wordt het als Maandag de stadsvernieuwing vergelijkt met het huidige woningbouwbeleid van Rotterdam. Hij citeert onder anderen publiciste Hasna El Maroudi, die 'juist een tekort aan

sociale huurwoningen' signaleert. Zij stelt bovendien: 'De diversiteit, dat rauwe van de stad, dat verdwijnt.' Werden er nu wel of niet te veel sociale huurwoningen gebouwd? Past de rauwheid van de Rotterdamse stadsvernieuwingsarchitectuur nu wel of niet bij de identiteit van de stad? De auteur blijft ons het antwoord schuldig. Gelukkig kan hij zich erop beroepen dat zijn boek geen wetenschappelijk werk betreft en ook niet die pretentie heeft. Dat excuus rechtvaardigt de suggestieve ondertitel echter niet, alsof stadsvernieuwing en stedelijke vernieuwing hetzelfde zijn – en alsof de Rotterdamwet (de Wet bijzondere maatregelen grootstedelijke problematiek uit 2005) het onvermijdelijke vervolg is. *Stadsvernieuwing in Rotterdam* is kortom een publicatie die vooral vragen oproept en evenzeveel aanknopingspunten biedt voor nader onderzoek. Hopelijk nodigt het een ijverige student of onderzoeker uit om de archieven in te duiken. Voor tijdgenoten van de stadsvernieuwing zal het boek door de vele citaten wel een feest van herkenning zijn.

AIMÉE ALBERS

architectenbureau  
**Vroom**



