



cultuurhistorische waardestelling naoorlogse bedrijventerreinen



CULTUURHISTORISCHE WAARDESTELLING NAORLOGSE BEDRIJVENTERREINEN

Het Oversticht

HET OVERSTICHT



In samenwerking met Hebly Theunissen architecten



Provincie Overijssel

Programma Re-animatie Erfgoed Overijssel

Programma NoBO, na-oorlogs bouwen in Overijssel



en RACM

Programma Wederopbouw



| | |
|---|----|
| DEEL 1 - METHODE | |
| 1. Inleiding | 5 |
| 1.1 Doel van het onderzoek | |
| 1.2 Naoorlogse bedrijventerreinen | |
| 1.3 Evidente waarden | |
| 1.4 Total Scan en Quick Scan | |
| 1.5 Draagvlak en vervolgproces | |
| 1.6 Leeswijzer | |
| | |
| 2. Handleiding; methode voor analyse bedrijventerreinen | 11 |
| 2.1 Sociaal-economische en culturele betekenis | |
| 2.2 Stedenbouwkundige waarden | |
| 2.3 Architectonische waarden | |
| | |
| 3. Total Scan en Quick Scan | 23 |
| 3.1 Initiatieffase van de waardestelling | |
| 3.2 Total Scan | |
| 3.3 Quick Scan | |
| | |
| 4. Implementatie van de waardestelling | 27 |
| | |
| DEEL 2 – TESTCASES: ALMELO EN DEVENTER | |
| – Total scan Dollegoor | |
| – Quick Scan Dollegoor | |
| – Total scan Bergweide | |
| | |
| Bijlage A | |
| Context: Grepen uit de geschiedenis van de naoorlogse stad, industrialisatie en bedrijventerreinen | |
| A.1 Nederland na de Tweede Wereldoorlog (WO II) | |
| A.2 Industrialisatie in Nederland na WO II | |
| A.3 Wederopbouw | |
| A.4 Planning, organisatie en economie: het Marshall-plan in perspectief | |
| | |
| Bijlage B | |
| Een referentieproject: Rotterdam Waalhovens en Spaanse Polder | |
| | |
| Literatuurlijst | |

1 Methode

Bedrijventerreinen staan in het centrum van de belangstelling en over het algemeen niet in erg positieve zin. Ze gaan door het leven als lelijke verspillers van de schaarse open ruimte in Nederland. Zo wordt, om nieuwe bedrijventerreinen aan de randen van de steden langs de snelwegen te voorkomen, de roep om zorgvuldig hergebruik van bestaande terreinen steeds luider. Dit onderzoek, *Cultuurhistorische waardestelling van naoorlogse bedrijventerreinen*, is gericht op het ontwikkelen van een algemeen toepasbare methode voor het bepalen van cultuurhistorische en daarmee verbonden ruimtelijke waarden van naoorlogse bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen Bergweide in Deventer en Dollegoor in Almelo doen in dit onderzoek dienst als de testcases voor die methodiek.

De aandacht voor naoorlogse terreinen past in het overheidsbeleid dat gericht is op betere condities voor de vestiging en werking van Nederlandse bedrijvigheid ('Mooi Nederland' 'Pieken in de Delta', etc.), op het tegengaan van 'verrommeling' ('Mooi Nederland') en de toenemende aandacht voor ruimtelijke kwaliteit (Atelier Overijssel en de nieuwe Omgevingsvisie Overijssel O2, te verschijnen in 2009). De Provincie Overijssel heeft enkele programma's die voor het onderzoek relevant zijn, naast het programma Re-animatie Erfgoed Overijssel, waaruit deze studie deels is betaald. Voor de herstructurering van bedrijventerreinen is een aantal pilots gestart, met bijdragen van het Ministerie van VROM en met toepassing van een kwaliteitsmonitor (het zogenaamde 'sterrensysteem'). Bovendien is relevant het programma NoBO: naoorlogs bouwen in Overijssel, dat de aandacht wil richten op de waarden van de naoorlogse architectuur, stedenbouw en toegepaste beeldende kunst. De meeste van deze programma's zijn wel op kwaliteiten gericht, maar zelden op cultuurhistorische kwaliteiten, op NoBO na. Voor al deze programma's kan deze rapportage dus een passende aanvulling betekenen. Tot slot past het onderzoek in het programma van typologische onderzoeken dat de RACM uitvoert voor de periode van de Wederopbouw. Het is daarin een vervolg op de studie naar de categorie 'bedrijfsgebouwen'.

Actie Milieudefensie, VPRO-gids,
3 t/m 9 november 2007

1. Inleiding



1.1 Doel van het onderzoek

Doel van het onderzoek is een methode te ontwikkelen die (het belang van) cultuurhistorische waarden operationeel kan inbrengen in herstructureringsprocessen van naoorlogse bedrijventerreinen. De beheer- of vernieuwingsplannen voor zulke terreinen moeten blijk geven van bewustzijn van de ruimtelijke en cultuurhistorische betekenis van het terrein voor de gemeente. De kennis van zaken die daarvoor nodig is, kan met de methode van de waardestellingen worden ingebracht, mits deze een praktische en toegankelijke kennisbron vormen.

De waardestellingen zijn erop gericht de cultuurhistorische waarden van deze gebieden bij politici, ondernemers, eigenaren, opdrachtgevers, burgers, ontwerpers en planbeoordelaars als gegevens aan te bieden. Zo kunnen zij een rol spelen in de planvorming en wellicht kunnen die plannen zelfs voortbouwen op de naoorlogse ruimtelijke principes en kwaliteiten die hier worden benoemd.

Conserveren is niet het doel van dergelijke waardestellingen, maar wel een bewustzijn van bestaande cultuurhistorische waarden van bedrijventerreinen en inspiratie door die waarden op de manier van *behoud door ontwikkeling*.

Luchtfoto Dollegoor, Google Earth, 2007



Luchtfoto Bergweide, Google Earth, 2007

1.2 Specificiteit van naoorlogse bedrijventerreinen

In methodisch opzicht lijkt een waardestelling van bedrijventerreinen niet wezenlijk te hoeven verschillen van waardestellingen van andere stedelijke gebieden, zoals naoorlogse woonwijken of historische binnensteden. Toch brengt elk van deze stedelijke gebieden ook weer zijn eigen accenten met zich mee. Voor bedrijventerreinen is de relatieve 'onzichtbaarheid' van de kwaliteiten een extra punt van aandacht. Het vergt 'close reading' van de ruimtelijke opbouw die verder reikt dan een inventarisatie van waardevolle gebouwen.

Specifiek aan naoorlogse bedrijventerreinen zijn bijvoorbeeld de totale planmatheid van de totstandkoming ervan en de toename van het belang van infrastructuur (van water en spoor naar steeds meer belang voor het wegvervoer). Deze infrastructuur drukt vaak nog steeds een belangrijk stempel op de karakteristiek van de terreinen. Te denken valt daarbij aan ruime kanalen, insteekhavens, gebogen rooilijnen vanwege oude spoorlijnen en ruime wegprofielen met luisterrijke boombeplanting en groene berm.

Een ander belangrijk fenomeen is de schaalvergroting van sommige productieprocessen. Dit resulteert in gebouwen of industriële bouwsels met een maat, die de 'menselijke maat' ver overstijgt. Ook van dit aspect kan worden onderzocht in hoeverre het bijdraagt aan de imposante ruimtelijke verschijning van het betreffende terrein.

Spoorlijn, Dollegoor, Almelo, Dollegoorweg, 2007



Derde havenarm, Bergweide, Deventer, Duurstedeweg, 2007





1.3 Evidente waarden

De als waardevol onderkende elementen van een bedrijventerrein moeten wel enige evidentie en zichtbaarheid hebben voor een groter publiek. Waardestellend onderzoek schiet zijn doel voorbij wanneer de aangedragen waarden en kwaliteiten alleen door gelijkgestemde vakgenoten kunnen worden herkend en gewaardeerd. Dit brengt met zich mee dat de rapportages in ieder geval moeten overtuigen voor wat betreft het beeld. Toegankelijkheid en aansprekendheid zijn dan ook sleutelwoorden voor waardestellende rapportages.

1.4 Total Scan en Quick Scan

Voor de vaststelling van de cultuurhistorische waarden worden in dit onderzoek twee maten van diepgang onderscheiden, te weten: *Total Scan* en *Quick Scan*. De *Total Scan* is gericht op het ontdekken en inzichtelijk maken van de totale ruimtelijke waarden van een bedrijventerrein, inclusief de meer 'onzichtbare geschiedenissen' en betekenis van deze terreinen voor een gemeente. De *Total Scan* vormt een solide basis voor het ruimtelijke beleid van herstructurering.

De *Quick Scan* is wat betreft de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van een terrein minder omvattend van aard. Hij richt zich met name op de nog aanwezige en evident zichtbare ruimtelijke stedenbouwkundige en architectonische waarden van een terrein. Een *Quick Scan* kan als voorbereiding dienen voor een *Total Scan*, maar de keuze ervoor kan ook zijn ingegeven vanuit het karakter van het bedrijventerrein zelf. Op bedrijventerreinen bestaan de ruimtelijke waarden nogal eens uit slechts enkele bijzondere stedenbouwkundige kwaliteiten, zoals een zichtlijn, een haven, een inrichting van een straat. Soms kent het terrein nauwelijks interessante gebouwen. De waarden van dit soort bedrijventerreinen zijn in dat geval voldoende afgedekt door een *Quick Scan*.

Zowel in de *Quick* als de *Total Scan* gaat het om het gericht kijken, het in beeld brengen van bepaalde specifieke ruimtelijke kwaliteiten. Voor de waardestelling van een bedrijventerrein is het ontwikkelen van deze vaardigheid, het deskundig waarnemen, van groot belang.

Silogebouw CODO, Bergweide,
Deventer, Zuiderzeestraat,
bwjr. 1961

1.5 Draagvlak en vervolgproces

Met het enkel benoemen en verbeelden van de ruimtelijke waarden van naoorlogse bedrijventerreinen in een rapport zijn we er allerminst. In de methodiek worden dan ook aanbevelingen gedaan voor het toepassen van de uitkomsten in het ruimtelijke beleid van een gemeente. Centrale vraag daarbij is hoe men de waardestelling van een bepaald bedrijventerrein 'tussen de oren' krijgt van ondernemers, ontwikkelaars, plannenmakers, eigenaren, burgers en politiek. Alleen wanneer dat lukt, kunnen die waarden op een toekomstgerichte wijze verankerd raken in beleid. De cultuurhistorische waardebeoordeling zal dan ook niet gericht zijn op behoud, maar vooral op inspiratie. Daarbij is het wel van belang dat het waardestellende onderzoek wordt vastgesteld door de gemeenteraad, opdat het een feitelijke basis kan vormen voor verder beleid.

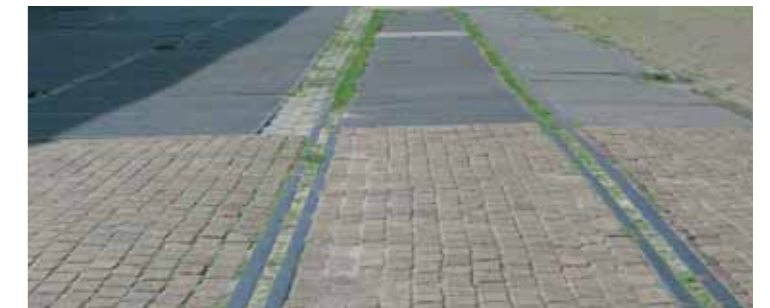
1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt ingegaan op het specifieke van bedrijventerreinen in ruimtelijk en cultuurhistorisch opzicht: hier wordt de methode uiteengezet. In hoofdstuk drie worden de *Total Scan* en de *Quick Scan* beschreven en met elkaar vergeleken. In hoofdstuk vier worden aanbevelingen gedaan voor de implementering van de waardestelling bij een breed publiek, van de plaatselijke ondernemers, burgers, tot aan de politiek en de ambtenaren.

In deel twee zijn van de waardestellende methode twee voorbeeldlocaties uitgewerkt. Hierdoor krijgt men een beeld van wat men zich in de praktijk kan voorstellen bij een dergelijk onderzoek. Voor het bedrijventerrein Bergweide in Deventer is een *Total Scan* opgesteld, voor Dollegoor in Almelo is naast een *Total Scan* ook een *Quick Scan* uitgewerkt.

In bijlage A wordt door middel van tekstgedeelten uit een vijftal publicaties de brede maatschappelijke context weergegeven waarin de naoorlogse bedrijventerreinen tot stand zijn gekomen.

In bijlage B wordt een referentieproject behandeld als illustratie. Het geheel wordt afgesloten met een literatuurlijst.

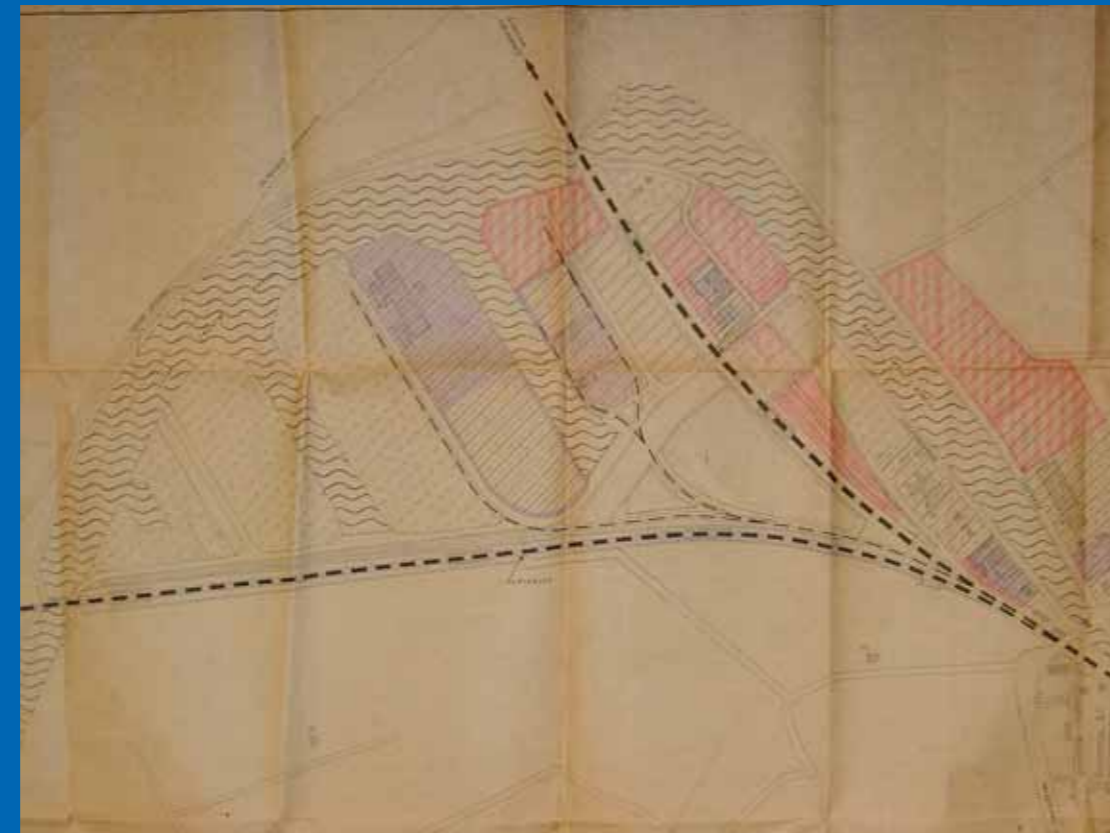


Een rijke menging van bestratingen,
Dollegoor, Almelo.

2



Industrieterrein Dollegoor, 1950.
(Gemeentearchief Almelo, Archief
Gemeentebestuur 1950-1959,
inv 534)



Partieel uitbreidingsplan in onderde-
len, Bergweide, 1951 (in: Archief
Secretarie 1951-1990, inv 1996)

2. Handleiding: methode voor de analyse van bedrijventerreinen

Welke thema's moeten worden onderzocht aan naoorlogse bedrijventerreinen?

Wat is in ruimtelijk en cultuurhistorisch opzicht onderscheidend en waardevol?

Dat zijn de centrale vragen van dit hoofdstuk. De kenmerken en waarden van bedrijventerreinen worden verdeeld in drie categorieën:

2.1 sociaal-economische en culturele betekenis

2.2 stedenbouwkundige waarden

2.3 architectonische waarden

Tussen deze drie kenmerken en waarden bestaan overlappingsen en samenhangen. De hier gekozen indeling is geen rigide jas, maar kan naar de omstandigheden worden aangepast.

2.1 Sociaal-economische en culturele betekenis

Bij bedrijventerreinen spelen naast tastbare stedenbouwkundige en architectonische waarden ook minder tastbare waarden een rol, zoals sociaal-economische en culturele aspecten. Zo hebben sommige terreinen vanwege de huisvesting van een roemrucht bedrijf en daarmee verbonden gebeurtenissen, zoals stakingen of tewaterlatingen, een grote betekenis voor de burgers van een gemeente. Deze bedrijven en de terreinen maken onderdeel uit van het mentale en het arbeidsverleden van velen ter plaatse. Het ontdekken van deze in veel gevallen niet direct zichtbare laag van een bedrijventerrein kan in de waardstelling bijvoorbeeld resulteren in aanbevelingen tot het behouden van een bepaald gebouw, poort, dok of plein en/of het aanbrengen van herdenkingstekens op het bedrijventerrein.

2.2 Stedenbouwkundige waarden

Bij analyse en waardering van bedrijventerreinen neemt de stedenbouwkunde een prominente plaats in. In de stedenbouwkundige ruimten, de hoofdwegen, straten en kaden echoot de stedenbouwkundige geschiedenis veelal krachtig door. Daardoor valt in dit deel een ruimtelijke analyse samen met de cultuurhistorische analyse. Om de stedenbouwkundige waardering hanteerbaar te maken komt een aantal deelaspecten aan bod.

De ontstaansgeschiedenis van het terrein en het ruimtelijke concept

Met welke intenties is een bepaald terrein opgezet en ontstaan? Dit aspect kan een belangrijke overlap hebben met het hieraan voorafgaande onderdeel van de sociaal-economische en culturele waarden. In stedenbouwkundig opzicht is een belangrijke vraag hoe het toentertijd geplande bedrijventerrein past in de concepten van stadsuitbreiding op dat moment (structuur niveau) en op welke wijze het terrein de stadsopbouw heeft veranderd. Omdat het om naoorlogse terreinen gaat, zal daarbij de aandacht toegespitst worden op de in die periode toegepaste principes, zoals: functionele stedenbouw, toenemende aandacht voor infrastructuur, een open ruimtelijke opzet, groen en zichtbaarheid.



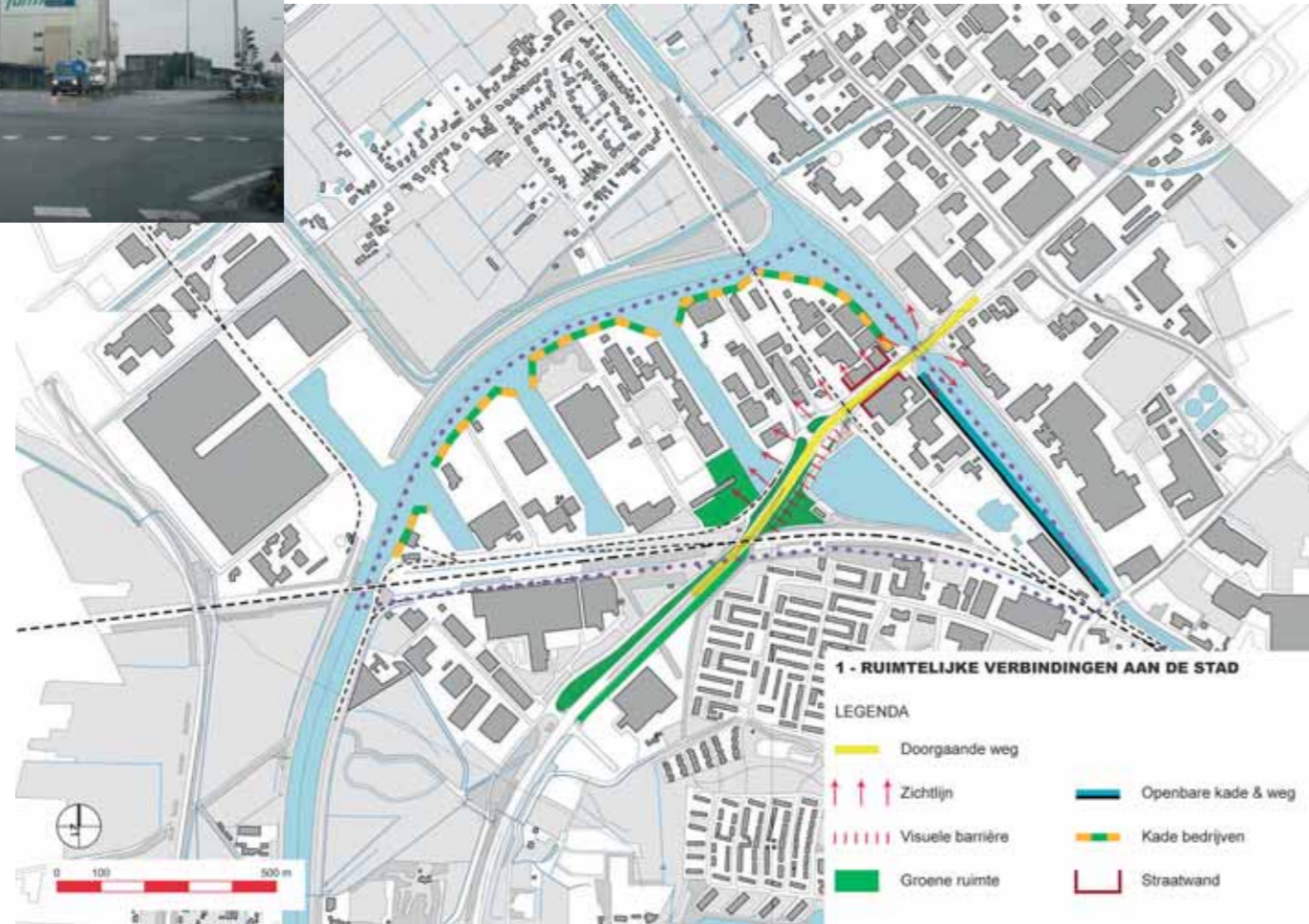
Boekomslag van: Deventer blik.
Geschiedenis van arbeidsmigranten
in een Nederlandse industriestad
1945-1990, Kampen 2005.



Ringweg Almelo (N349), ter hoogte van entree Dollegoor

De ruimtelijke verbindingen van het terrein aan de stad (stadswegen en randen)

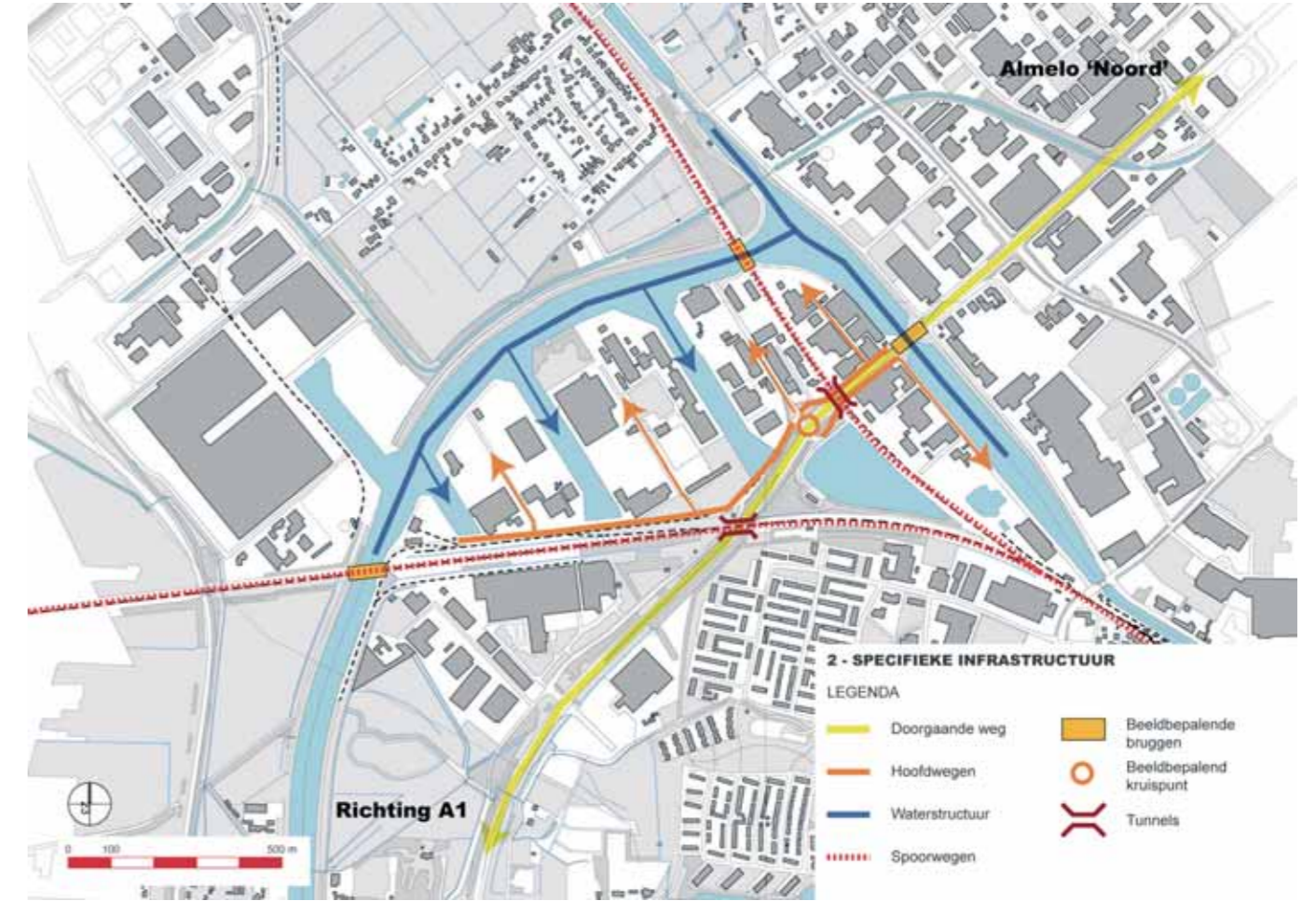
In dit kader wordt de huidige ligging van het bedrijventerrein in de gemeente onderzocht. Voor de beleving van burgers zijn met name de verbindingswegen, de zichtranden langs en door de bedrijventerreinen, van groot belang. Hoe is de ruimtelijke verschijning van deze zones? Zijn het, bijvoorbeeld vanwege een mooie laanbeplanting, waardevolle gebieden voor een gemeente of hebben ze een geringe betekenis. Zijn er misschien fragmenten, zoals kruispunten, met een bijzondere betekenis aanwezig?



Analysekaart 'Ruimtelijke verbindingen aan de stad', Dollegoor, Almelo

Specifieke vormen van infrastructuur

Het functioneren van een bedrijventerrein wordt in hoge mate bepaald door de bereikbaarheid ervan door de verschillende verkeersmodaliteiten. In de naoorlogse periode spelen drie verkeersmodaliteiten een belangrijke rol: vervoer over water, spoor en weg. Deze verschillende vormen van infrastructuur, zoals havenarmen en spoorwegen, zijn op sommige terreinen weliswaar niet meer in gebruik, maar drukken nog steeds een belangrijk stempel op de ruimtelijke verschijning van het terrein. Het zijn belangrijke cultuurhistorische elementen, die derhalve in beeld moeten worden gebracht.



Analysekaart 'Specifieke infrastructuur', Dollegoor, Almelo

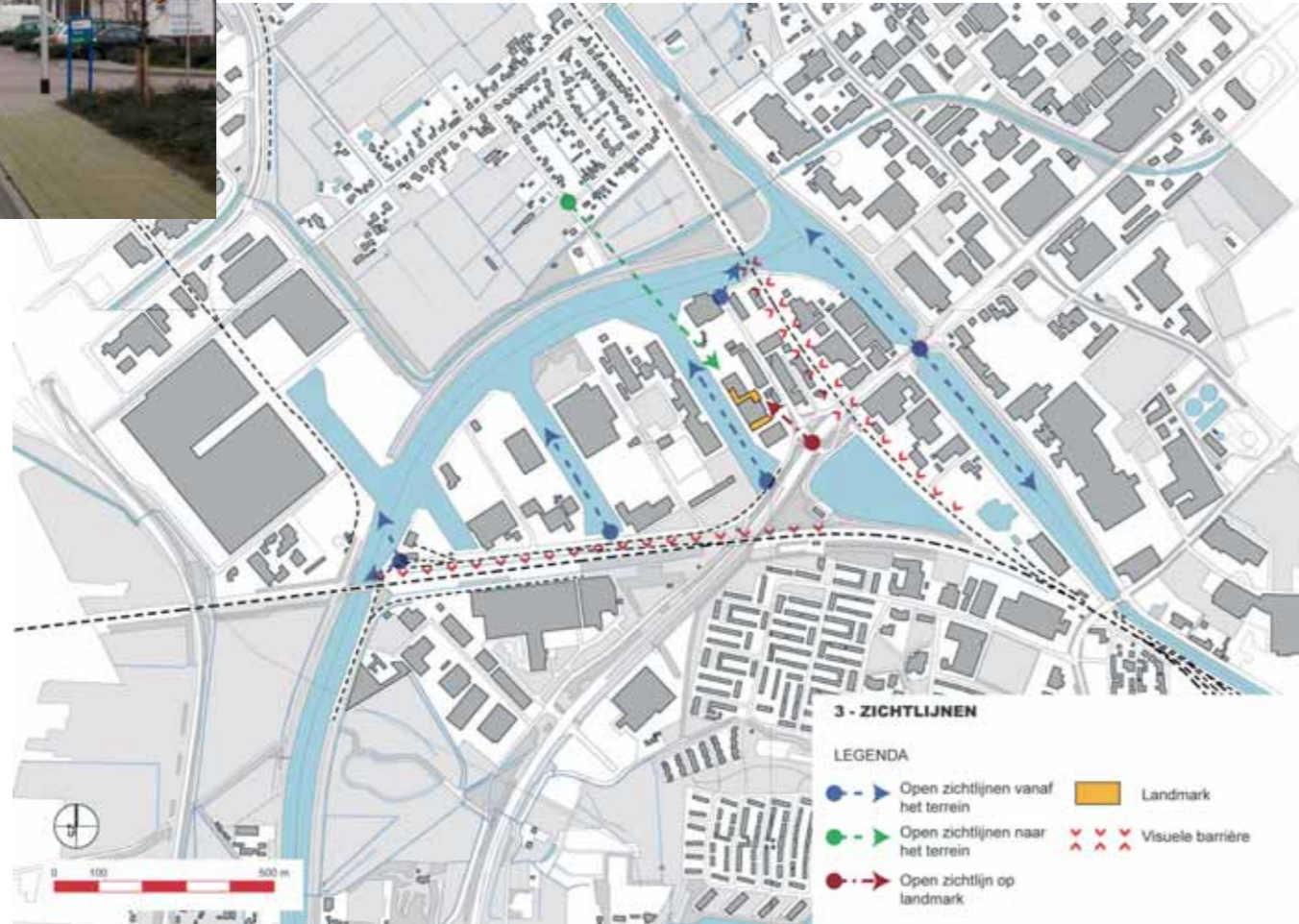


Zichtlijn op landmark (Silogebouw), Bergweide, Deventer, vanuit Kamperstraat

Zichtlijnen naar en vanaf het terrein en landmarks

Een zichtlijn kan gericht zijn op een hoog gebouw in de verte, een landmark, maar kan ook geleid worden door een pleinruimte of in het geval van bedrijventerreinen, door een insteekhaven. Door een zichtlijn wordt in veel gevallen niet alleen de interne stedelijke structuur van een bedrijventerrein verhelderd, maar ook aantakkingen ervan aan het geheel van de stad en de omgeving. Zichtlijnen die in kaart moeten worden gebracht zijn:

- zichtlijnen op het terrein zelf
- zichtlijnen van buiten náár het bedrijventerrein
- zichtlijnen vanuit het bedrijventerrein naar buiten

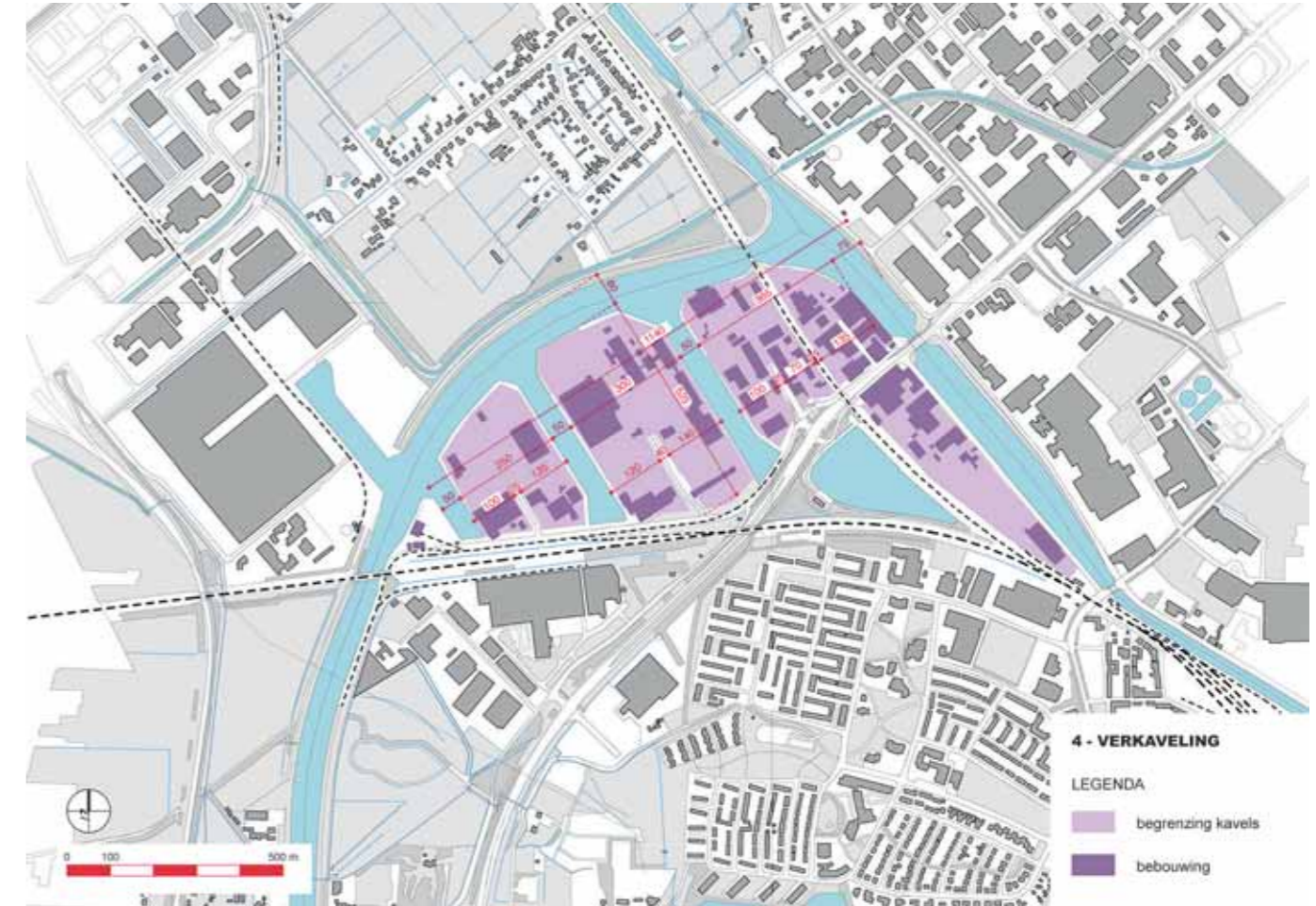


Analysekaart 'Zichtlijnen', Dollegoor, Almelo

Verkaveling, bijzondere plekken en niet-bedrijfsfuncties

In de naoorlogse periode zijn bedrijventerreinen planmatig tot stand gekomen. Dit heeft voor de interne opbouw van een terrein tot gevolg dat er een bewust stedenbouwkundig ordeningsprincipe is gehanteerd. Dit resulteert bijvoorbeeld in een rationele maatvoering van straten en kavels, richting van het stratenpatroon, bepaling van voorkanten en rooilijnen en een functioneel onderscheid in hoofd- en expeditiestraten.

In deze verkaveling kunnen bovendien bijzondere plekken en niet-bedrijfsmatige functies (recreatie!) zijn opgenomen, zoals koffietenten, sportvoorzieningen, een waterpartij of een hertenkampje.

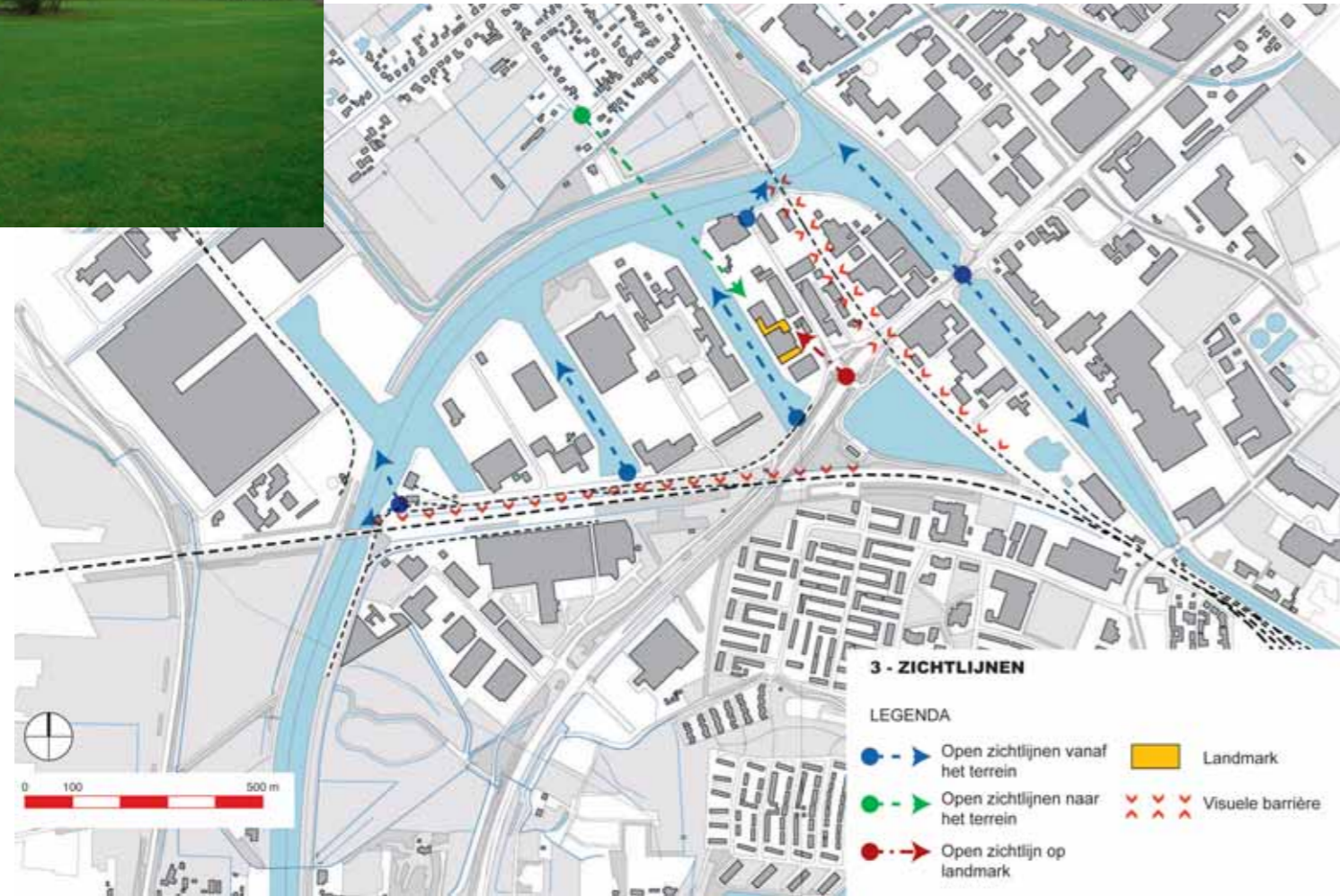


Analysekaart 'Verkaveling', Dollegoor, Almelo



Inrichting openbare ruimte, groenaanleg, erfafscheidingen en gebruik van het kavel

In de openbare ruimte van bedrijventerreinen kan sprake zijn van bijzondere inrichtingselementen en groen, zoals een typische bestrating, straatverlichting, treinspoor, kade of een monumentale laanbeplanting met groene bermen. Bijzondere erfafscheidingen en toegangspoorten kunnen bijdragen aan de eigenheid van het terrein. Tenslotte kan het gebruik van de kavels, afgezien van de daarop staande gebouwen, een bijzondere ruimtelijke kwaliteit opleveren. Hierbij valt te denken aan vormen van open opslag, bijvoorbeeld grote massa's (bak)steen, pallets of zand en bijzondere industriële installaties, zoals transportbanden en kranen.



Bijzondere openbare ruimte, bij gebouwcomplex PANanalytical, Dollegoor, Almelo, Lelyweg

Analysekaart 'Inrichting openbare ruimte', Dollegoor, Almelo

Schaal van de open ruimte, grootsheid en leegte

Een belangrijk onderscheid van een bedrijventerrein ten opzichte van andere stedelijke gebieden is de schaal ervan. Aan de ene kant komen op bedrijventerreinen bijzonder omvangrijke bouwsels voor, die met recht groots kunnen worden genoemd (bigness), aan de andere kant kenmerken bedrijventerreinen zich hier en daar juist door een grote mate van uitgestrektheid of leegte (emptiness). Het is geen natuurlijke uitgestrektheid maar een artificiële leegte. Deze beide fenomenen, grootsheid en leegte, leveren stadslandschappen op die hun gelijke in andere stedelijke gebieden nauwelijks kennen.



'Bigness', complex For Farmers, Bergweide, Deventer, vanuit Antwerpenstraat

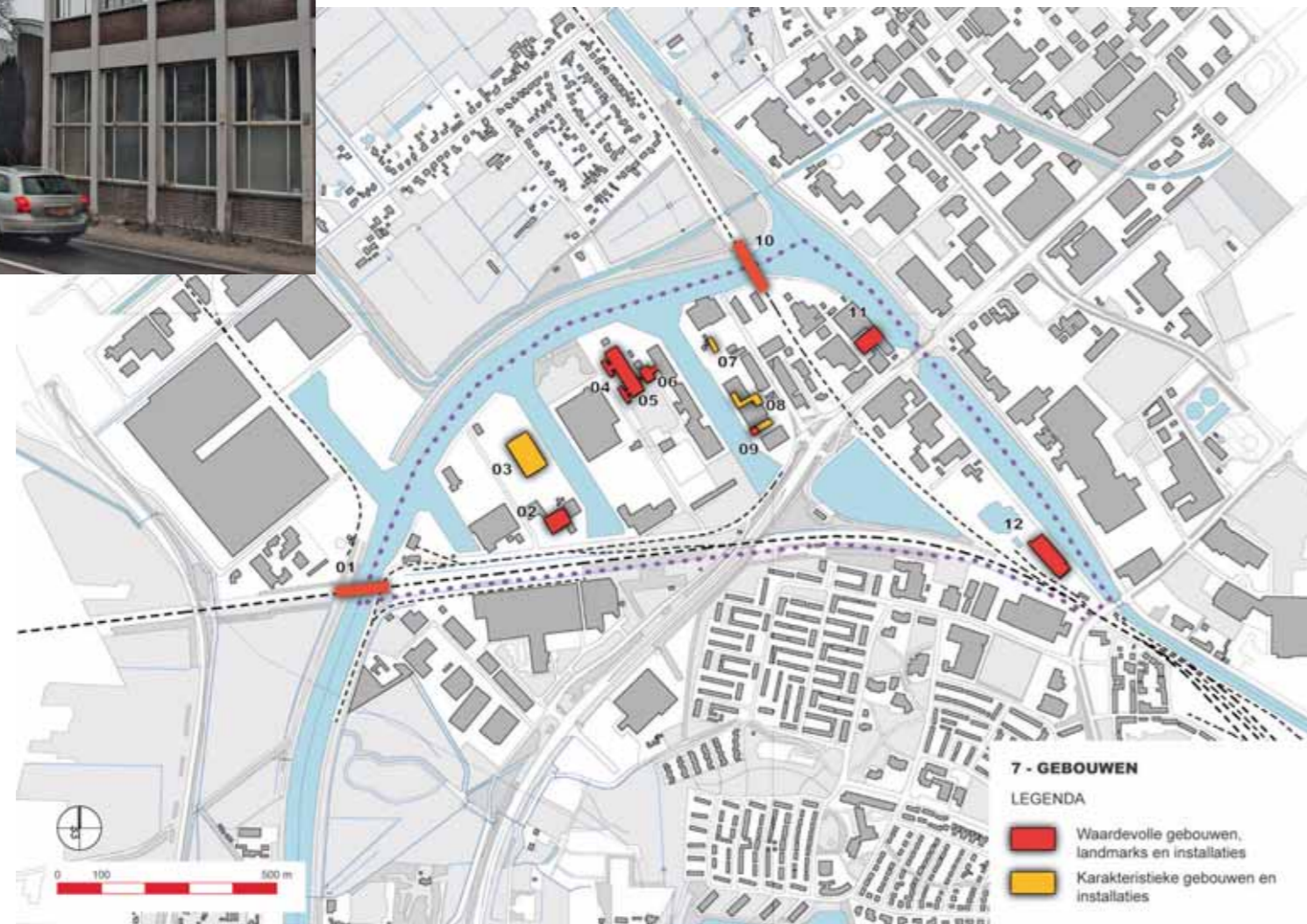
Analysekaart 'Bigness/emptiness', Dollegoor, Almelo



Bussink Koefabriek,
arch. J.D. Postma, bwjr 1952,
Bergweide, Deventer, Hanzeweg

2.3 Architectonische waarden

Voor de cultuurhistorische betekenis en de ruimtelijke verschijning van een bedrijventerrein kan de kwaliteit van de architectuur van gebouwen en industriële installaties van groot belang zijn. De architectonisch waardevolle bebouwing vraagt om een systematische inventarisatie.



Analysekaart 'Gebouwen',
Dollegeoor, Almelo

Onderdelen van gebouwen

De Rijksdienst RACM onderscheidt voor beschrijving en waardering van gebouwen de volgende aspecten:

- cultuurhistorische waarde (die onder meer kan blijken uit de publicatie van het bouwwerk in tijdschriften en boeken) en symbolische waarde
- architectonische waarde
- bouwtechniek en draagconstructie
- plaats in het oeuvre van de architect
- interieur, plattegrond en kunsttoepassing
- typologie
- innovatie
- relatie met de omgeving en 'landscaping' van de kavel
- gaafheid
- zeldzaamheid

Naast deze algemeen geldige aspecten zal in de beschouwing zeker ook een aantal typisch naoorlogse kenmerken voorkomen, zoals:

- functionalistische vormgeving
- openheid
- fragiele detaillering
- eigentijds materiaal- en kleurgebruik
- reclame-uitingen
- draagconstructies
- dakvormen
- ruimtevormen
- prefabricage
- bouwsystemen

Bedrijfsgebouwen kunnen tevens hun bijzonderheid ontleen aan buitenproportioneel grote onderdelen, zoals hijsinstallaties, draagconstructies en deuren.



Kroon Oil, arch. W.G. Klein Douwel
en H. Helle, bwjr 1964, Dollegeoor,
Almelo, Dollegeoorweg 15.



Stijl van het naoorlogse bedrijfsgebouw

Vanuit stilistisch oogpunt komen naast modernistisch vormgegeven gebouwen tevens oplossingen voor die meer monumentaal of traditionalistisch van aard zijn. Voor bedrijfsarchitectuur schuilt soms juist ook de bijzonderheid in de stijlloosheid ervan. De architectuur wordt in die gevallen primair bepaald door de functie.

Type bedrijfsgebouwen en bouwsels

Het bedrijfsgebouw zelf kent vele verschillende typen. Maar voor de beleving van een bedrijventerrein zijn ook andere bouwwerken en bouwsels van belang, zoals bruggen, kranen, elektriciteitsmasten en sloopshellingen (overlap met stedenbouw).

Bedrijfsgebouwen

- Productiehal met of zonder kantoor
- Opslaghal met of zonder kantoor
- Gebouw als omhulling van installatie
- Silo
- Showroom
- Kantoor
- Droogdok

Inrichting

- Plaveisel
- Groen
- Spoorbaan
- Kraan
- Transportbaan
- Installatie
- Windmolen
- Scheepshelling
- Dok
- Kade
- Brug
- Elektriciteitsmast

Silo For Farmers, oorspronkelijk CVT, arch. J. Franssen, bwjr 1952, Dollegoor, Almelo, Jollesweg 4

Drukkerij, Bergweide, Deventer



2.4 Hergebruik van bedrijfsgebouwen

Voor de waardering van de architectuur speelt tevens de mogelijkheid of onmogelijkheid voor hergebruik een rol. De argumenten om een bedrijfsgebouw 'waardevol' te vinden zullen in het geval van een 'onbruikbaar' gebouw bijzonder solide moeten zijn. De stedenbouwkundige waarden, bijvoorbeeld als landmark, of cultuurhistorische waarden moeten in dergelijke gevallen duidelijk prevaleren. In geval van twijfel kan advies gevraagd worden aan een architect of kennisinstituut wat de mogelijkheden zijn voor hergebruik van het betreffende gebouw.

Transportbaan, v.d. Bosch Beton bv, Dollegoor, Almelo, Wentholtweg 6 Spoorbrug, Dollegoor, Almelo



De voormalige textielmachinefabriek Reading heeft de vorm van een kathedraal, maar de ramen zijn dichtgezet

3

3. Total Scan en Quick Scan

Voor het vaststellen van de ruimtelijke en cultuurhistorische waarden van naoorlogse bedrijventerreinen kunnen twee werkwijzen worden gevolgd: de zogenaamde *Total Scan* en *Quick Scan*. In dit hoofdstuk worden deze beschreven. Het hoofdstuk sluit af met een matrix, waarin *Total Scan* en *Quick Scan* overzichtelijk met elkaar worden vergeleken. Ruwweg is de keuze voor één van beide afhankelijk van de complexiteit van het gebied en de complexiteit van het verwachte proces van herstructurering.

3.1 Initiatiefase van de waardestelling

Voor de effectiviteit van de waardestelling, zeker bij de *Total Scan*, is het betrekken van een brede groep in de initiatiefase van groot belang. Zo zal er niet alleen betrokkenheid moeten zijn bij de gemeente, maar ook bij eigenaren, investeerders, ondernemers(verenigingen) en plannenmakers. Deze betrokkenheid is ook van belang voor het creëren van draagvlak nadat de waardestelling is afgerond en moet worden omgezet in concreet beleid.

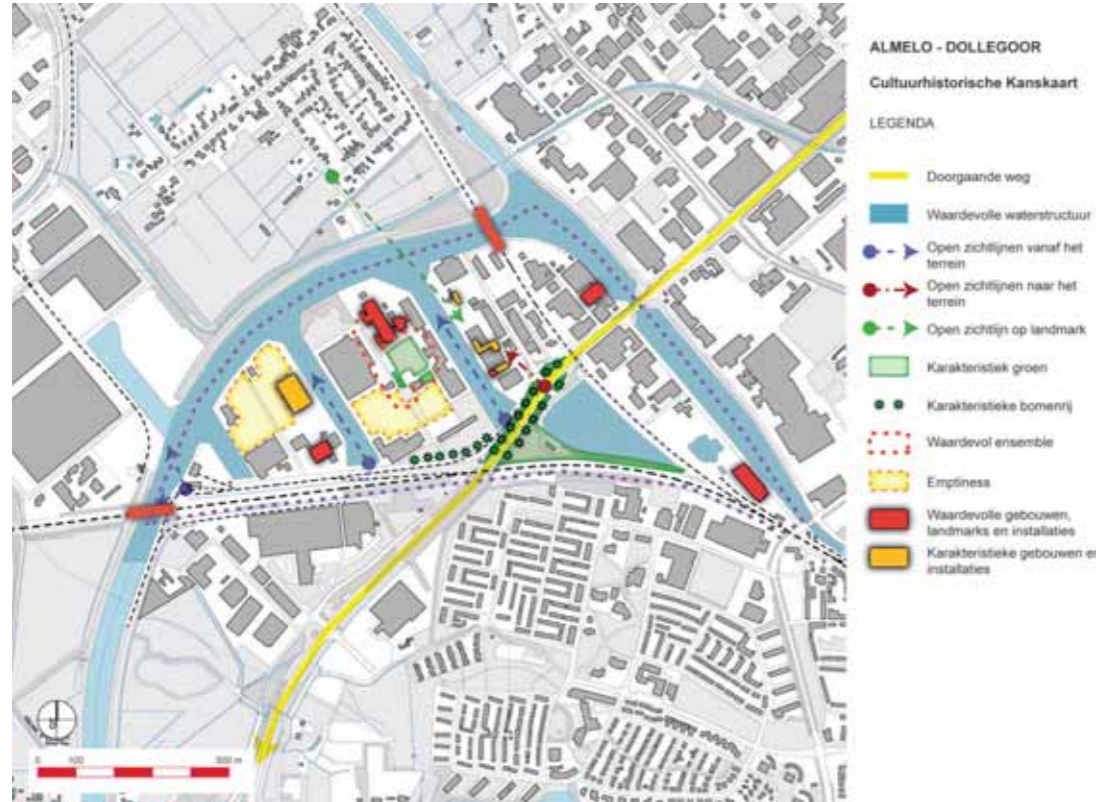
3.2 Total Scan

Een *Total Scan* van cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van naoorlogse bedrijventerreinen beoogt de totale reikwijdte van deze waarden naar boven te halen. Hierin worden niet alleen de direct zichtbare waarden ontsloten, maar is ook aandacht voor de meer intrinsieke geschiedenissen en waarden van het terrein. Bij veranderingsprocessen van deze bedrijventerreinen vormt dit onderzoek een omvattende basis voor wat betreft de cultuurhistorische waarden.

Het opstellen van de Total Scan

Bij de opstelling van een *Total Scan* zijn veelal een ambtelijk team en een extern bureau betrokken. Het ambtelijke team formuleert de doelen van het onderzoek, functioneert als één van de kennisbronnen en als gesprekspartner voor de feitelijke waardestelling. Het externe bureau zorgt voor het naar boven halen van alle kennis van het betreffende terrein, doet voorstellen voor de methode tot waardestelling, verwerkt één en ander in teksten en beeldmateriaal, verzorgt het proces en de productie van de eindrapportage. De opstelling van een dergelijke *Total Scan* vergt enkele maanden.

Sommige bedrijventerreinen, zoals Bergweide in Deventer, zijn omvangrijk en hebben een complexe ontstaansgeschiedenis. Anderen, zoals Dollegoor in Almelo, zijn klein en relatief eenvoudig tot stand gekomen. Het ene bedrijventerrein kan zich verheugen in de aanwezigheid van actuele kennis en publicaties (Bergweide), terwijl van een ander bedrijventerrein al deze kennis nog moet worden opgediept uit gemeentelijke archieven (Dollegoor). Vanwege deze verschillen kan ook de tijdsduur van de cultuurhistorische waardestelling per locatie verschillen.



'Cultuurhistorische kanskaart' Dollegoor'

Cultuurhistorische Kanskaart Total Scan

Het onderzoek naar deze afzonderlijke ruimtelijke onderdelen, met name op stedenbouwkundig en architectonisch niveau, leidt uiteindelijk tot een samenhangende cultuurhistorische waardering voor het gehele terrein. Deze waardering wordt zowel in tekst als in een *Cultuurhistorische Kanskaart* vastgelegd. Gaafheid en evidente cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten zijn in dit verband belangrijke criteria.

Het opstellen van deze Kanskaart vraagt om een kritische zifting van de verzamelde gegevens en ruimtelijke waarden, zoals deze zijn opgetekend in de afzonderlijke kaarten. De kaart is niet de stapeling van de informatie, maar de interpretatie ervan. De centrale vraag is: welke ruimtelijke elementen zijn van wezenlijk belang om de cultuurhistorische waarden van het betreffende bedrijventerrein zichtbaar te houden? Niet alle ruimtelijke kenmerken zijn daarbij van eenzelfde belang. Het maken van de Kanskaart is te vergelijken met een ontwerpproces. De essentiële ruimtelijke waarden worden in een korte tekst toegelicht.

3.3 Quick Scan

Bij de *Quick Scan* van naoorlogse bedrijventerreinen gaat het om een minder omvattende, meer op de directe waarneming gebaseerde waardering van het terrein. Het doel van de *Quick Scan* is om in een kort tijdsbestek een beeld te hebben van de belangrijkste stedenbouwkundige en architectonische waarden van het terrein en een beeld te geven van de zaken die hierin om nadere uitwerking vragen, bijvoorbeeld in een *Total Scan*.

Het opstellen van de Quick Scan

Aangezien de doelstelling van de *Quick Scan* beperkter is dan die van de *Total Scan*, is het tijdsbeslag ook korter. De *Quick Scan* kan worden uitgevoerd door een expert, bijvoorbeeld op het gebied van Monumenten, samen met een expert op het gebied van ruimtelijk waardevolle stedenbouwkundige structuren en architectuur. Als glo-

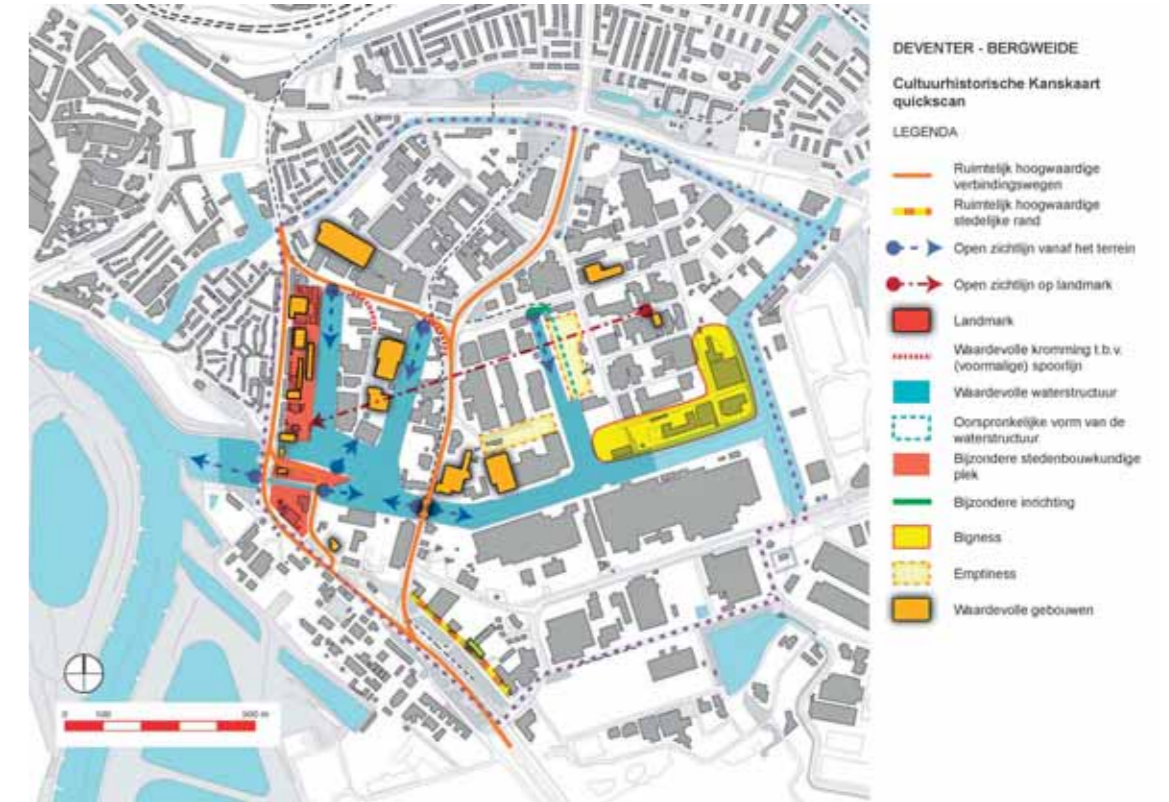
bale richting voor de tijdsbesteding van een *Quick Scan*, inclusief de beknopte verslaglegging daarvan, kan worden uitgegaan van circa twee maal veertig uur. Eén en ander is natuurlijk afhankelijk van omvang en complexiteit van het betreffende terrein. Bovendien brengt de beperktere doelstelling van het onderzoek met zich mee dat de beide experts juist wel ruime ervaring moeten hebben op hun vakgebied.

De belangrijkste kennisbron is een op architectuur en stedenbouw gerichte schouw van het terrein. In de bestaande stedenbouwkundige structuur is over het algemeen nog goed de planningspraktijk van de ontstaansfase te herkennen. Een aantal stilistische kenmerken van de gebouwen (massaopbouw, gevelcompositie, materiaaltoepassing, constructiewijzen en toegevoegde elementen als luifels en kunsttoepassing) leiden het geoefende oog snel naar verschillende architectuurperiodes, stromingen en soms zelfs naar het oeuvre van een individuele architect. Voor de meer intrinsieke sociaal-economische en culturele betekenis van het bedrijventerrein kan een interview worden gehouden met een stadshistoricus van een gemeentelijke dienst of historische vereniging. De ervaring leert, dat gesprekken met gebruikers van het terrein ook nog wel eens bruikbare informatie kunnen opleveren. Voor de *Quick Scan* wordt beperkt archief- en literatuuronderzoek ondernomen. Herdenkingsboeken van bekende bedrijven, de stad 'in oude ansichten', historische studies van de stadsuitbreiding en oude kaarten kunnen daarbij behulpzaam zijn.

Cultuurhistorische Kanskaart Quick Scan

De *Quick Scan* wordt vastgelegd in een beknopt verslag met enkele historische kaarten, oude en nieuwe foto's en ook een *Cultuurhistorische Kanskaart Quick Scan*.

In de *Quick Scan* worden essentiële ruimtelijke en cultuurhistorische waarden vastgelegd en aangegeven welke aspecten nader moeten worden onderzocht.



Cultuurhistorische kanskaart - quick scan' Bergweide

Vergelijking Total Scan en Quick Scan

| | Total Scan | Quick Scan |
|---|--|--|
| 1 Initiatiefase | Gemeente en een brede groep betrokkenen, zoals ondernemers en ondernemersverenigingen, eigenaren, burgers, ontwikkelaars, et cetera. | Gemeente en meest direct betrokkenen |
| 2 Doel | Verkrijgen van totaaloverzicht van cultuurhistorische en ruimtelijke waarden, die als basis kunnen dienen voor | Verkrijgen van een eerste overzicht van cultuurhistorische en ruimtelijke waarden en van onderdelen die om nadere uitwerking vragen (bijvoorbeeld in een Total Scan). |
| 3 Tijdsbeslag (indicatief) | enkele maanden | enkele weken |
| 4 Opdrachtgever en coördinatie | Gemeente (afdelingen Stedenbouw, Monumenten, Economische Zaken), Project- of Parkmanagement-organisatie, Ondernemers | Gemeente (afdelingen Stedenbouw of Monumenten) |
| 5 Uitvoerend projectteam bestaat uit | Ambtenaren van Monumentenzorg en ambtenaren of een extern bureau met kennis van zaken betreffende: steden-bouwhistorisch en bouwhistorisch onderzoek, stedenbouw, architectuur en visualisatie van de resultaten. | Twee partijen (ambtenaar dan wel extern) met ruime kennis van zaken betreffende: stedenbouwhistorisch en bouwhistorisch onderzoek, stedenbouw, architectuur en visualisatie van de resultaten. |
| 6 Bronnen | Schouw Interview stadshistoricus Historische vereniging Uitgebreid gemeentelijk archiefonderzoek: toelichtingen op bestemming-plannen, nota's, bouwvragen, fotoarchief, et cetera Uitgebreid literatuuronderzoek naar plaatselijke bedrijven en bedrijfstakken, stedenbouwgeschiedenis en architectuurgeschiedenis | Primair is de schouw facultatief facultatief Beperkt archiefonderzoek Beperkt literatuuronderzoek |
| 7 Resultaat | Uitgebreide tekst met daarin aandacht voor: - Sociaal-economische en culturele betekenis (2.1) - Stedenbouwkundige waarden (2.2) - Architectonische waarden (2.3) Historische kaarten en ontwerptekeningen Historische foto's <i>Cultuurhistorische Kanskaart Total Scan (3.2)</i> Kaart met daarop de belangrijkste nog aanwezige stedenbouwkundige en architectonische waarden genoteerd met overzichtelijke legenda en beknopte toelichting. | Beknopte tekst toegespitst op: - nog aanwezige stedenbouwkundige waarden - waardevolle gebouwen Overzicht van punten die om nadere uitwerking vragen. facultatief facultatief Cultuurhistorische Kanskaart Quick Scan (3.3). Kaart met daarop de belangrijkste nog aanwezige stedenbouwkundige en architectonische waarden genoteerd met overzichtelijke legenda en beknopte toelichting. |
| 8 Implementatie waardestelling | Diverse publieksgerichte acties Organiseren en verankeren van politiek en maatschappelijk draagvlak, bijvoorbeeld in de vorm van convenanten tussen gemeente en bedrijfsleven Stimuleren van hergebruik van objecten en structuren, bijvoorbeeld door haalbaarheidsstudies Het mogelijk opstarten van de procedure voor de vaststelling van gemeentelijke monumenten (voor eventuele 'top'gebouwen) | facultatief Organiseren en verankeren van politiek en maatschappelijk draagvlak Stimuleren van hergebruik van objecten en structuren, bijvoorbeeld door haalbaarheidsstudies Het mogelijk initiëren van vervolgonderzoek in een Total Scan |

4. Implementatie van de waardestelling

Zoals reeds opgemerkt is de toetssteen van de waardestelling het daadwerkelijk tussen de oren krijgen van deze waarden bij burgers, het bedrijfsleven en de politiek. Alleen dan kunnen die waarden een positieve rol spelen in het ruimtelijk beleid. Om deze doelstelling te bereiken zijn er twee trajecten te onderscheiden, die van maatschappelijke *verankering*, gericht op de kennisvermeerdering en mentaliteitsverandering bij burgers, bedrijfsleven, politici, ambtenaren, opdrachtgevers en plannenmakers, en die van *bescherming en ontwikkeling*, gericht op de politieke vaststelling van de waardestelling door de gemeenteraad. Deze beide processen zijn uiteraard sterk met elkaar verweven.

Draagvlak

Voor de organisatie van draagvlak voor de waardestelling kunnen verschillende middelen worden gehanteerd.

Ten eerste kunnen de resultaten van het onderzoek publiek gepresenteerd worden. Wil men zoveel mogelijk mensen bereiken, dan is bovendien aandacht van de plaatselijke pers nuttig. Uit de praktijk blijkt dat berichtgeving over het onderwerp in de plaatselijke krant, de dag voorafgaand aan de publieke presentatie, zorgt voor een hoge opkomst en een levendige discussie. Vanwege allerlei overwegingen is het in veel gevallen ook aan te raden de publieke presentatie te laten organiseren door een niet-gemeentelijke instelling, zoals bijvoorbeeld een plaatselijke historische of architectuurvereniging. De gemeente is meestal op de betreffende bedrijventerreinen te zeer partij en heeft daardoor te weinig de handen vrij om een dergelijke bijeenkomst onbevangen in te gaan. Aangezien de doelgroep ondermeer bestaat uit ondernemers die overdag werken, is het overigens aan te bevelen deze presentatie slim te agenderen.

Het vervaardigen van publieksgerichte publicaties, bijvoorbeeld in de vorm van een handzame folder, een boekje of een kaart met mooie kaartjes, gebouwen en historische beschrijvingen behoort ook tot de mogelijkheden. Het onderzoek zal zeker een plaats moeten krijgen op de plaatselijke radio- of TV-zender en op de website van de gemeente. Het organiseren van fietstochten, bijvoorbeeld op de Dag van de Architectuur (begin juli), is ook een goed middel om het onderwerp onder de aandacht te brengen. Bovendien lenen sommige culturele evenementen, zoals festivals en dergelijke, zich heel goed voor lokalisering op een naoorlogs bedrijventerrein. De bijzondere ruimtelijkheid van deze terreinen heeft immers bewezen een grote aantrekkingskracht te hebben op de creatieve sector.

Het proces van bescherming en ontwikkeling

Wil de waardestelling ook van invloed zijn op het beheer van en de planvorming voor een naoorlogs bedrijventerrein, dan is het effectief om deze te laten vaststellen door de gemeenteraad. Tot die vaststelling behoort in elk geval *Cultuurhistorische Kanskaart* en de beknopte toelichting. In dit stuk zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek samengevat. De waardestelling kan dan een rol vervullen in stedenbouwkundige planvorming en, voor zeer bijzondere objecten, als basis dienen voor de aanwijzing van gebouwen tot (gemeentelijk) monument.

Met draagvlak ook in de politiek kan het uitgangspunt van de waardestelling *Inspiratie en Behoud door ontwikkeling* het best worden bereikt.

deel 2

Testcases:

Almelo en Deventer

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Total Scan - Dollegoor | 31 |
| 1.1 | De betekenis van Dollegoor voor Almelo | |
| 1.2 | De ontstaansgeschiedenis van Dollegoor | |
| 1.3 | Het ruimtelijke karakter van Dollegoor | |
| 1.4 | Waardering gebouwen en structuren van Dollegoor | |
| 1.5 | Literatuur Almelo en Dollegoor | |
| 2. | Quick Scan - Dollegoor | 61 |
| 2.1 | De betekenis van Dollegoor voor Almelo | |
| 2.2 | De ontstaansgeschiedenis van Dollegoor | |
| 2.3 | Het ruimtelijke karakter van Dollegoor | |
| 2.4 | Waardering gebouwen en structuren van Dollegoor | |
| 2.5 | Literatuur Almelo en Dollegoor | |
| 3. | Total Scan - Bergweide | 77 |
| 3.1 | De betekenis van de industrie voor Deventer | |
| 3.2 | De ontstaansgeschiedenis van Bergweide | |
| 3.3 | Het ruimtelijke karakter van Bergweide | |
| 3.4 | Waardering van structuren en gebouwen (voorbeelden) | |
| 3.5 | Literatuur Deventer en Bergweide | |

1

1. Total Scan – Dollegoor

De naoorlogse transformatie van de industrie in Almelo

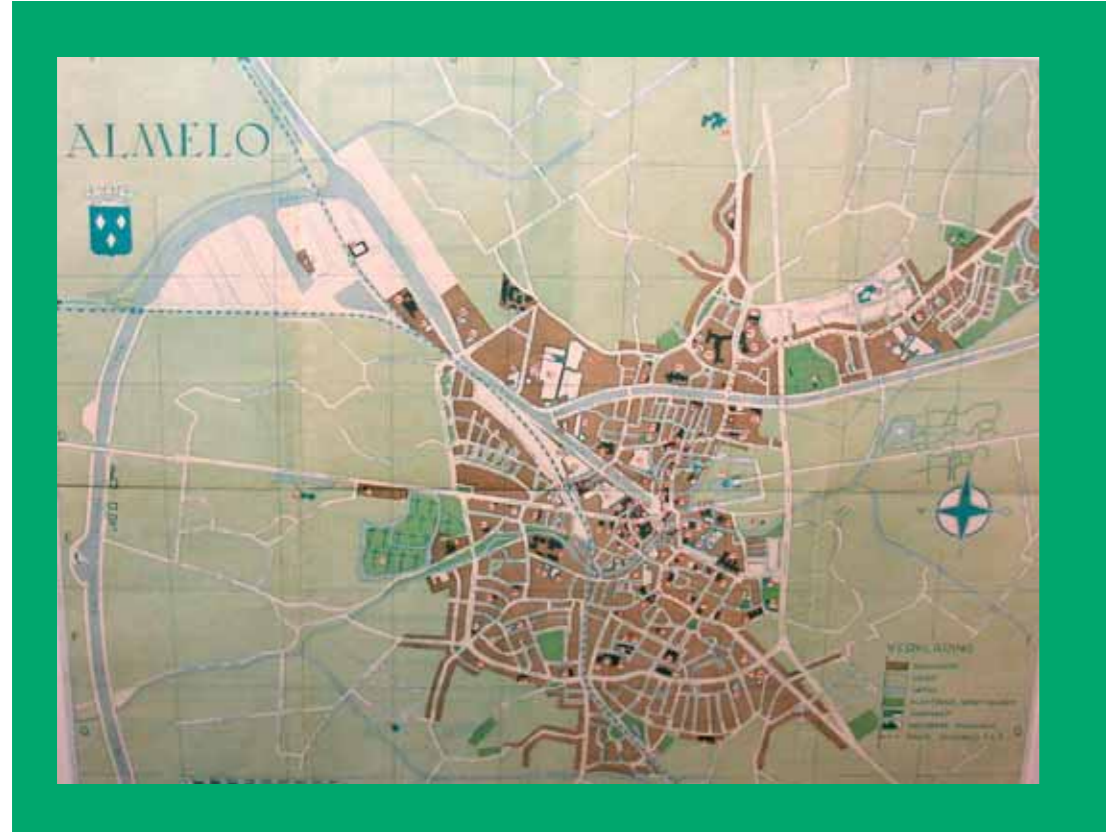
1.1 De betekenis van Dollegoor voor Almelo

Van textielstad naar gemengde bedrijvigheid

Aan het begin van de twintigste eeuw was Almelo nog een echte textielstad. De textielindustrie drukte een groot stempel op de economie en de ruimte van deze Twentse gemeente die was ontstaan in 1914 als samenvoeging van de kleine gemeente Stad-Almelo met Ambt-Almelo. Eeuwen lang was Almelo een uitgestrekte, min of meer 'landelijke' gemeente geweest, met kronkelige lintbebouwing en boerderijen in de ommelanden. Aan de oostkant domineerde een voornaam huis het gebied. Daar staat Huize Almelo, residentie van de graaf, die grote gebieden in en rond Almelo in bezit had en heeft. In de negentiende eeuw werden het agrarische en het 'grafelijke' karakter grotendeels ingewisseld voor een even indrukwekkend industrielandchap. In Almelo verrezen grote gemechaniseerde bedrijven waar de weefmachines in lange rijen stonden opgesteld. Uitgestrekte fabriekscomplexen met regelmatige reeksen sheddaken en hoge, de lucht in priemende schoorstenen domineerden het silhouet van de stad. De kolkende rookpluimen die boven de fabrieksstad hingen, stonden symbool voor de ronkende motor van de economie.

De negentiende eeuwse industrialisatie door middel van de stoommachines had de weefgetouwen in kleine huisweverijen overbodig gemaakt. Spinnen en weven waren vóór de mechanisering van de industrie onderdeel geweest van een agrarische bedrijvigheid. De productie vond oorspronkelijk plaats als huisindustrie op het platteland, in schuren en boerderijen. Het ritme werd bepaald door zomer- en wintermaanden. Een boer deed de arbeid in de stille uren in de winter, als hij minder werk had op het land. Op de bleekvelden bij boerderijen lag maandenlang linnen te bleken. Maar met de negentiende eeuwse mechanisatie werd de stad economisch (productie)centrum. In 1829 stichtte de firma Hofkes en zoon de eerste stoomspinnerij in Almelo. Zo tussen 1830 en 1850 mechaniseerde de Almelose textielindustrie vrijwel volledig. Eerst werden de machines in grote schuren opgesteld, maar later lieten de 'kooplieden en fabrikeurs' speciale fabrieken bouwen, afgestemd op meer efficiëntie, standaardisatie en grootschalige productie. Rond 1890 waren vrijwel alle kleine weverijen verdwenen omdat ze de concurrentie met deze fabrieken niet aankonden. De huiswever werd veelal fabrieksarbeider. Vanaf nu ritmeerden de gilende stoomfluiten, die het begin en einde van een werkdag aankondigden, de dag.

De Almelose textielindustrie, met de toonaangevende garensponnerijen en katoenweverijen, staat niet op zichzelf, maar is op vele manieren verbonden met de industrialisatie van Nederland. Indrukwekkend is de sociale geschiedenis van de fabrieksarbeider in de Twentse textielindustrie. Talloze felle stakingen vanwege lage lonen en slechte arbeidsomstandigheden in de fabrieken geven deze bedrijfstak een betekenisvol verleden, dat zelfs van nationale betekenis is geweest. De 'textielbaronnen' waren in veel gevallen harde onderhandelaars en wisten de arbeiders onder druk te zetten. De directies van de fabrieken manifesteerden zich nadrukkelijk ook in de gemeentepolitiek en gingen intensieve banden aan met het gemeentebestuur, op economisch, politiek en cultureel gebied. Rond 1900 woonde het me-



Plattegrond van Almelo omstreeks 1953. Linksboven Dollegoor en de eerste havenarm. Door de ligging langs kanalen en sporen was dit een gunstige lokatie voor nieuwe industrie. (Gemeentearchief Almelo)

rendeel van de Almelse sociale bovenlaag in villa's en buitenplaatsen langs de uitvalswegen zoals de Ootmarsumsestraat, Wierdensestraat en de Bornsestraat. Bekend zijn de familiebedrijven, zoals die van Hendrik Ten Cate, de gebroeders Hofkes, de familie Van Heek en de gebroeders Scholten.

De textielindustrie in Almelo floreerde niet alleen door handelsgeest, familiebanden en politieke bemoeienis, maar ook dankzij de aanleg van een efficiënte infrastructuur, waaronder spoor- en waterwegen. Door de aanleg van het Overijssels Kanaal en de spoorweg Zwolle-Almelo, was Almelo een belangrijke schakel tussen Twente en de hoofdstad van de provincie Overijssel: Zwolle. Het Overijssels kanaal, gegraven midden negentiende eeuw, drong oorspronkelijk diep door in het centrum van de gemeente. Naderhand werd een verbinding gegraven met het Drentse kanalenstelsel. Het aan het eind van de negentiende eeuw gegraven kanaal Almelo-Nordhorn was weinig succesvol. Dat bleek niet alleen omdat het nauwelijks door vaartuigen werd gebruikt, maar ook omdat relatief weinig bedrijven zich langs dit vaarwater vestigden. Aan de oevers van de andere kanalen in Almelo vestigden zich wel industrieën, zoals langs de Haven Noordzijde, Turfkade en Slachthuisakade.

Eveneens succesvol was de aanleg van de verbinding met het Twentekanaal, dat bij Zutphen een aanhechting had met de IJssel. Het laatste gedeelte van de kanaal-aftakking ten oosten van Almelo kwam na de Tweede Wereldoorlog tot stand, en gaf een impuls aan de vernieuwing van de industrie in de stad. In de noordelijke boog van het Twentekanaal, op grondgebied van Almelo, werd begin jaren vijftig industriegebied Het Dollegoor aangelegd. Dit terrein met drie nieuwe insteekhavens had tot doel nieuwe en vooral andersoortige industrie aan te trekken dan de (traditionele) textielindustrie. In de jaren 1950 en 1960 was in Almelo, net als elders in Nederland, een grote economische teruggang waarneembaar in de textielindustrie. De meeste Nederlandse textiel fabrieken konden de concurrentie met lage lonenlanden niet aan. Dollegoor kan gezien worden als een omslagpunt in het karakter van Almelo. De gemengde bedrijvigheid die zich hier na de oorlog op succesvolle wijze ontwikkelde, staat symbool voor de heroriëntatie van de industrie in Almelo. De textiel was op haar einde en werd ingewisseld voor nieuwe bedrijvigheid: gemengde industrie.

De omslag: Dollegoor

Dankzij een actieve gemeentelijke en nationale industrialisatiepolitiek vestigden zich op de nieuwe bedrijventerreinen in Almelo nieuwe Nederlandse en buitenlandse bedrijven. Zo koos Philips voor Almelo en stichtte een machinefabriek. Vooral succesvol was de gemeente in het aantrekken van Amerikaanse bedrijven. Minstens vijf grote namen wist het gemeentebestuur over te halen zich in Almelo te vestigen. Een van de eerste was nog gerelateerd aan textiel: Textile Machines Readings, dat aanvankelijk kousenbreimachines produceerde. Dit bedrijf was een van de eerste grote bedrijven op Dollegoor. Maar andere bedrijven stonden meer los van de 'oude' textielproductie: zoals Texas Instruments Holland (werkzaam in electro-techniek), Universal Corrigated Box (machines voor cartonnageindustrie) en F-site Corporation (technische apparatuur voor koelkasten). Een van de bekendste is wellicht Bachman Bakeries Holland, beter bekend als 'Bolletje' en 'Bolletjes beschuit' aan de Turfkade.

Het gemeentebestuur kreeg gelijk wat betreft het 'einde van de textiel'. Slechts enkele bedrijven bleken in staat te transformeren en in te spelen op nieuwe afzetmarkten of nieuwe producten te ontwikkelen. Ten Cate bijvoorbeeld is een van de weinige nog functionerende fabrieken die zich in andere vestigingen (Nijverdal) is gaan richten op kunststof producten. Momenteel is het een van de grootste producenten ter wereld van kunstgras. Maar de meeste fabrieken konden een dergelijke omslag niet maken en moesten sluiten. Een groot deel van de oude fabriekscomplexen is inmiddels opgeruimd.

Sinds de teloorgang van de textielindustrie kreeg deze bedrijfstak een andere invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De laatste twee decennia is door de leegstand, sloop en herstructurering de stad aan ingrijpende transformatie onderhevig. In het centrum en rond de oude haven zijn op oude fabriekslocaties veel nieuwe gebouwen gerealiseerd. Op het terrein van Ten Cate verrees het gerechtsgebouw. Bij die saneringsoperaties worden soms delen van oude fabrieksgebouwen bewaard als teken van de geschiedenis van de stad. Zo is de voormalige spinnerij Twenthe aan de rand van de binnenstad een van de laatste nog zichtbare restanten van de oude textiel-glorie. Dit indrukwekkende gebouw met grote nostalgische waarde vlakbij het station is herbestemd en heeft een nieuw leven als bedrijfsverzamelgebouw Twenthecentrum. Daarmee sluit het aan bij het huidige meervoudige industrie karakter van Almelo, dat werd ingeluid op Dollegoor.

Luchtfoto van Dollegoor en de aanleg van de haven in 1954. De de zijtak van het Twentekanaal ligt nog droog (links) evenals de eerste insteekhaven. Gebouwd zijn al het hoge silogebouw van CVT (huidige For Farmers) en de fabriek van Reading Machines (huidige PANanalytical). Achter de silo zijn de standaardhallen zichtbaar. (in: Vloedveld, 'Oud Almelo' vanuit de lucht, 1999, nr 40694)





De Commissaris van de Koningin bezoekt de aanleg van industrieterrein Dollegoor, omstreeks 1949-1953. Voor de aanleg van nieuwe industrieterreinen was vaak politieke en bestuurlijke slagvaardigheid nodig. (foto Gemeentearchief Almelo, Dollegoor)

1.2 De ontstaansgeschiedenis van Dollegoor

De wijkvisie

De opening van het Twentekanaal in 1953-54 en de aanleg van het eerste gedeelte van Dollegoor staan symbool voor het begin van de heroriëntatie van de industrie in Almelo. De aanleg van Dollegoor heeft zeker bijgedragen aan een succesvolle transformatie van Almelo als textielstad naar een stad met gemengde bedrijven. Die omslag werd onder meer voorbereid en gerechtvaardigd in een rapport van het Economisch Technologisch Instituut Overijssel uit 1947. Dit 'Rapport betreffende een onderzoek naar de Sociaal-Economische verhoudingen in de gemeente Almelo' was een uitvoerige onderbouwing van die wenselijke omslag. De conclusies van het rapport vatten de koerswijziging nog eens uitvoerig samen: *'De vraag dient thans te worden beantwoord of de voornaamste economische basis van de Almelse gemeenschap voor de toekomst voldoende hecht moet worden beschouwd.'* Het antwoord luidde *'dat het wenselijk zou zijn een meer gevarieerd karakter aan het industriële bedrijfsleven te geven.'* (p. 59)



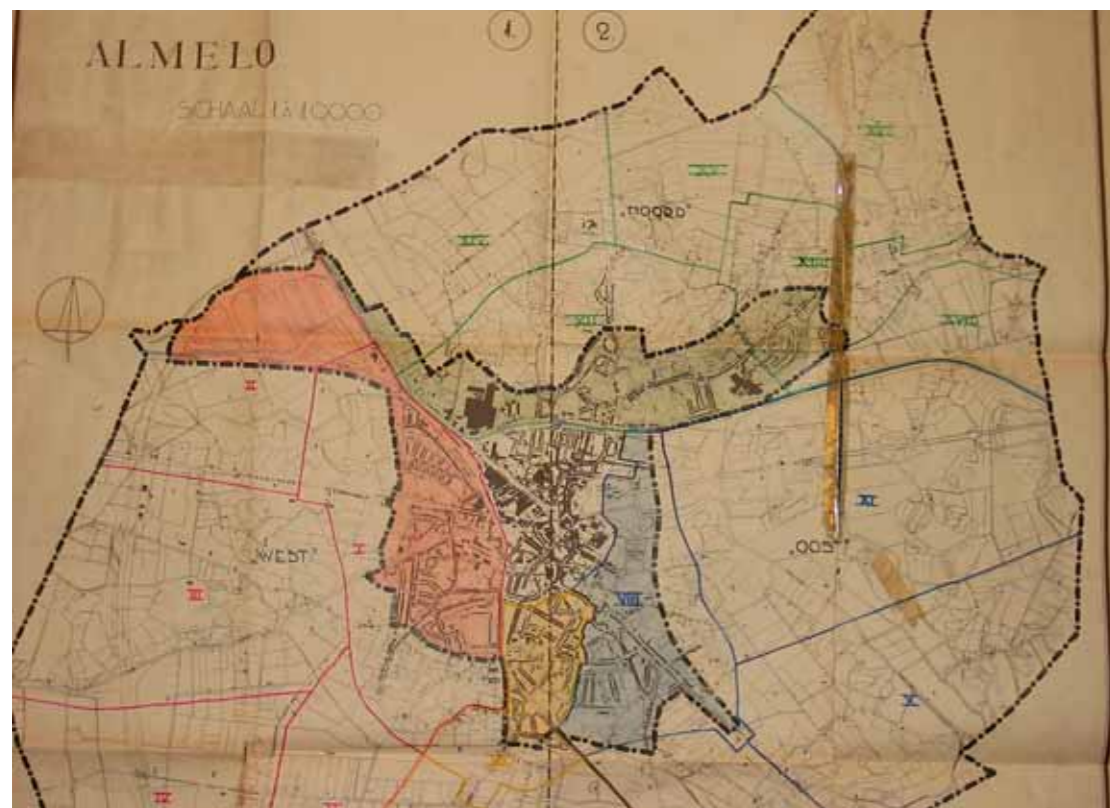
Luchtfoto van de woonwijk Kerke-landen, omstreeks eind jaren vijftig, met op de achtergrond de Ten Cate fabriek (rechts) en de Bolletje fabriek (links). Kerke-landen is opgezet als een afgeronde eenheid, die min of meer zelfstandig kon functioneren volgens het populaire naoorlogse concept van de Wijkgedachte. (in: Oversticht, 'Het Oversticht na 1945', 1960, p 120)

Het gemeentebestuur werd in het rapport uitvoerig gecompimenteerd met de reservering van de gronden in het Dollegoor voor industrie in de uitbreidingsplannen: 'In het uitbreidingsplan van Almelo is thans [1947] voorzien in een oppervlakte van ongeveer 59 ha industrieterrein. De ligging van de terreinen in de onmiddellijke nabijheid van het Twentekanaal en de spoorlijnen is gelukkig gekozen. Geconcludeerd kan dan ook worden dat door het Almelose gemeentebestuur ruim voldoende met de ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst rekening is gehouden.' (p. 72) Deze laatste opmerkingen houden verband met de negatieve uitlatingen binnen het gemeentebestuur. Enkele betrokkenen zagen Dollegoor als een nutteloze en kostenslurpende investering voor een terrein dat in onrealistische behoeften voorzag. Het rapport stelde echter dat de beschikbaarheid van een terrein nieuwe bedrijfsvestiging en activiteiten juist uitlokte.

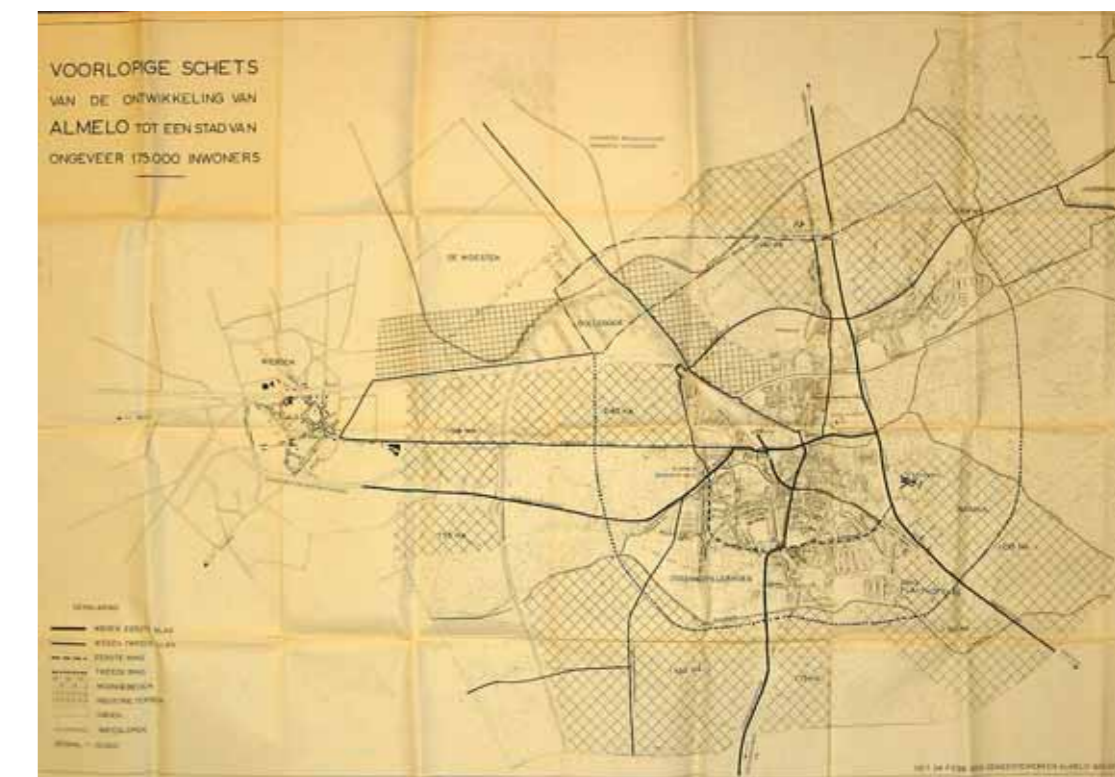
De ligging van Dollegoor in het noorden van Almelo houdt niet alleen verband met de aanleg van de zijtak van het Twentekanaal. Met het zand dat vrij kwam door het uitgraven van het kanaal, kon het industriegebied worden opgehoogd. De ligging dichtbij het spooreplacement en langs twee spoorlijnen (naar het noorden en westen) bood gunstige mogelijkheden voor een aftakking van een industriespoor

over het terrein. Bovendien zou de hoofdontsluitingsweg een aansluiting krijgen met de snelweg Almelo-Wierden. Dollegoor kan ook gezien worden in de context van de herziening van het algemene uitbreidingsplan waar in 1949-1953 door gemeentewerken aan gewerkt werd. In het nieuwe uitbreidingsplan, het Ontwikkelingsplan van de Gemeente Almelo (1953), had de dienst ruimte gereserveerd voor woongebieden en industrievestiging in duidelijk gescheiden delen. De ontwerpers van het uitbreidingsplan wilden de nieuwe uitbreidingswijken een min of meer zelfstandig karakter geven. Daarbij werd de kern van Almelo gezien als een eenheid met daaromheen nieuwe wijken, opgezet volgens het toen populaire idee van de zogeheten Wijkgedachte. Dollegoor werd dan ook aangeduid als 'Industriewijk Dollegoor'. De Dienst Gemeentewerken beschouwde volgens deze wijkgedachte de woon- en werkwijken als satellieten, als sociale eenheden met duidelijk ruimtelijke begrenzingen.

Een van de duidelijkste voorbeelden van een dergelijk woongebied was Kerkelanden (1950) ontworpen door architect A. Komter ten zuiden van Dollegoor. Kerkelanden is ook een van de vroegste voorbeelden. Het werd gebouwd tussen Dollegoor en de stadskern, en deze strategische ligging maakte mogelijk dat arbeiders dichtbij het nieuwe werkgebied Dollegoor een woning konden vinden. De Amster-



Ontwikkelingsplan van de gemeente Almelo, 1953. De terreinen voor uitbreiding rond het centrum zijn verdeeld in vier gebieden. Dollegoor ligt in het noord-westen tegen de gemeentegrens. (Gemeentearchief Almelo, Archief Gemeentebestuur 1950-1959, inv 198)



Voorlopige schets van de ontwikkeling van Almelo tot een stad van 175.000 inwoners, 1959. Almelo was een van de steden die eind jaren vijftig werkte aan structuurvisies die gebaseerd waren op ambitieuze groeimodellen. (Gemeentearchief Almelo, Archief Gemeentebestuur 1950-1959, inv 197)



50 Jaar oude bomen.



Dollegoor is rijkelijk door spoorlijnen ontsloten.

damse architect Komter was op dat moment intensief betrokken bij de ruimtelijke ordening van Almelo. Hij was naast ontwerper van Kerkelanden ontwerper van het omstreden binnenstadsplan (1950) en adviseerde als externe deskundige de gemeente over uitbreidingswijken. Van een intensieve betrokkenheid bij Dollegoor zijn vooralsnog geen aanwijzingen. Pas in 1955 zou Komter, samen met de verkeerskundige Froger, worden aangesteld als hoofdontwerper van het in dat jaar in het leven geroepen stedenbouwkundig adviesbureau. Hij zou die functie ongeveer vijf jaar vervullen.

In de jaren vijftig en zestig verrezen in Almelo meerdere woonwijken volgens die wijkvisie. Ze werden in zo kort mogelijke tijd en wijk voor wijk gerealiseerd, om wijkopbouw zo goed mogelijk plaats te laten vinden. Na de wijk Kerkelanden (1950) in het noord-westen, verrezen Nieuwland (1955) in het zuid-oosten, Ossekoppelerhoek (1958) en Beeklust (1958) in het zuid-westen, Sluiversveld (1960) en Rumerslanden (1960) in het noord-oosten en Rosarium (1967) en Haghoek (1967) in het noorden. Uit een ontwikkelingsplan van Almelo uit 1959 blijkt hoe het adviesbureau op dat moment over de uitbreidingsmogelijkheden dacht. Op de bijbehorende kaart van de 'Voorlopige schets van de ontwikkeling van Almelo tot een stad van 175.000 inwoners', wordt industrievestiging bij Dollegoor in het westen gereserveerd. Het woongebied ten zuiden van Dollegoor werd eveneens richting westen doorgetrokken. In aansluiting op Kerkelanden zou hier vanaf omstreeks 1971 de woonwijk Aalderinkshoek worden gebouwd.

Bestemmingen

Dollegoor was in het uitbreidingsplan van begin jaren vijftig een voortzetting van industrievestiging in het noorden, langs het Overijssels kanaal waar in het tot dan toe vigerende uitbreidingsplan uit 1930-1933 al industrievestiging was voorzien. Het Slachthuissterrein en ook de industrie aan de oostzijde van het kanaal (Industriegebied Turfkade Oost), werden functioneel wel in samenhang met Dollegoor gezien, maar ze behoorden officieel niet tot Dollegoor.

Dat die bestaande terreinen langs Slachthuisakade en Turfkade in 1950 nog niet vol waren, gaf overigens voeding aan de sceptische geluiden ten aanzien van de aanleg van een nieuw terrein. In de toelichting op het 'Plan Dollegoor' (nota van 4 mei 1949) probeerde de directeur van gemeentewerken, als voorstander van het plan, dan ook duidelijk de behoefte aan het nieuwe terrein Dollegoor kenbaar te maken. Hij wees op de functionele verschillen. Na kleine westelijke verplaatsting van de noord-zuid spoorlijn, zou een gebied ontstaan met specifieke functies. Het gebied tussen spoorlijn en Slachthuisakade was bestemd voor *'speciale bedrijven zoals een vuilafvoer-installatie, kolensilo's en vleesverwerkende industrieën.'* Het nieuwe gebied, aan de aan te leggen havenarmen in de oksel van de spoorlijnen was *'voor algemene industrialisatie bestemde, aan spoor en water gelegen terreinen.'* (p. 1). Maar de directeur voegde er direct aan toe dat in de toekomst de bestemmingen nog nader bepaald zouden worden.

Uit dezelfde toelichting op Industrierijk Dollegoor bleek dat de aanleg ook ten doel had de concurrentiepositie van Almelo ten opzichte van andere steden te verbeteren. Daarvoor wilde de gemeente zelfs een financieel risico nemen. De financiering van de aanleg zou in aanvang voor een groot deel op de gemeentebegroting gaan drukken. Steun van het rijk werd op den duur wel verwacht, maar de (reële)

kosten gingen voor de (mogelijke) baat uit: *'Veel hangt natuurlijk af van de wijze, waarop de industrievestiging te Almelo zich zal voltrekken. Bij een door de landsoverheid krachtig aangevatte en doelbewust gerichte industrialisatie van het Oosten des lands zal Almelo zeker zijn deel kunnen en moeten krijgen, en dan moeten wij met ons industrieterrein gereed zijn (al was het alleen maar omdat andere gemeentes ons reeds voor zijn). Op deze wijze helpt Almelo ook een deel van een eventuele toekomstige nationale industrialisatie-politiek verwezenlijken. Ik betwijfel echter, of de gemeente Almelo zonder zulk een nationale politiek spoedig veel van haar wensen verwezenlijkt zal zien.'* (p. 1-2)

In de loop van de jaren vijftig zou de bestemming van het terrein gedifferentieerd en nader bepaald worden. Zo werd het uiteinde van de grootste havenarm ingericht als een openbare laad- en losplaats. In eerste instantie werd gesproken van het aantrekken van een echte 'männerindustrie'. In de praktijk betekende dit dat vooral 'arbeidsintensieve industrieën' werden toegelaten. Dat concept werd naderhand geleidelijk versoepeld. In 1953 werd de kleinste havenarm, de meest westelijke, bestemd als 'haven voor vloeibare brandstof'. En in 1957 richtte de Industriecommissie een verzoek aan de gemeenteraad, om op Dollegoor op- en overslagmogelijkheden te mogen creëren voor beton- en steenartikelen. Mede gezien de (nog) braakliggende terreinen, stemde het gemeentebestuur met het voorstel in. Binnen enkele jaren verschenen de zandsilo's en de open opslag van betoncentrales op het terrein.

Dollegoor is tot op de dag van vandaag ruimtelijk een zeer helder afgebakend gebied. Aan de noordzijde is de boog van het Twentekanaal een duidelijke fysieke grens. Het kanaal heeft bovendien een weidse indruk en geeft uitzicht vanuit Dollegoor op de noordelijker terreinen waar later industrievestiging plaats vond (De Woesten). Vanuit die nieuwe industriegebieden is bovendien over de kanaalarm zicht op Dollegoor. De zuidelijke grens heeft door het talud van het spoor naar het westen en de hoofdontsluitingsweg van de armen een heel ander maar even geprononceerd karakter. Door de hoogte van het talud vormt dit juist een scherm en een visuele afsluiting van de wijk met de stad waardoor een zekere beslotenheid ontstaat. De begroeiing van het talud en de openheid van spoor en straatruimte veroorzaken doorlopende en rustige zichtlijnen in de wijk waardoor de ruimtelijke structuur van de kamvorm zeer overzichtelijk overkomt. In het oosten is het verhoogde talud van de spoorlijn naar het noorden een versterking van de door bebouwing minder zichtbare oostelijke rand langs het kanaal. De lichtgroene spoorbruggen markeren op een haast grafische wijze de afsluiting van de watervlakte van het industriegebied.

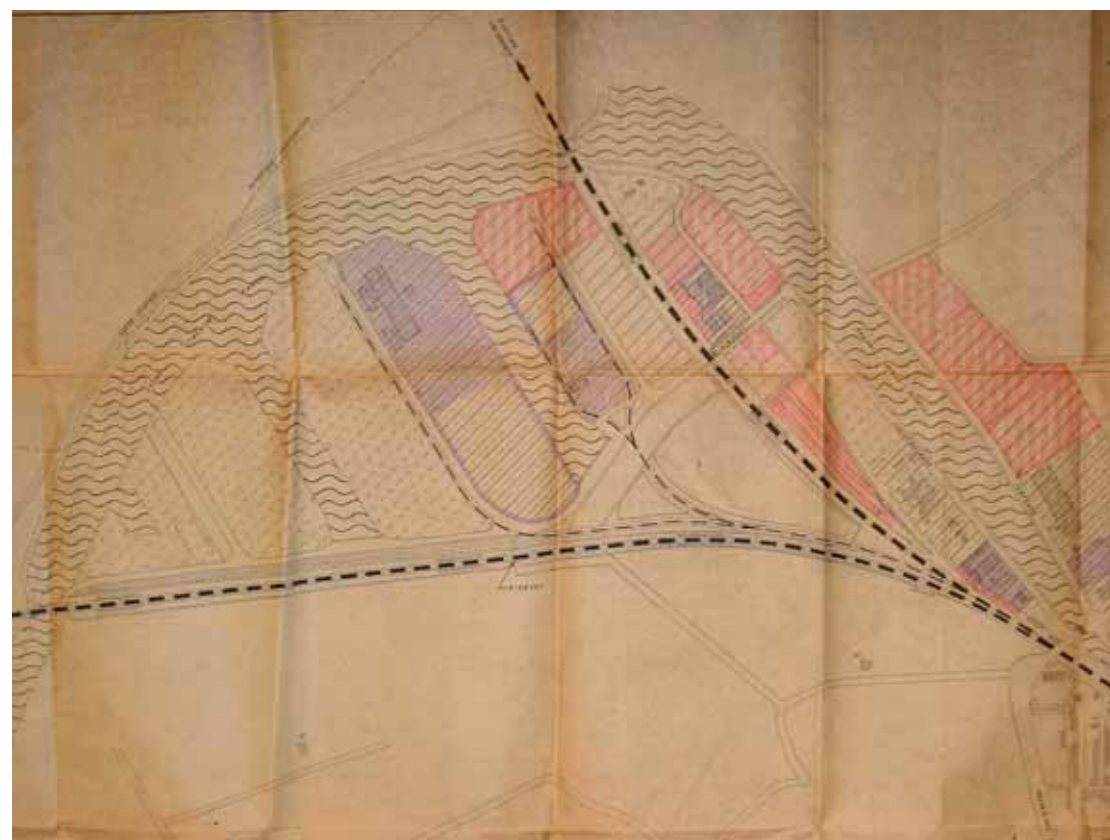


De hoge bakstenen CVT silo was één van de eerste gebouwen van Dollegoor en vanaf het begin een herkenbaar baken.

1.3 Het ruimtelijke karakter van Dollegoor

Het ruimtelijke karakter van Dollegoor, met de functionele opzet van het terrein en de ligging tussen spoorwegen en kanaal, is haast mathematisch-economisch bepaald. De verhoudingen hadden als doel gunstige verkavelingmaten op te leveren. De hoofdontsluitingsweg langs de zuidrand, toepasselijk Dollegoorweg genoemd, volgt de voet van het spoortalud. Deze entree wordt bovendien geaccentueerd door een onderdoorgang bij de Jollesweg en de juist hoge volumes van het silolandschap van For Farmers bij het kruispunt. Vervolgens wordt het gebied kamvormig verkaveld door drie insteekhavens en vier ontsluitingswegen midden over de havenplateaus.

De terreinen met een diepte van bijvoorbeeld 100 en 125 meter lagen vrijwel allemaal aan het water. Alleen bij de Königweg is een droog gedeelte. De havens waren geschikt voor binnenvaartschepen tot ongeveer 1350 ton. De Provinciale Planologische Dienst verwijst in een brief (20 juli 1949) over de terreinmaten naar het artikel van ir. Angenot in het *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw* van fe-



Industrieterrein Dollegoor, 1950. De maatverhouding en vorm van het terrein is grotendeels economisch en functioneel bepaald waarbij vooral bereikbaarheid voor schepen en spoorwagens van invloed was. (Gemeentearchief Almelo, Archief Gemeentebestuur 1950-1959, inv 534)

bruari 1944. Het spoor naar het noorden is iets verlegd om een gunstiger terreinmaat te krijgen bij de Königweg. De schuine ligging van de havens houdt verband met de luie boog die de industriesporen kunnen maken. De aftakkingen van het industriespoor het gebied in zorgen voor rustige lijnen die min of meer de havenarmen volgend uitwaaiëren het gebied in.

De uitvoering van Dollegoor vond in twee fasen plaats, om de kosten te kunnen splitsen. Vanaf 1950 vond de uitvoering van de eerste fase plaats waarbij het spoor werd verlegd, enkele viaducten werden uitgevoerd, en de eerste havenarm werd gegraven en de daaraan grenzende havenplateaus werden opgehoogd en aangelegd. In die fase is ook de zandwinningsput ontstaan in de oksel van het spoor achter de Slachthuisgade. Deze plas had geen recreatieve functie maar was louter bestemd om de havenplateaus met zand op te hogen en zo de kosten van ophoging te drukken.

De twee kleinere, westelijke havenarmen zijn pas in tweede instantie aangelegd, tussen 1953 - 1955. Daarmee is dit gebied in vijf jaar tijd, vrijwel zonder grote ruimtelijke wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp, gerealiseerd.

De bebouwing op de terreinen van Dollegoor kreeg langzaam, maar gestaag vorm. Uit een kaart van 1959 blijkt dat als eerste het gedeelte langs de Slachthuisgade bebouwd raakte. Sporadisch besloten bedrijven de andere havenplateaus in gebruik te nemen. Een van de eerste was het hoge volume van de graansilo CVT, Coop op- en overslag vereniging Twenthe (1951), dat nu nog onderdeel is van For Farmers. De centrale fabriekshal van Reading (het huidige PANanalytical) werd gebouwd in een campussetting. De gemeente slaagde er in om dit grote buitenlands bedrijf over te halen zich in Almelo te vestigen. De gemeente heeft ondernemers proberen te trekken door het nemen van enkele maatregelen. De daadkracht van de gemeente hield niet op bij de aanleg van de infrastructuur van het terrein, maar ging verder. De gemeente heeft ook de stichting van gebouwen actief gestimuleerd. Uit een eerste globaal onderzoek blijkt dat de gemeente opdracht heeft gegeven gestandaardiseerde industriehallen te bouwen. De bouwgeschiedenis is echter nog onvoldoende onderzocht.



De eerste havenarm aan het Twentekanaal: zand en veevoer.



De tweede havenarm aan het Twentekanaal: beton.

1.4 Waardering van gebouwen en structuren in Dollegoor

INDUSTRIEHALLEN

Object: Industriebouwen
 Architect: Dienst Gemeentewerken Almelo
 Bouwjaar: 1952 vv
 Adres: Königweg / Jollesweg

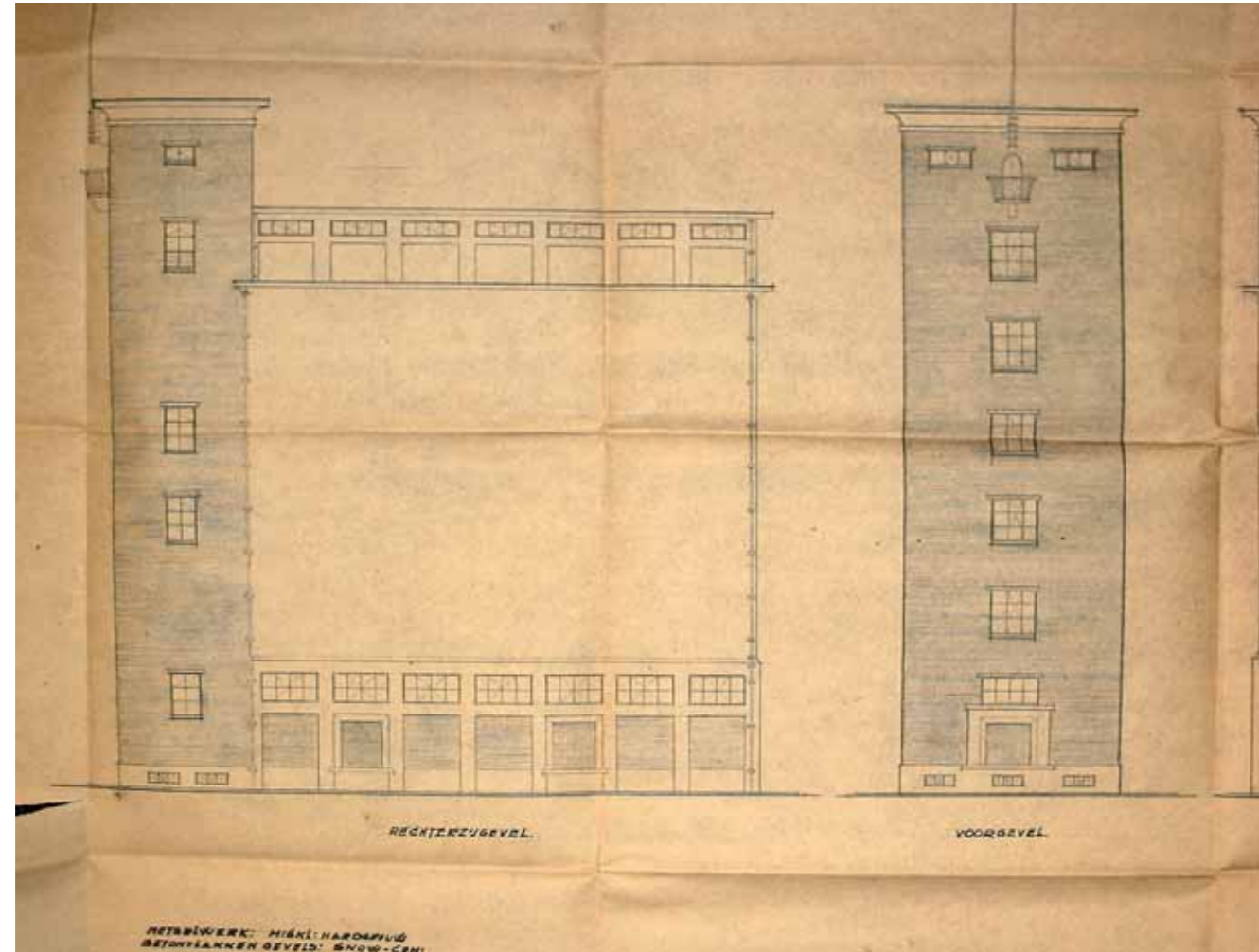
Op de oude foto's van het gebied staan industriebouwen die meerdere malen, volgens een standaardmodel zijn gerealiseerd. De gemeente stimuleerde industriële vestiging succesvol door opdracht te geven voor de bouw van gestandaardiseerde bedrijfsruimten. Het zijn multifunctionele loodsen, bedoeld om nieuwe industrie aan te trekken. Ze kunnen ingericht worden als opslagloods of als productiehal. Deze gebouwen behoren tot de allereerste gebouwen op het terrein. Uit de schouw en bouwopdracht blijkt dat het een gestandaardiseerd ontwerp was. De hallen konden variëren in lengte maar verder waren ze volgens dezelfde traditionele stijl vrij sober uitgevoerd en werden per twee gerealiseerd. Er waren twee modellen: een model met een zadeldak en een model met een schaaldak. De industriebouwen zijn in 1952 ontworpen door Gemeentewerken Almelo, mogelijk door de hoofdarchitect op dat moment: J. Baljet. De eerste hallen, die opeenvolgend waren genummerd, zijn vanaf 1952 gebouwd in opdracht van Burgemeester en Wethouders van Almelo zelf. Dit geldt bijvoorbeeld voor 'industrial 4 en 5' aan de Königweg 6-8. De kopgevels waren symmetrisch ingedeeld. De kop- en langgevels waren voorzien van rijen witgeschilderde kozijnen. Het dak was voorzien van een doorlopend daklicht. De constructie was een combinatie van onder meer betonnen vloerdelen, baksteen buitenmuren, stalen kolommen en waarschijnlijk Mevrit-platen als dakbedekking. Verdeeld over de Königweg en de Jollesweg staan nog steeds enkele van deze industriebouwen.

Van cultureel-historische waarde vanwege:

- gebouwd ter stimulering van bedrijfsvestiging door gemeente
- een ontwerp van de Dienst gemeentewerken Almelo, [mogelijk hoofdarchitect J. Baljet]
- goed voorbeeld van een gestandaardiseerd ontwerp voor een multifunctionele industrial uit de naoorlogse periode



Foto 2007



Bestektekening Graansilo CVT:
Coop: Op- en overslag vereniging
'Twenthe', 1951. (in: Gemeente-
archief Almelo, panddossier Bouw-
en Woningtoezicht)

SILO FOR FARMERS

Object: Silo For Farmers, oorspronkelijk Coöp Op- en overslag vereniging Twenthe (CVT)
 Architect: Ingenieursbureau ir. J. Franssen b.i. Roermond
 Bouwjaar: 1952 (BWT 1952-8311)
 Adres: Jollesweg 4

Het silolandschap bij de entree van Dollegoor onderscheidt zich niet door gaafheid van naoorlogse architectuur en park, zoals PANanalytical, maar door de hoogte en het grote volume van een silolandschap. Dit gebouw is wel functioneel verbonden aan de havenligging. In het gebouw vond op- en overslag plaats van graan. Vrachtwagens reden af en aan het terrein op en binnenvaartschepen meerden af aan de kaden om te laden en te lossen. De huidige situatie is een historisch gegroeid ensemble. Maar ook de oorspronkelijke silo uit de vroege naoorlogse periode (1952) heeft een bijzondere architectonische kwaliteit. De silo is ontworpen door ir. J. Franssen in 1951 in opdracht van Cooperatie Op- en overslag Vereniging Twenthe (CVT). Het functionele gebouw is ontworpen met enkele opvallend zorgvuldig vormgegeven details zoals een balkon en vlaggestok en geprofileerde dakrand. Momenteel is de silo onderdeel van het silolandschap van For Farmers. Het is niet meer geheel gaaf. De letters CVT die voorheen op de dakrand stonden, zijn bijvoorbeeld niet meer aanwezig. Lange tijd was de naoorlogse silo langs de Jollesweg door de grote hoogte en de zorgvuldige architectuur een eenzaam maar kenmerkend baken in het nog vrijwel lege gebied. Naderhand is het gebied volgebouwd. Maar doordat ook de silo's werden uitgebreid met nieuwe hogere silo's, blijft het complex van het huidige For Farmers een opvallend stedenbouwkundig oriëntatiepunt, wat nog wordt versterkt door de ligging bij het centrale kruispunt van Dollegoor.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- historische landmark door de hoogte en situering
- onderdeel van het ensemble van het silolandschap
- goed voorbeeld van een bedrijf met overslagfunctie langs een havenarm
- goed voorbeeld van een silo gebouw, ontworpen door een architect in opdracht van een coöperatie

Foto 2007



**PANANALYTICAL**

Object: PANanalytical, oorspronkelijk Reading Machines
 Architect: Gemeentewerken Almelo
 Bouwjaar: 1953 (BWT 1953-8300)
 Adres: Lelyweg 1

Uit de schouw van het gebied springt de kwaliteit van een meervoudig gebouwencomplex met kop en schouders boven de andere gebouwen op Dollegoor uit. De gebouwen en niet op de laatste plaats ook de terreinaanleg van het voormalige Reading-complex zijn van grote ruimtelijke kwaliteit. De basiliekvorm van de hoofdproductiehal is niet alleen praktisch, maar verleent het bedrijfsproces tevens een theateraal aura. De vloer was grotendeels vrij indeelbaar. De gebouwen zijn momenteel in gebruik door PANanalytical. De zorgvuldig ontworpen traditionele architectuur is goed onderhouden en oogt nog oorspronkelijk. Dit complex is relatief uitzonderlijk vanwege de gebouwen die een hoge architectonische kwaliteit uitstralen en de combinatie met het park, dat als recreatieruimte in samenhang met de gebouwen en de ontsluiting is ontworpen. Het inmiddels volgroeide park rondom de gebouwen is bijzonder zorgvuldig onderhouden. Uit de bouwdoosiers van Bouw- en Woningtoezicht blijkt dat het ontwerp van de eerste gebouwen waar het Amerikaanse bedrijf Readings zich vestigde, getekend is door de Dienst Gemeentewerken van Almelo. De bladen met de aanvraag van een bouwvergunning voor Reading Machines uit 1953 betreffen 'Het bouwen van een fabriekshal met kantoorgebouw, cantine- en toiletgebouw, ketelhuis met dienstruimten en bijkomende werken'. Hieruit blijkt dat het ensemble van begin af aan een uitgestrekte paviljoen-opzet kende met een campusachtige terreinaanleg. De functie is nauwelijks gerelateerd aan de haven en daardoor heeft het complex een meer in zichzelf gekeerd karakter, wat wordt versterkt door de recreatieve functie van het park. Mede door de zorgvuldig ontworpen semi-openbare ruimte, onderscheidt dit complex zich positief in kwaliteit van de andere delen van Dollegoor.

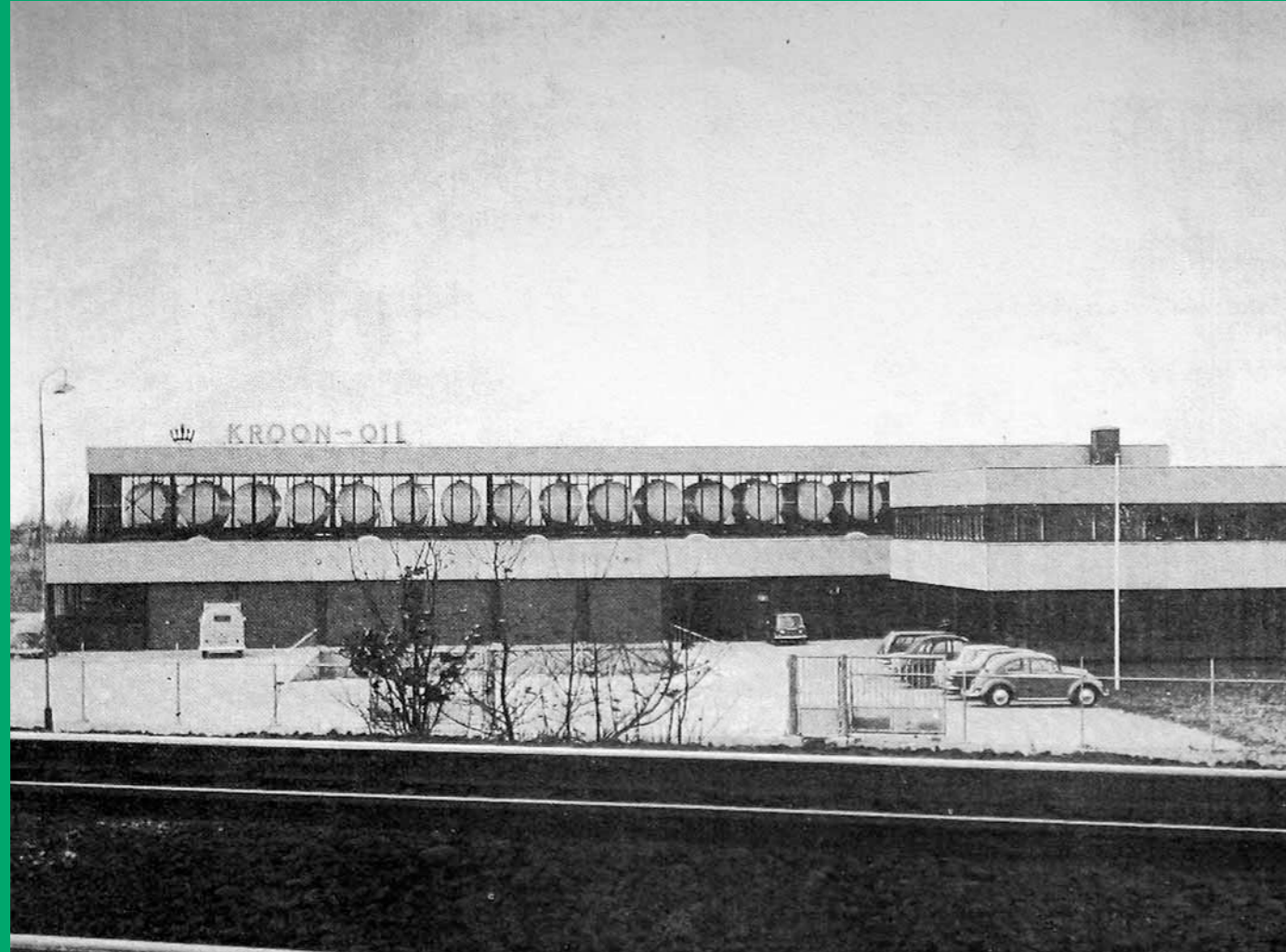
De voormalige textielmachinefabriek Reading heeft de vorm van een kathedraal, maar de ramen zijn dichtgezet.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- een van de eerste technisch georiënteerde Amerikaanse bedrijven van Almelo en Dollegoor
- de gaafheid van het ensemble van architectuur, infrastructuur en terreinaanleg
- de zeldzame combinatie van productiehal en recreatieruimte
- goed voorbeeld van een bedrijfsgebouw ontworpen door dienst gemeentewerken Almelo

Foto 2007





KROON OIL

Object: Kroon Oil
 Architect: W.G. Klein Douwel en H. Helle
 Bouwjaar: 1964 (BWT 1964-8282)
 Adres: Dollegoorweg 15

Na de vestiging van de pionierende bedrijven op Dollegoor, is in een later stadium het stralend functionalistische gebouw voor Kroon Oil gebouwd. Dit gebouw is, voor zover op dit moment bekend, een van de weinige gebouwen in Dollegoor dat in architectuurbladen (Bouwkundig Weekblad, 1967) is gepubliceerd. Het overwegend eenvoudige horizontale volume heeft een bedrijfsgedeelte dat toegankelijk is via de Wentholtweg. Langs de tweede havenarm ligt een kantoorgedeelte. Het in de tweede helft van de jaren zestig in gebruik genomen gebouw, ontworpen door W.G. Klein Douwel en H. Helle, valt vooral op door de verhoogde olievaten die achter doorlopende bandvensters zichtbaar in het gebouw in een lange rij staan opgesteld. De vaten staan zo hoog, opdat vrachtwagens eronder kunnen rijden om te worden gevuld met de smeerolieprocten die hier werden gemengd en verpakt. De olievaten zijn ook zichtbaar vanaf de openbare weg. Daardoor wordt niet alleen het productieproces geësthetiseerd. De afleesbare functie heeft ook een reclamewerking voor het bedrijf. Het bedrijfsproces in dit gebouw wordt niet alleen aan de buitenkant zichtbaar gemaakt maar ook enigszins geësthetiseerd. Samen met het heldere beeldmerk op gevel, dat recent vernieuwd is, hebben de vaten een grote reclamewerking. Het gebouw oogt nog bijzonder gaaf.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- goed voorbeeld van een bedrijf werkzaam in olie van Dollegoor
- de gaafheid van de functionele bedrijfsarchitectuur van rond 1967

Kroon Oil net na oplevering, 1967
 (in: Bouwkundig Weekblad, 1967,
 p. 326)



Foto 2007

SPOORTALUD EN DOLLEGOORWEG

Object: Spoortalud met Dollegoorweg
 Architect: Gemeentewerken Almelo
 Bouwjaar: 1949-1955
 Adres: Dollegoorweg

De Dollegoorweg is de hoofdontsluitingsweg van het gebied. Deze weg langs de zuidrand volgt de voet van het spoortalud. Kenmerkend voor de ruimte zijn de verkeersweg (zonder duidelijk voet- of fietspad), de spoorlijnen en de groenaanleg. De hoofdweg heeft schuine aftakkingen naar de gebouwen en havenbekkens. Bij de Jollesweg is een onderdoorgang die functioneert als entree.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- een van de duidelijkste combinaties van infrastructuur in Dollegoor
- de gaafheid van het ensemble van infrastructuur en terreinaanleg
- de structuurbepalende hoofdontsluitingsweg van Dollegoor



Foto 2007

1.5 Literatuur Almelo en Dollegoor**Almelo**

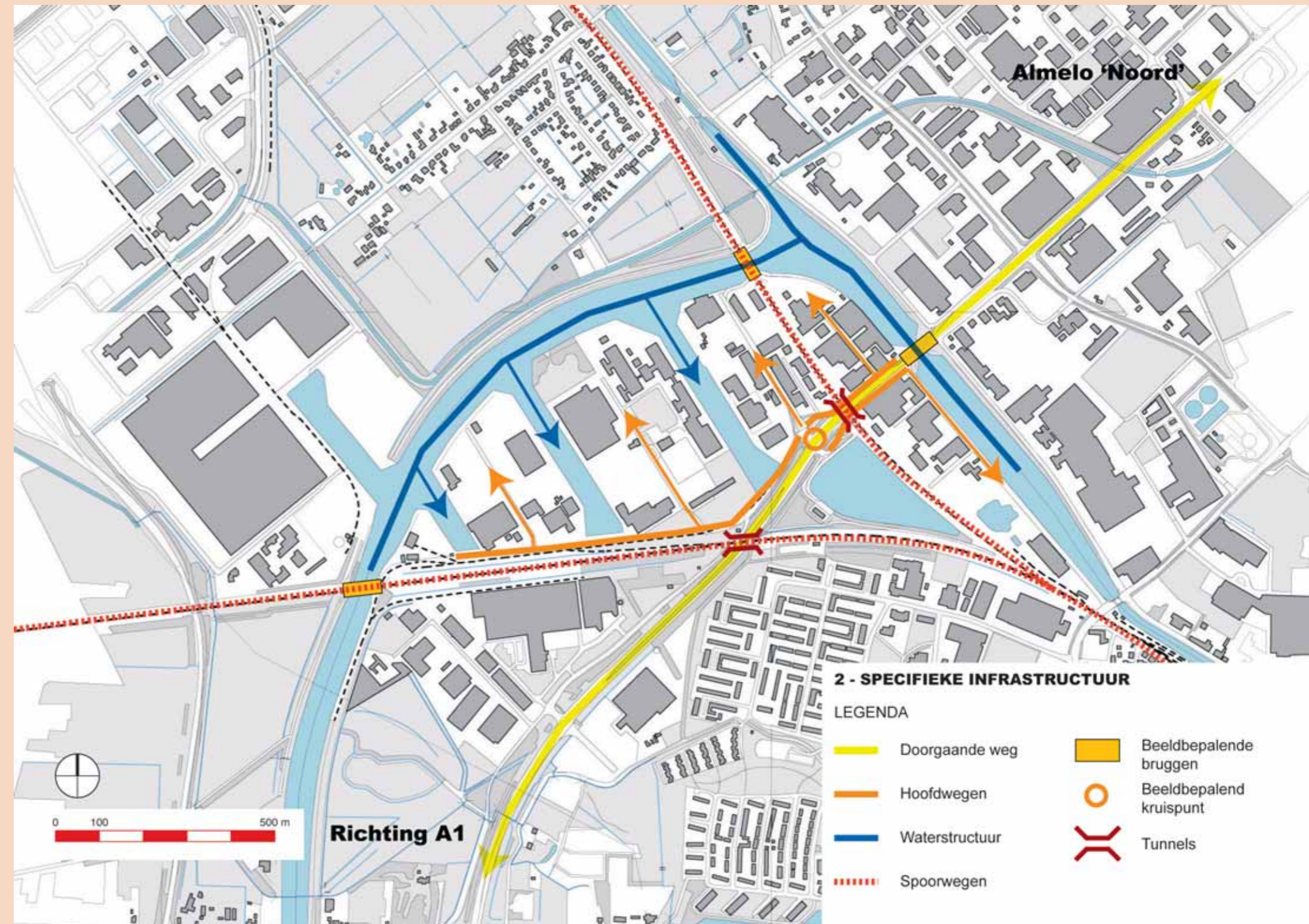
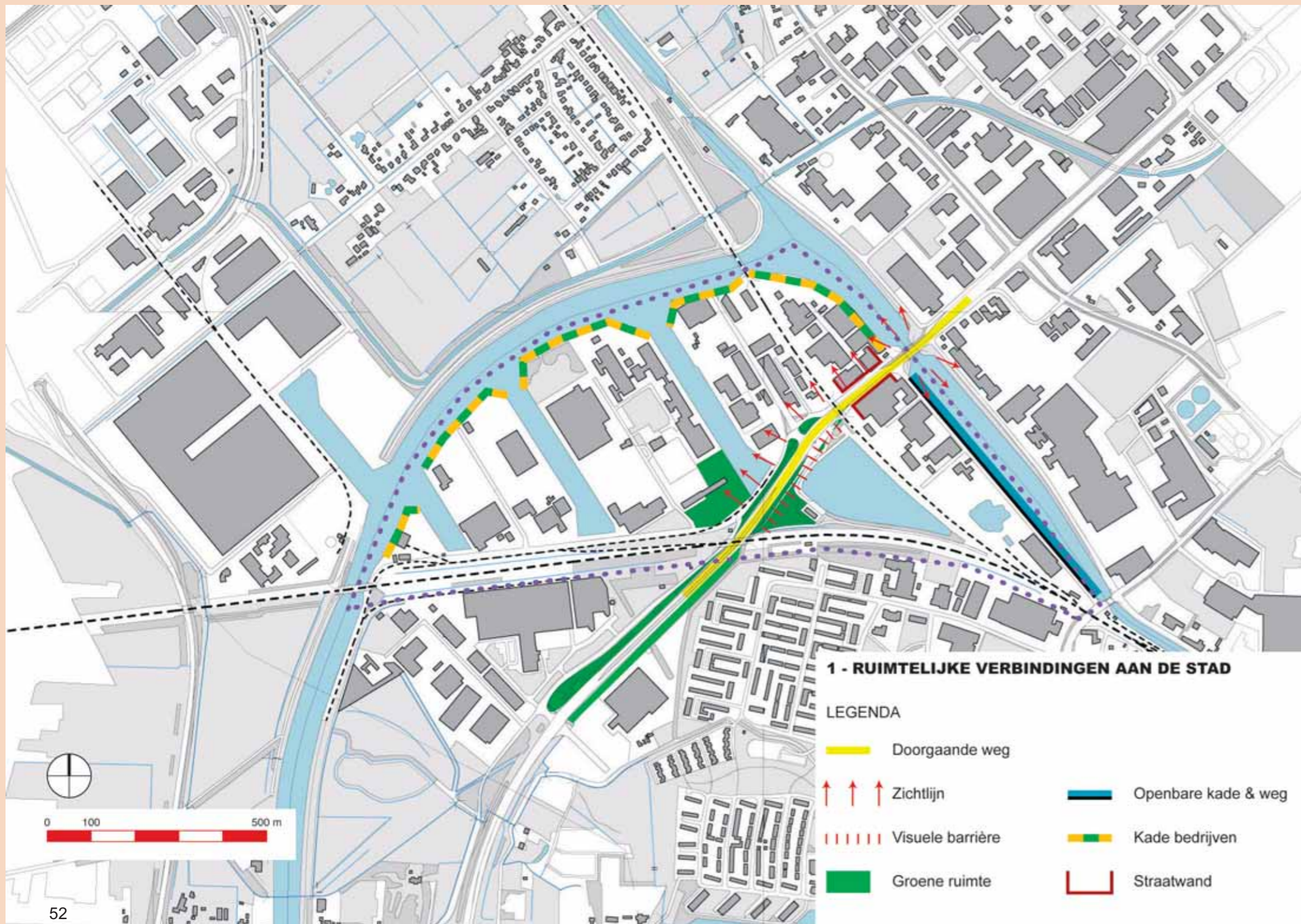
- W.H.E. van Gelder, 'Toekomstig Almelo', in: *Bouw*, 3 mei 1947, p. 146
- A. Kraayenhagen, 'De steden. Planologische aspecten. Almelo', in: *Het Oversticht 1925-1950. Winst en verlies*, Zwolle 1950, p. 240-242-
- W.H.E. van Gelder, 'Volkshuisvesting te Almelo', in: *Bouw*, 1952, p. 139-143
- W.H.E. van Gelder, 'Uitbreidingsplan Ossenkoppelerhoek te Almelo', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, september 1957, p. 125-128
- Oversticht (red.), *Het Oversticht na 1945. stedebouwkundig, architectonisch, landschappelijk*, Zwolle 1960, p. 120-127
- J.B. Koning en J.C. Rentjes, 'Woningbouw Nieuwland II te Almelo', in: *Bouwkundig Weekblad*, 1960, nr 19, p. 429-432
- W.G. Klein Douwel en H. Helle, 'Fabriek met kantoor te Almelo', in: *Bouwkundig Weekblad*, 1967, nr 19, p. 326-328
- W. de Wit, *Auke Komter, architect*, Amsterdam 1978, p. 23, 31
- G.J.I. Kokhuis, *Historie van Almelo. Van prehistorie tot heden*, Hengelo 1985
- R. Stenvert (e.a.), *Monumenten in Nederland: Overijssel*, Zeist Zwolle 1998, p. 52-58
- G.J.H. Vloedveld, *Oud Almelo vanuit de lucht*, Hoogeveen 1999
- P. Leeuwen, *Almelo rond 1900. Teeg'n groote leu mu'j joa zegg'n of zwieg'n*, Almelo 1999
- C. Trompetter, *Almelo op de schop*, Almelo 2004

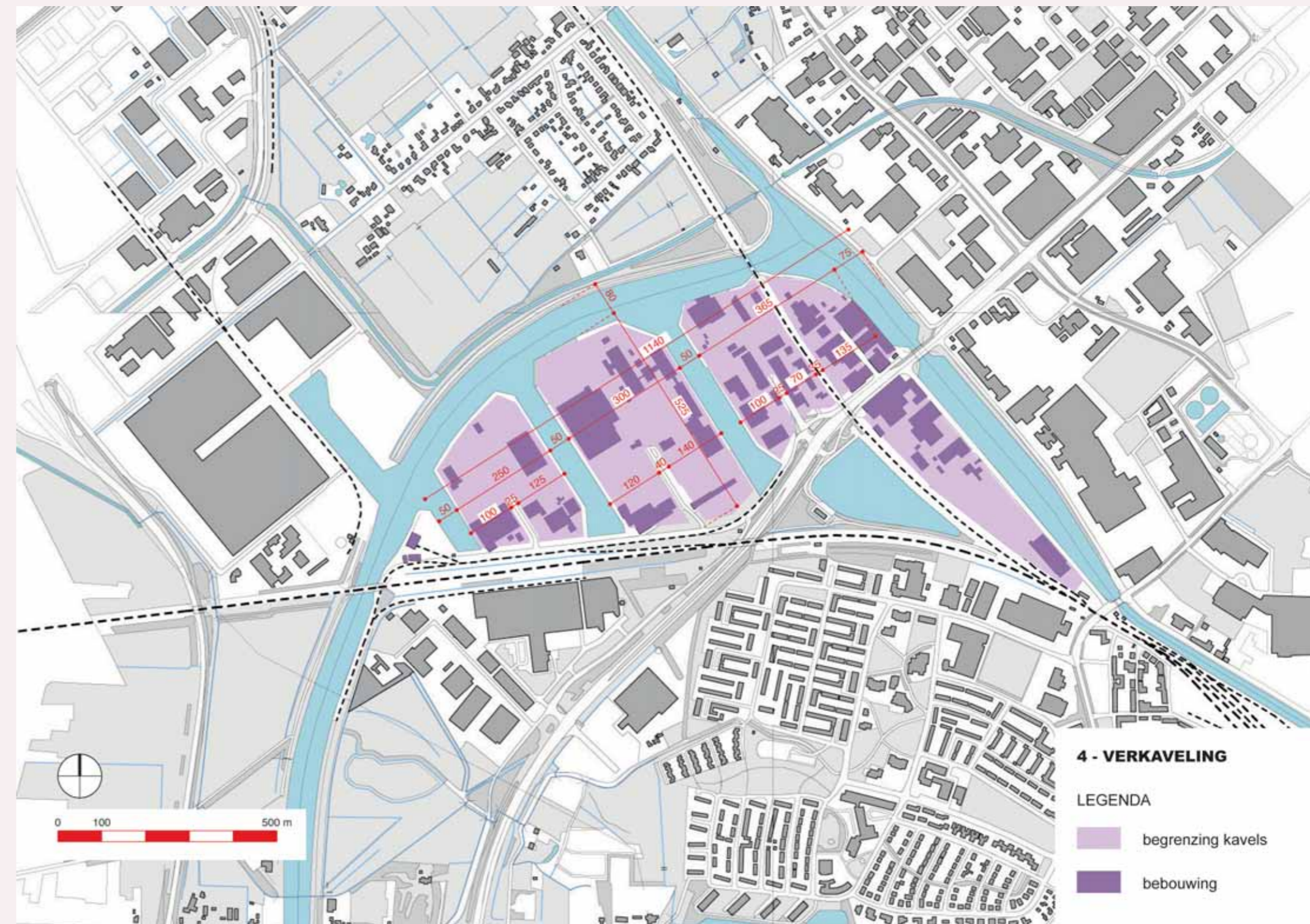
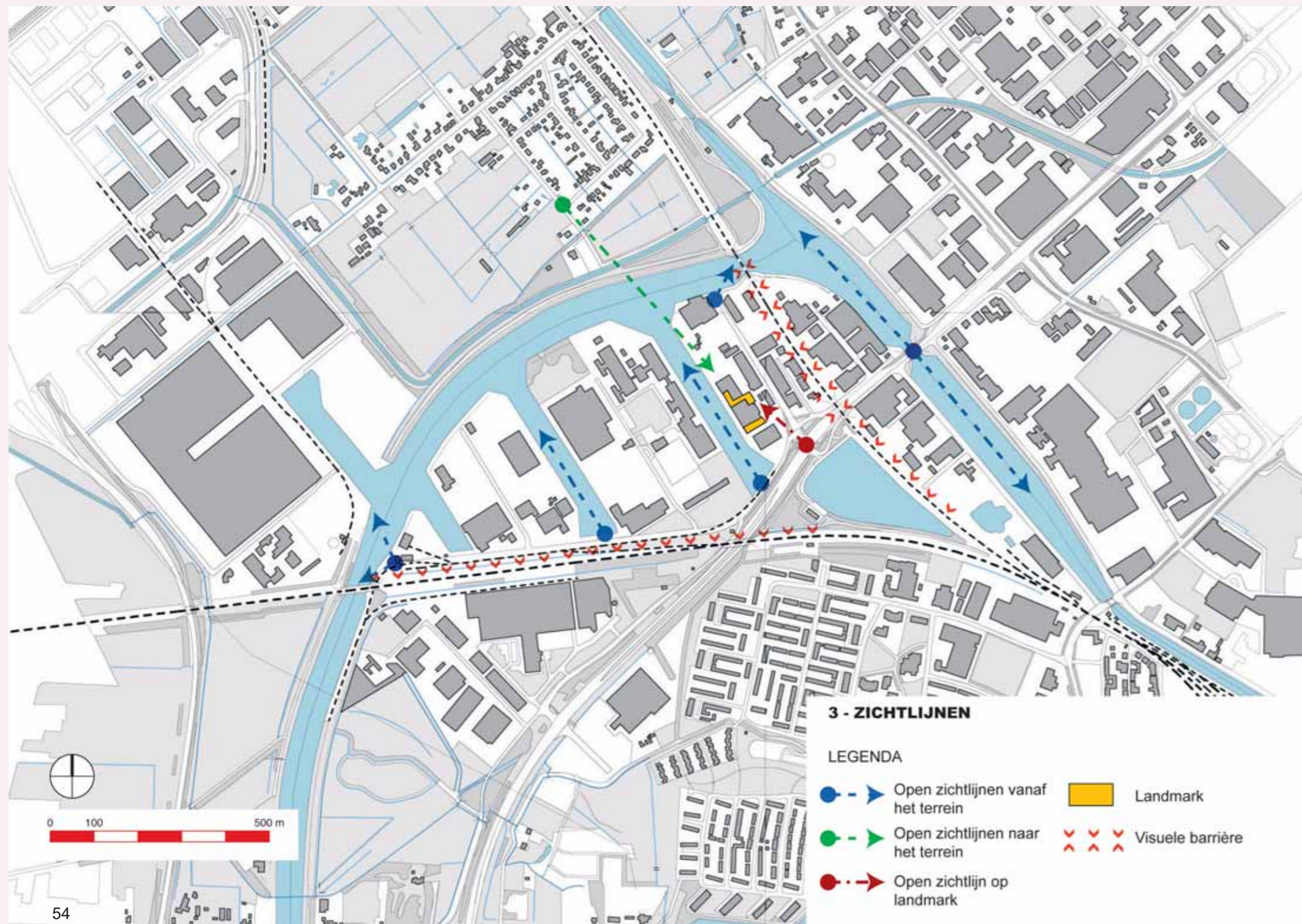
Archief**Almelo**

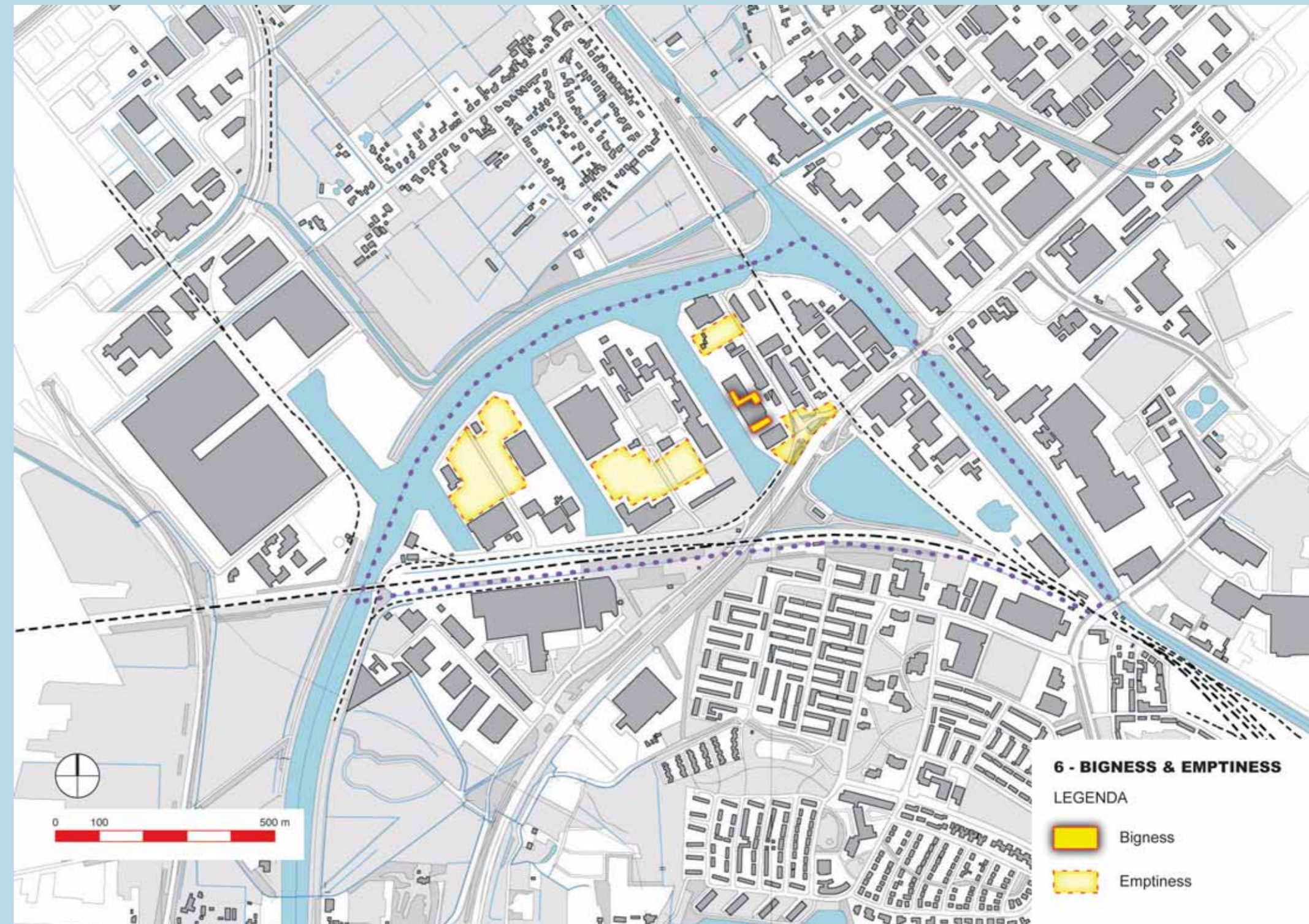
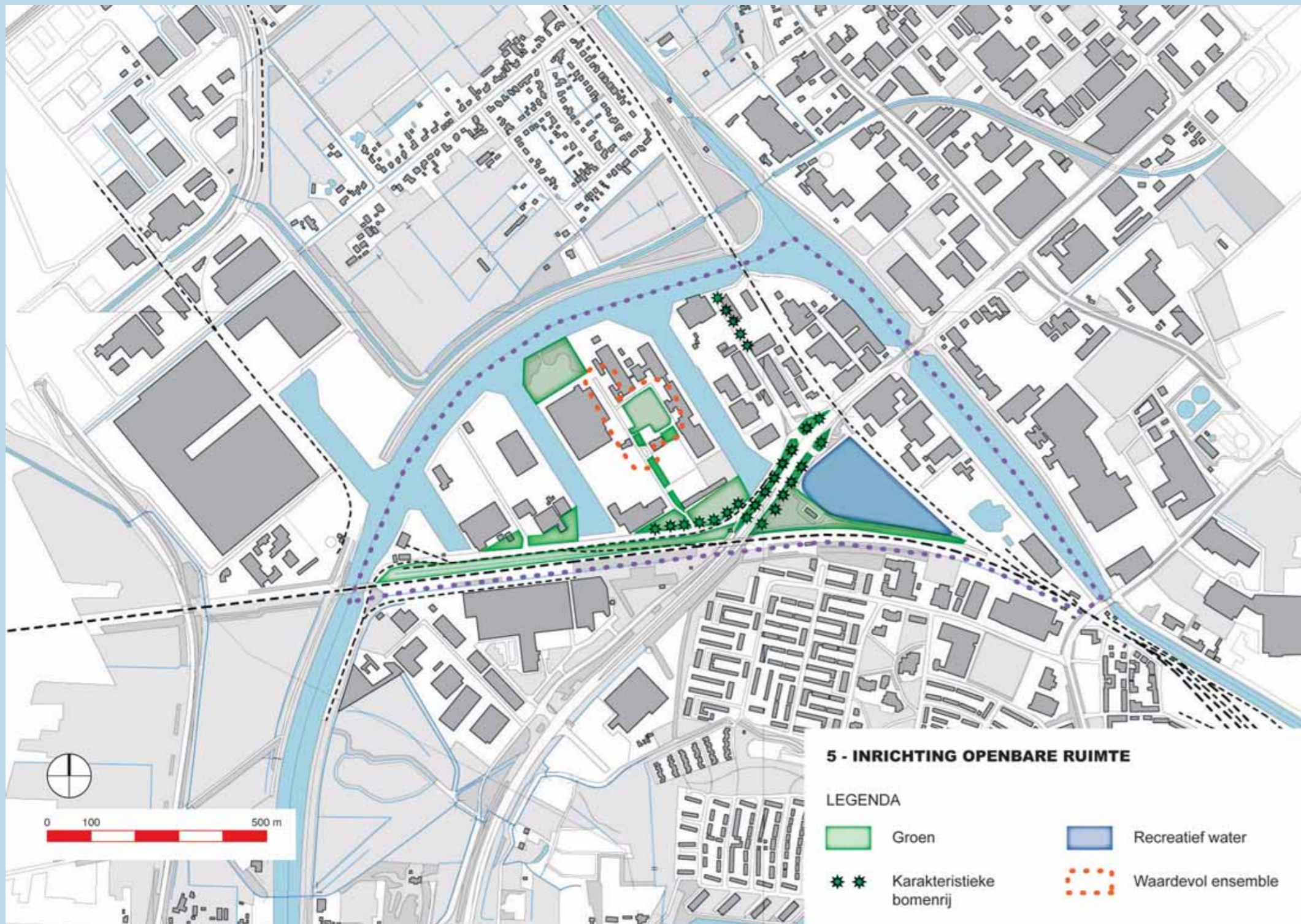
- Gemeentearchief Almelo, Archief gemeentebestuur 1914-1939
- Gemeentearchief Almelo, Archief gemeentebestuur 1940-1949
- Gemeentearchief Almelo, Archief gemeentebestuur 1950-1959
- Gemeentearchief Almelo, Archief Bouw- en Woningtoezicht, panddossiers op adres

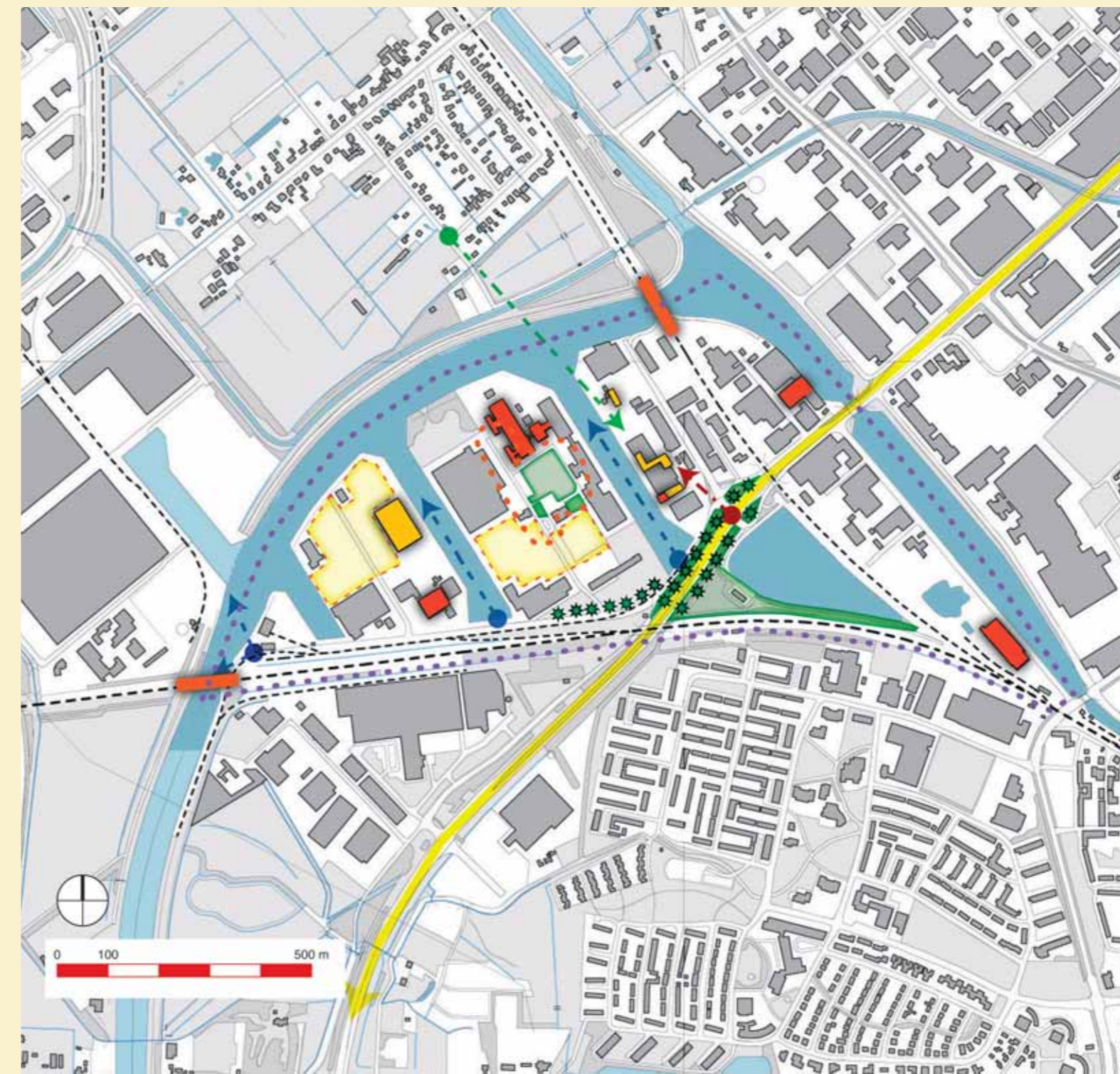
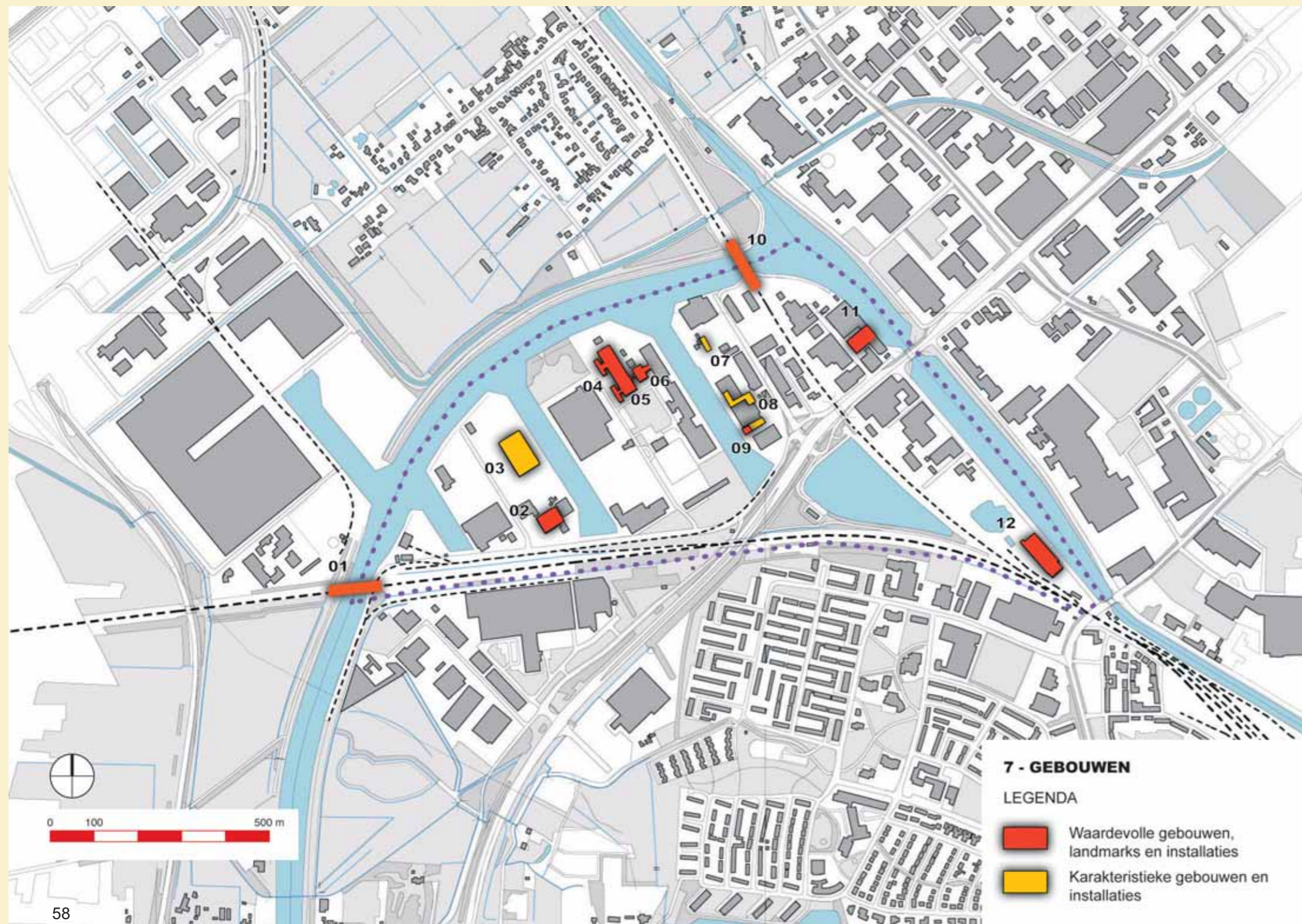
Nederlands Architectuurinstituut

- Archief Komter, Komt dossier 89, en Komt f 50 (stedenbouwkundig adviseur gemeente Almelo)









ALMELO - DOLLEGOOR

Cultuurhistorische Kanskaart

LEGENDA

- Doorgaande weg
- Waardevolle waterstructuur
- Open zichtlijnen vanaf het terrein
- Open zichtlijnen naar het terrein
- Open zichtlijn op landmark
- Karakteristiek groen
- Karakteristieke bomenrij
- Waardevol ensemble
- Emptiness
- Waardevolle gebouwen, landmarks en installaties
- Karakteristieke gebouwen en installaties

2

2. Quick Scan – Dollegoor De naoorlogse transformatie van de industrie in Almelo

2.1 De betekenis van Dollegoor voor Almelo

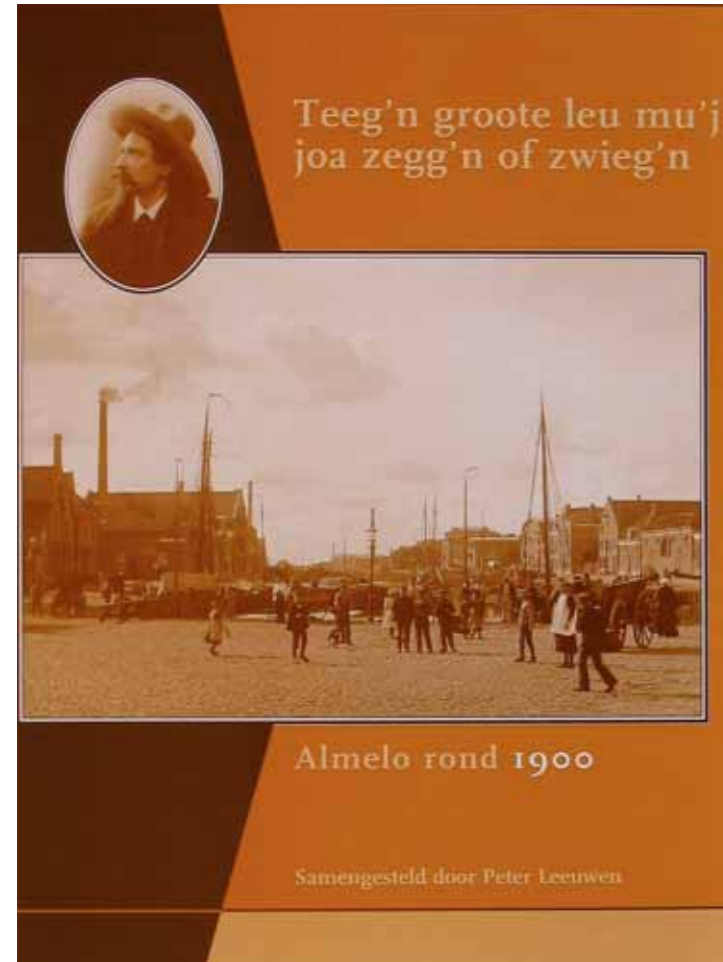
Van textielstad naar gemengde bedrijvigheid

Aan het begin van de twintigste eeuw was Almelo nog een echte textielstad. De textielindustrie drukte een groot stempel op de economie van deze Twentse gemeente die was ontstaan in 1914 als samenvoeging van de kleine gemeente Stad-Almelo met Ambt-Almelo. Uit een gesprek met de gemeente archivaris, de projectleider van de herstructurering van Dollegoor, en uit algemene literatuur over Almelo blijkt dat aanvankelijk de textielfabricage een ingrijpende invloed had op de ruimte en het aanzien van de stad, maar dat de dominerende textielindustrie na de Tweede Wereldoorlog geleidelijk aan belang inboette en werd ingewisseld voor een gemengde bedrijvigheid. Momenteel worden voor het terrein plannen voor herstructurering ontwikkeld.

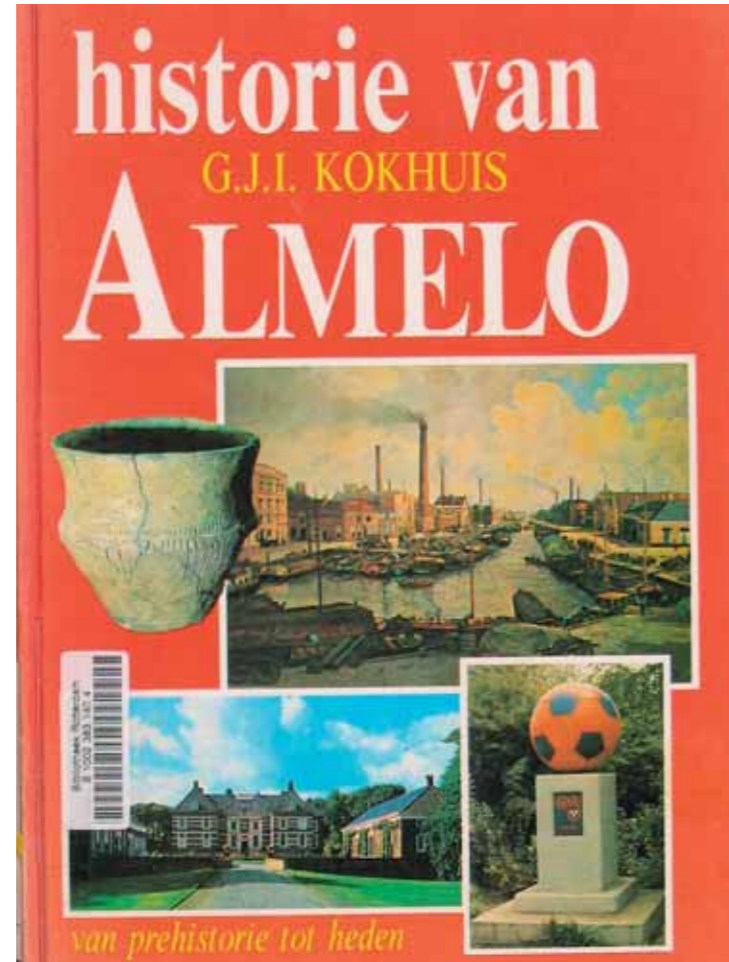
De Almelse textielindustrie, met de toonaangevende garensponnerijen en katoenweverijen, staat niet

Plattegrond van Almelo omstreeks 1953. Linksboven Dollegoor en de eerste havenarm. Door de ligging langs kanalen en sporen was dit een gunstige lokatie voor nieuwe industrie. (Gemeentearchief Almelo)





Populaire fotoboeken, zoals deze van Peter van Leeuwen over 'Almelo rond 1900', uitgegeven in 1999, geven inzicht in de sociale en ruimtelijke geschiedenis van een gemeente. In combinatie met een schouw van het gebied ter plekke kan snel een globaal begrip van de historische ontwikkeling worden verkregen.



De studie van G.J.I. Kokhuis, 'Historie van Almelo, van prehistorie tot heden', 1985, geeft een overzicht van de industriële geschiedenis van Almelo. Het maakt duidelijk hoe de omslag van textiel naar nieuwe bedrijvigheid plaats vond.

op zichzelf, maar is op vele manieren verbonden met de industrialisatie van Nederland. Indrukwekkend is de sociale geschiedenis van de fabrieksarbeider in de Twentse textielindustrie. Talloze felle stakingen vanwege lage lonen en slechte arbeidsomstandigheden in de fabrieken geven deze bedrijfstak een betekenisvol verleden, dat zelfs van nationale betekenis is geweest. De 'textielbaronnen' waren in veel gevallen harde onderhandelaars en wisten de arbeiders onder druk te zetten. De directies van de fabrieken manifesteerden zich nadrukkelijk ook in de gemeentepolitiek en gingen intensieve banden aan met het gemeentebestuur, op economisch, politiek en cultureel gebied. Bekend zijn de familiebedrijven, zoals die van Hendrik Ten Cate, de gebroeders Hofkes, de familie Van Heek en de gebroeders Scholten.

De textielindustrie in Almelo floreerde niet alleen door handelsgeest, familiebanden en politieke bemoeienis, maar ook dankzij de aanleg van een efficiënte infrastructuur, waaronder spoor- en waterwe-

gen. Succesvol was de aanleg van de verbinding met het Twentekanaal, dat bij Zutphen aansloot op de IJssel. Het laatste gedeelte van de kanaal-aftakking ten oosten van Almelo kwam na de Tweede Wereldoorlog tot stand en gaf een impuls aan de vernieuwing van de industrie in de stad. In de noordelijke boog van het Twentekanaal, op grondgebied van Almelo, werd begin jaren vijftig industriegebied Het Dollegoor aangelegd. Dit terrein met drie nieuwe insteekhavens had tot doel nieuwe en vooral ander-soortige industrie aan te trekken dan de (traditionele) textielindustrie. In de jaren 1950 en 1960 was in Almelo, net als elders in Nederland een grote economische teruggang waarneembaar in de textielindustrie. De meeste Nederlandse textiel fabrieken konden de concurrentie met lage lonenlanden niet aan. Dollegoor kan gezien worden als een omslagpunt in het karakter van Almelo. De gemengde bedrijvigheid die zich hier na de oorlog op succesvolle wijze ontwikkelde, staat symbool voor de heroriëntatie van de industrie in Almelo.

De omslag: Dollegoor

Dankzij een actieve gemeentelijke en nationale industrialisatiepolitiek vestigden zich op de nieuwe bedrijventerreinen in Almelo nieuwe Nederlandse en buitenlandse bedrijven. Zo koos Philips voor Almelo en stichtte een machinefabriek. Vooral succesvol was de gemeente in het aantrekken van Amerikaanse bedrijven. Minstens vijf grote namen wist het gemeentebestuur over te halen zich in Almelo te vestigen. Een van de eerste was nog gerelateerd aan textiel: Textile Machines Readings, dat aanvankelijk kousebreimachines produceerde. Dit bedrijf was een van de eerste grote bedrijven dat koos voor Dollegoor. Maar andere bedrijven stonden meer los van de 'oude' textielproductie: zoals Texas Instruments Holland (werkzaam in electro-techniek), Universal Corrugated Box (machines voor cartonageindustrie) en Fusite Corporation (technische apparatuur voor koelkasten). Een van de bekendste is wellicht Bachman Bakeries Holland, beter bekend als 'Bolletje' en 'Bolletjes beschuit' aan de Turfkade.

Het gemeentebestuur kreeg gelijk wat betreft het 'einde van de textiel'. Slechts enkele bedrijven bleken in staat te transformeren en in te spelen op nieuwe afzetmarkten en ontwikkelden nieuwe producten. Ten Cate bijvoorbeeld is een van de weinige nog functionerende fabrieken die zich in andere vestigingen (Nijverdal) is gaan richten op kunststof producten. Momenteel is het een van de grootste producenten ter wereld van kunstgras. Maar de meeste fabrieken konden een dergelijke omslag niet maken en moesten sluiten. Een groot deel van de oude fabriekscomplexen is inmiddels opgeruimd.

Sinds de teloorgang van de textielindustrie kreeg deze bedrijfstak een andere invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De laatste twee decennia is door de leegstand, sloop en herstructurering de stad aan ingrijpende transformatie onderhevig. In het centrum en rond de oude haven zijn op oude fabriekslocaties veel nieuwe gebouwen gerealiseerd. Op het terrein van Ten Cate verrees het gerechtsgebouw. Bij die saneringsoperaties worden soms delen van oude fabrieksgebouwen bewaard als bakken voor de geschiedenis van de stad. Zo is de voormalige stoomspinnerij Twenthe aan de rand van de binnenstad een van de laatste nog zichtbare restanten van de oude textiel-glorie. Dit indrukwekkende gebouw met grote nostalgische waarde vlakbij het station is herbestemd en heeft een nieuw leven als bedrijfsverzamelgebouw Twenthecentrum. Daarmee sluit het aan bij het huidige meervoudige industrie-karakter van Almelo, dat werd ingeluid op Dollegoor.

Luchtfoto van Dollegoor en de aanleg van de haven in 1954. De de zijtak van het Twentekanaal ligt nog droog (links) evenals de eerste insteekhaven. Gebouwd zijn al het hoge silogebouw van CVT (huidige For Farmers) en de fabriek van Reading Machines (huidige PANanalytical). Achter de silo zijn de standaardhallen zichtbaar. (in: Vloedbeeld, 'Oud Almelo vanuit de lucht', 1999, nr 40694)





De Commissaris van de Koningin bezoekt de aanleg van industrieterrein Dollegoor, omstreeks 1949-1953. Voor de aanleg van nieuwe industrieterreinen was vaak politieke en bestuurlijke slagvaardigheid nodig. (foto Gemeentearchief Almelo, Dollegoor)

2.2 De ontstaansgeschiedenis van Dollegoor

De wijkvisie

De opening van het Twentekanaal in 1953-54 en de aanleg van het eerste gedeelte van Het Dollegoor staan symbool voor het begin van de heroriëntatie van de industrie in Almelo. De aanleg van Het Dollegoor heeft zeker bijgedragen aan een succesvolle transformatie van Almelo als textielstad naar een stad met gemengde bedrijven. De ligging van Dollegoor in het noorden van Almelo houdt niet alleen verband met de aanleg van de zijtak van het Twentekanaal. Met het zand dat vrij kwam door het uitgraven van het kanaal, kon het industriegebied worden opgehoogd. De ligging dichtbij het spooreplacement en langs twee spoorlijnen (naar het noorden en westen) bood gunstige mogelijkheden voor een aftakking van een industriespoor over het terrein.

Dollegoor lag ook gunstig ten aanzien van nieuwe woonwijken. Tussen Dollegoor en het stadscentrum was sinds 1950 Kerkelanden in aanbouw, ontworpen door architect A. Komter. Deze strategische ligging maakte mogelijk dat arbeiders dichtbij het nieuwe werkgebied Dollegoor een woning konden vin-



Luchtfoto van de woonwijk Kerkelanden, omstreeks eind jaren vijftig. Kerkelanden is opgezet als een afgeronde eenheid, die min of meer zelfstandig kon functioneren volgens het populaire naoorlogse concept van de Wijkgedachte. (in: Het Oversticht, 'Het Oversticht na 1945', 1960, p 120)



De hoge bakstenen CVT silo was één van de eerste gebouwen van Dollegoor en vanaf het begin een herkenbaar baken.

den. De Amsterdamse architect Komter was op dat moment intensief betrokken bij de ruimtelijke ordening van Almelo. Hij was naast ontwerper van Kerkelanden ontwerper van het omstrede binnenstadsplan (1950) en adviseerde als externe deskundige de gemeente over uitbreidingswijken. In de jaren vijftig en zestig verrezen in Almelo meerdere woonwijken. Ze werden in zo kort mogelijke tijd en wijk voor wijk gerealiseerd. Na de wijk Kerkelanden (1950) in het noord-westen, verrezen Nieuwland (1955) in het zuid-oosten, Ossekoppelerhoek (1958) en Beeklust (1958) in het zuid-westen, Sluitersveld (1960) en Rumerslanden (1960) in het noord-oosten en Rosarium (1967) en Haghoek (1967) in het noorden.

Ruimtelijk kenmerk

Dollegoor is tot op de dag van vandaag ruimtelijk een zeer helder afgebakend gebied. Aan de noordzijde is de boog van het Twentekanaal een duidelijke fysieke grens. Het kanaal heeft bovendien een weidse indruk en geeft uitzicht vanuit Dollegoor op de noordelijker terreinen waar later industrievestiging plaats vond (De Woesten). Vanuit die nieuwe industriegebieden is bovendien over de kanaalarm zicht op Dollegoor. De zuidelijke grens heeft door het spoortalud van het spoor naar het westen en de hoofd-ontsluitingsweg van de armen een heel ander maar even geprononceerd karakter. Door de hoogte van het talud vormt dit juist een scherm en een visuele afsluiting van de wijk met de stad waardoor een zekere beslotenheid ontstaat. De begroeiing van het talud en de openheid van spoor en straatruimte veroorzaken doorlopende en rustige zichtlijnen in de wijk waardoor de ruimtelijke structuur van de kamvorm zeer overzichtelijk overkomt. In het oosten is het verhoogde talud van de spoorlijn naar het noorden een versterking van de door bebouwing minder zichtbare oostelijke rand langs het kanaal. De lichtgroene spoorbruggen markeren op een haast grafische wijze de afsluiting van de watervlakte van het industriegebied.

2.3 Het ruimtelijke karakter van Dollegoor

Het ruimtelijke karakter van Dollegoor, met de functionele opzet van het terrein en de ligging tussen spoorwegen en kanaalarm, is haast mathematisch-economisch bepaald. De verhoudingen hadden als doel gunstige verkavelingmaten op te leveren. De hoofdontsluitingsweg langs de zuidrand, toepasselijk Dollegoorweg genoemd, volgt de voet van het spoortalud. Deze entree wordt geaccentueerd door een onderdoorgang bij de Jollesweg en de hoge volumes van het silolandschap van For Farmers bij het kruispunt. Vervolgens wordt het gebied kamvormig verkaveld door drie insteekhavens en vier ontsluitingswegen midden over de havenplateaus.

De terreinen lagen vrijwel allemaal aan het water. De schuine ligging van de haven houdt verband met de luie boog die de industriesporen kunnen maken. De aftakkingen van het industriespoor het gebied in, zorgen voor rustige lijnen die min of meer de havenarmen volgen.

De bouwgeschiedenis van Dollegoor is nog onvoldoende onderzocht, maar uit een eerste globaal onderzoek van deze quick scan kan het volgende worden gesteld. Uit een schouw ter plaatse, algemene literatuur en foto's uit het gemeentearchief kan in ieder geval worden afgeleid dat drie gebouwen als eerste werden gerealiseerd. Door de verschillende kenmerken geven ze een goede dwarsdoorsnede van de bebouwing. Een gestandaardiseerde industriehal, waarvan er meerdere op het terrein zijn gerealiseerd. Als een van de eerste gebouwen kwam het hoge volume van de silo For Farmers tot stand. Het huidige PANanalytical is een complex met productiehallen in een parkachtige setting van hoge kwaliteit.



Een rij vroege industriehallen op de hoek Dollegoorweg / Königweg.



2.4 Waardering gebouwen en structuren van Dollegoor

INDUSTRIEHALLEN

Object: Industriebouwen
Adres: Königweg / Jollesweg

Op de oude foto's van het gebied staan industriehallen die meerdere malen, volgens een standaardmodel zijn gerealiseerd. Het zijn waarschijnlijk multifunctionele loodsen, bedoeld om nieuwe industrie aan te trekken. Ze kunnen ingericht worden als opslagloods of als productiehal. Deze gebouwen behoren tot de allereerste gebouwen op het terrein. Uit de schouw blijkt dat het een gestandaardiseerd ontwerp was. De hallen konden variëren in lengte maar verder waren ze volgens dezelfde traditionele stijl vrij sober uitgevoerd en werden per twee gerealiseerd. Toegepast zijn twee modellen: een model met een zadeldak en een model met een schaaldak. De kop- en langsegevels waren voorzien van rijen witgeschilderde kozijnen. Het dak had een doorlopend daklicht. Verdeeld over de Königweg en de Jollesweg staan nog steeds enkele van deze industriehallen.

Foto 2007



Kroon Oil, arch. W.G. Klein Douwel
en H. Helle, bwjr 1964, Dollegoor,
Almelo, Dollegoorweg 15.

SILO FOR FARMERS

Object: Silo For Farmers
Adres: Jollesweg 4

Het silolandschap bij de entree van Dollegoor onderscheidt zich niet door gaafheid van naoorlogse architectuur en park, zoals PANanalytical, maar door de hoogte en het grote volume van een silolandschap. Dit gebouwencomplex is wel functioneel verbonden aan de havenligging. In het oorspronkelijke, oudste deel vond op- en overslag plaats. Vrachtwagens reden af en aan het terrein op en binnenvaartschepen meerden af aan de kaden om te laden en te lossen. De huidige situatie is een historisch gegroeid ensemble. Maar ook de oorspronkelijke silo uit de vroege naoorlogse periode die al op foto's van 1953-54 te zien is, heeft een bijzondere architectonische kwaliteit. Lange tijd was de naoorlogse silo langs de Jollesweg door de grote hoogte en de zorgvuldige architectuur een eenzaam maar kenmerkend baken in het nog vrijwel lege gebied. Naderhand is het gebied volgebouwd. Maar doordat ook de silo's werden uitgebreid met nieuwe hogere silo's, blijft het complex van het huidige For Farmers een opvallend stedenbouwkundig oriëntatiepunt, wat nog wordt versterkt door de ligging bij het centrale kruispunt van Dollegoor.

Foto 2007

**PANANALYTICAL**

Object: PANanalytical, oorspronkelijk Reading Machines
Adres: Lelyweg 1

Uit de schouw van het gebied springt de kwaliteit van een meervoudig gebouwencomplex met kop en schouders boven de andere gebouwen op Dollegoor uit. De gebouwen en niet op de laatste plaats ook de terreinaanleg van het voormalige Reading-complex zijn van grote ruimtelijke kwaliteit. De zorgvuldig ontworpen traditionele architectuur is goed onderhouden en oogt nog oorspronkelijk. Ook het inmiddels volgroeide park rondom de gebouwen is in samenhang met gebouwen en ontsluiting ontworpen en is bijzonder zorgvuldig onderhouden. Uit algemene literatuur blijkt dat zich hier als eerste het Amerikaanse bedrijf Readings zich vestigde. Het ensemble kende van begin af aan een uitgestrekte paviljoen-opzet met een campusachtige terreinaanleg. De functie is nauwelijks gerelateerd aan de haven en daardoor heeft het complex een meer in zichzelf gekeerd karakter. Mede door de zorgvuldig ontworpen semi-openbare ruimte, onderscheidt dit complex zich positief in kwaliteit van de andere delen van Dollegoor.

Foto 2007



KROON OIL

Object: Kroon Oil
Adres: Dollegoorweg 15

Kroon Oil valt op door de stralend functionalistische architectuur. Het overwegend eenvoudige horizontale volume heeft een bedrijfs-gedeelte dat toegankelijk is via de Wentholtweg. Langs de tweede havenarm ligt een kantoorgedeelte. Het is waarschijnlijk een laat-naoorlogs gebouw. Duidelijk zichtbaar zijn de verhoogde olievaten die achter doorlopende bandvensters in het gebouw in een lange rij staan opgesteld. De vaten staan zo hoog, opdat vrachtwagens eronder kunnen rijden om te worden gevuld met de smeerolieprocten die hier werden gemengd en verpakt. Het bedrijfsproces in dit gebouw wordt niet alleen aan de buitenkant zichtbaar gemaakt maar ook enigszins geësthetiseerd. Samen met het beeldmerk op gevel hebben de vaten een grote reclamewerking. Het gebouw oogt nog gaaf.



Foto 2007

SPOORTALUD EN DOLLEGOORWEG

Object: Spoorstalud met Dollegoorweg
Adres: Dollegoorweg

De Dollegoorweg is de hoofdonthoudingsweg van het gebied. Deze weg langs de zuidrand volgt de voet van het spoorstalud. Kenmerkend voor de ruimte zijn de verkeersweg (zonder duidelijk voet- of fietspad), de spoorrails en de groenaanleg. De hoofdweg heeft schuine aftakkingen naar de gebouwen en havenbekkens. Bij de Jollesweg is een onderdoorgang die functioneert als entree.



Foto 2007

2.5 Literatuur Almelo en Dollegoor

Almelo

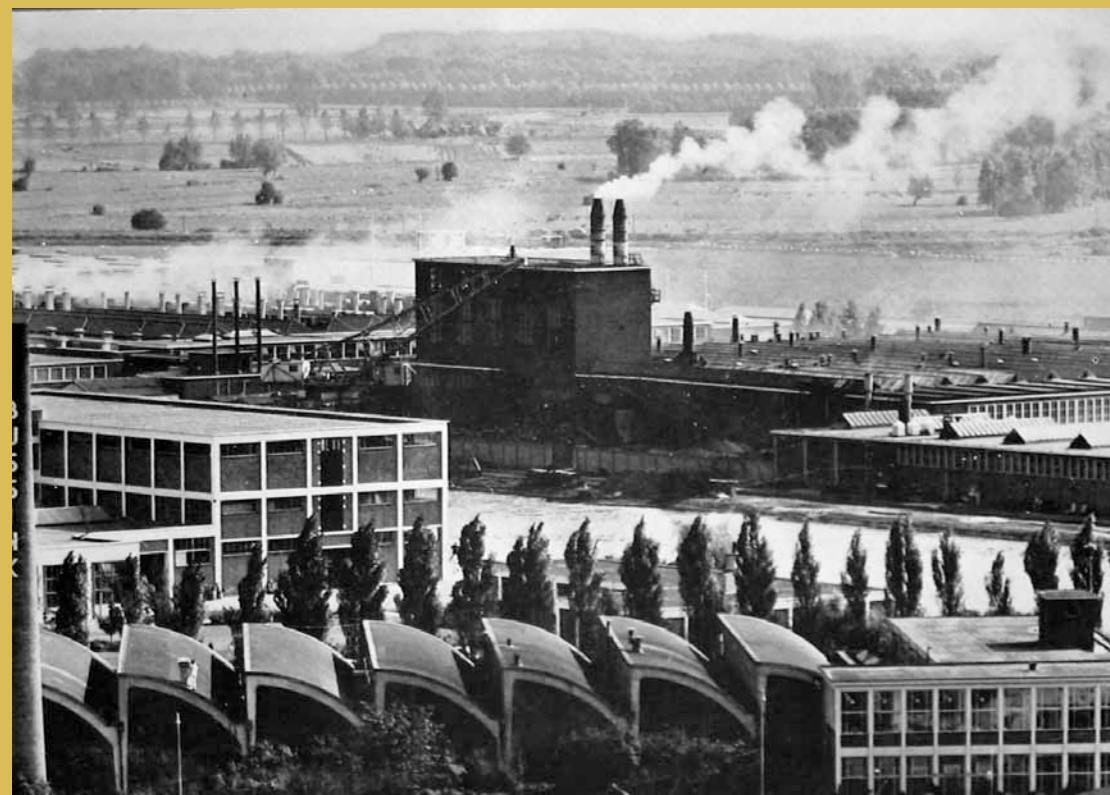
- G.J.I. Kokhuis, *Historie van Almelo. Van prehistorie tot heden*, Hengelo 1985
- R. Stenvert, (e.a.), *Monumenten in Nederland: Overijssel*, Zeist en Zwolle, 1998, p.52-58
- G.J.H. Vloedveld, *Oud Almelo vanuit de lucht*, Hoogeveen, 1999
- P. Leeuwen, *Almelo rond 1900. Teeg'n groote leu mu'j joa zegg'n of zwieg'n*, Almelo 1999

Archief

Almelo

- *Gemeentearchief, Fotoarchief trefwoord Dollegoor*

3



Bussink koekfabrieken (voorgrond) omstreeks midden jaren zestig. Het is de enige nog overgebleven koekfabriek in de voormalige 'koekstad' en is nog steeds herkenbaar door delen van de kenmerkende zaagtand kapconstructie en schoorsteen. (in: Wilkeshuis, 'Deventer', zj, omslagfoto)

3. Total Scan – Bergweide

De langzame groei van het grootste naoorlogse industriegebied van Deventer

3.1 De betekenis van de industrie voor Deventer

De Koekfabriek, Auping en Burgers fietsen

Ten zuiden van de historische binnenstad van Deventer vestigden zich in de wederopbouwperiode enkele grote bedrijven waarvan de namen velen nu nog bekend in de oren zullen klinken. Wie kent niet Bussink Koekfabriek, producent van de Deventer Koek? Daarnaast kozen Blikemballagefabriek Thomassen & Drijver (de 'blikfabriek') en de Nederlandse Fittingindustrie (Nefit) het bedrijventerrein als vestigingslocatie. Deze bedrijven genoten, zeker toentertijd maar ook nu nog, nationale bekendheid. Samen met andere grote bedrijven als de beddenfabrikant Auping, de drukkerij van Kluwer, en de Eerste Nederlandse Rijwiel- en Machinefabriek Burgers (van Burgers' fietsen) bevestigden ze het beeld van Deventer als industriestad. Dit gebied, dat bekend staat als Bergweide, groeide uit tot het grootste naoorlogse bedrijventerrein van Deventer.

De bedrijven in Bergweide hebben een groot stempel gedrukt op de geschiedenis van de stad en het bedrijventerrein legt daar nu nog getuigenis van af. Omdat een groot deel van de beroepsbevolking van Deventer in de industrie heeft gewerkt, is de industrievestiging niet alleen van economisch maar ook van groot sociaal-cultureel belang. Veel Deventenaren zijn opgegroeid in de jaren vijftig en zestig en hebben herinneringen aan hun arbeidsverleden hier. Deventer industriëlen, handelaren en zakenlui speelden niet zelden een belangrijke rol in het bestuurlijke en culturele netwerk van de stad. De oprichters van de 'blikfabriek' Thomassen en Drijver waren bekende entrepreneurs die het bedrijf sterk uitbouwden. De blikfabriek was een van de grootste werkgevers aan arbeidsmigranten in Deventer. De afgelopen jaren is de geschiedenis van het bedrijf vanuit sociaal-historisch oogpunt volop in de belangstelling gekomen. Daarbij ligt de nadruk niet altijd op de directieleden of bedrijfsvoering, maar komt steeds vaker de 'gewone arbeider' in beeld. Dat blijkt bijvoorbeeld uit publicaties als *Deventer blik. De geschiedenis van arbeidsmigranten in een Nederlandse industriestad* (2005).

Ook architecten die in Deventer werkten droegen bij aan het culturele en economische klimaat. De ontwerper van Bussink Koekfabriek in Bergweide (1952), architect J.D. Postma, was een van de belangrijkste. Hij geniet nu nog nauwelijks landelijke bekendheid, maar in Deventer was hij destijds een bekende en gevierde zakenman en heeft hij veel gebouwd. Na de Tweede Wereldoorlog had hij zijn architectenbureau zelfs uitgebreid tot het op twee na grootste bureau van Nederland (na Van den Broek en Bakema) en bekleedde hij tal van externe bestuursfuncties.

Bergweide is niet in één keer ontworpen en uitgevoerd. Onderzoek maakt duidelijk dat de geschiedenis van de aanleg en de bebouwing in dit gebied al tussen 1900 en 1920 startte. Hoewel de aanleg ervan al in de eerste helft van de twintigste eeuw begon, kwam de realisering pas na 1945 goed op gang. Tot na 1965 was Bergweide nog lang niet af of vol. Daarom is het van belang niet alleen de ruimtelijke en functionele kenmerken te benoemen, maar ook om de geschiedenis van het gebied aan te geven en duidelijk te maken welk deel naoorlogse kenmerken heeft.



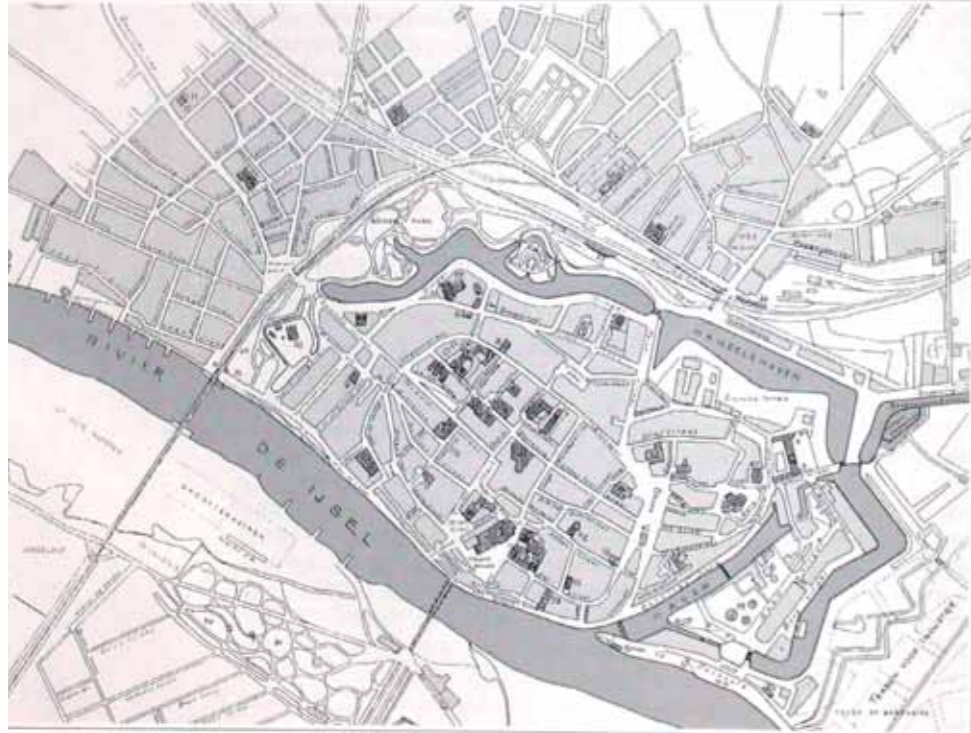
Een arbeider in een van de koekfabrieken, omstreeks jaren zestig. Van veel Deventeraren is hun geschiedenis verbonden met een arbeidzaam leven in een van de fabrieken. (in: Wilkeshuis, 'Deventer', zj p. 55)



Boekomslag van: 'Deventer blik. Geschiedenis van arbeidsmigranten in een Nederlandse industriestad 1945-1990', Kampen 2005. De vruchtbare jaren van de Deventer industrie na de Tweede Wereldoorlog waren afhankelijk van de toename van arbeidsmigranten. De geschiedschrijving over die 'vergeten' bijdrage biedt zicht op een belangrijk onderdeel van de sociale en industriële geschiedenis van Deventer.

Economie en ruimte

De geschiedenis van Bergweide toont dat economische voorspoed en industriële groei niet vanzelfsprekend zijn. Lange tijd kende Deventer een periode van relatieve stagnatie, verval en armoede. In de middeleeuwen was Deventer uitgegroeid tot een florerende stad met een grote economische en culturele bloei als handelsstad. Vanwege de gunstige ligging langs de rivier de IJssel kon handel worden gedreven met steden als Amsterdam en Zwolle en met buitenlandse steden in bijvoorbeeld Scandinavische landen en Duitsland. Maar na 1650 was de internationale handelspositie van Deventer in het slop geraakt. Ook het aantal inwoners liep terug, tussen 1650 en 1780 van 13.000 tot 7.000. Daarna maakte Deventer dankzij de industriële ontwikkeling in de negentiende eeuw opnieuw een periode van economische welvaart door. In de loop van de negentiende eeuw was Deventer uitgegroeid tot een industriestad. Rond 1900 werkte meer dan 50 % van de beroepsbevolking in de industrie. In de eerste helft van de twintigste eeuw behoorde Deventer zelfs tot de grootste industriesteden van Overijssel. Na Hengelo en Enschede kwam Deventer op de derde plaats. Het beeld van de industrie werd vooral bepaald door metaal-, textiel-, voedingsmiddelenindustrie en drukkerijen. In het bijzonder de metaal drukte een groot stempel op de stad. Het grootste deel van de beroepsbevolking werkte in deze sector, ruim 45 %. Daarmee onderscheidde Deventer zich van Hengelo (Stork) en Enschede (textiel) die omstreeks 1950 echte textielsteden waren. Op dat moment telde Deventer niet minder dan 2400 bedrijven met in totaal 14.000 werknemers.



Kaart van Deventer in 1907. In het noorden en noordwesten uitbreidingen met woongebieden. Vanaf 1900 raakte het gebied ten zuidoosten van de binnenstad geleidelijk bebouwd met industrievestiging, op de kaart rechtsonder aangeduid met 'terrein voor industrie'.

(in: J. ten Hove, Aan knellende banden ontworsteld, 1998, p. 214)

De industrie had een verstrekkende invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van Deventer. Met de industriële expansie groeide bijvoorbeeld het aantal inwoners. De stad breidde uit om alle arbeiders te kunnen huisvesten. In de stad verschijnen grootschalige fabrieken, arbeiderswijken en kanalen worden gegraven. In deze jaren van voorspoed wordt de oude stad deels afgebroken. De in onbruik geraakte oude vestingwallen werden in de loop van de negentiende eeuw geslecht zodat op de vrijkomende terreinen kon worden gebouwd. De sloop van de bolwerken en het opheffen van het bouwverbod op de voorheen onbebouwde gedeelten buiten de vesting (het zogeheten vrije schootsveld) was zelfs een belangrijke voorwaarde voor de groei van de industrie. Veel industrieën hadden voor expansie meer ruimte nodig dan de binnenstad kon bieden. Het gemeentebestuur vond het gebied ten zuidoosten van de historische binnenstad rond 1900 al geschikt als terrein voor bedrijfsvestiging. Hier lag de oude haven en er werden geregeld plannen getekend om hier een nieuwe haven aan te leggen.

De ontwikkeling van industriegebieden hield nauw verband met de locatie van arbeiderswijken. Het bekende Knutteldorp bijvoorbeeld, in het zuidoosten van Deventer, werd begin jaren twintig langs de toenmalige stadsrand gebouwd vanwege de in aanbouw zijnde haven en industrieën op Bergweide. De werknemers waren nog niet zo mobiel als nu en woonden bij voorkeur dicht bij het werk zodat ze er heen konden lopen of fietsen.

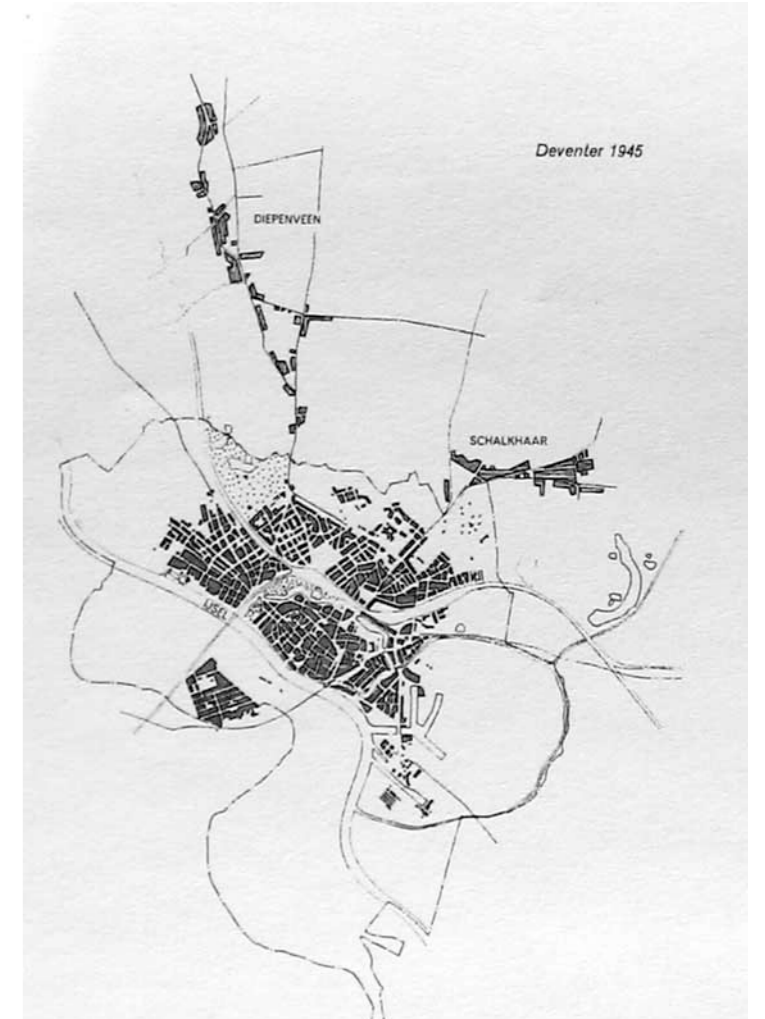
3.2 De ontstaansgeschiedenis van Bergweide

Stoutmoedige plannen voor railvervoer en havenwerken

De huidige vorm van industrieterrein Bergweide is zoals gezegd niet in een keer ontworpen en uitgevoerd maar is langzaam gegroeid. Het uitvoeren van de havenwerken, de aanleg van sporen, ophogen van terrein en bouwen van bedrijven vonden slechts heel geleidelijk plaats. Voortdurend werden plannen herzien en bijgesteld. Stoutmoedige visionairs probeerden draagvlak te vinden voor uitvoering van de werken, terwijl sceptici de voorstellen weghoonden. En onderstussen kwam stukje bij beetje de ruimtelijke orde van Bergweide tot stand.

Tot aan ongeveer 1900 was de Bergweide een vrijwel 'leeg' gebied. Het bestond uit laaggelegen weidevelden buiten de vestingwallen, ten zuiden van de stad. De opvallend boogvormige begrenzing was een gevolg van een oude IJsselbocht. Het gebied, ook wel Koerhuisweide genoemd, werd begrensd door de Snipperlingsdijk, Schipbeek en de Koerhuisbeek. Wortelboeren gebruikten de grond lange tijd voor het weiden van hun vee. In de jaren 1880 en 1890 kwamen na de afbraak van de vestingwerken de eerste industrieterreinen dicht bij de stad tot stand: Raambuurt, Handelskade en Pothoofd. Onder meer het Havengrond- en Spoorbedrijf had zich in 1925 op het Pothoofd gevestigd. Sporadisch kozen enkele bedrijven voor een lokatie ten zuiden van de stad langs de IJssel. Aan nieuwe havenarmen ten zuiden van de stad vestigden zich enkele zeer grote bedrijven. De gemeentelijke gasfabriek kwam hier bijvoorbeeld aan een korte havenarm (de huidige Gashaven). Het imposante complex van de Meelfabriek van Noury en Van der Lande kwam aan het uiteinde van een lange havenarm, die wel de Meelhaven werd genoemd (1897, vergroot 1909). Van deze haven maakte ook Steenfabriek Petra gebruik. De uitbreiding voor woningbouw concentreerde zich in de jaren voor 1900 op gebieden ten noorden en ten oosten van de historische binnenstad.

Tussen 1915 en 1920 kreeg Bergweide nieuwe impulsen met de aanleg van een nieuwe industriehaven en spoorwegen. Aanvankelijk kreeg de railinfrastructuur de nadruk. Het 'Rapport omtrent spoorverbinding met den IJssel en verschillende fabrieken' uit 1915, sprak over een railverbinding met het Pothoofd en over de ontwikkeling van een groot spoorwegemplacement en de Handelskade ten noorden van Bergweide. Het graven van nieuwe havenarmen kwam in dit rapport nauwelijks ter sprake. Dat kwam rond 1920 in de belangstelling. Het graafwerk van de drie armen en het basiskanaal en het ophogen van het terrein en het maken van de kade werden uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing. De ophoging was noodzakelijk omdat het terrein zeer laag lag. Behalve het graven van de bekkens moesten door middel van grondverzet ook ophogingen voor plateaus worden gemaakt. Met name wethouder De Boer getroostte zich grote moeite om de gemeenteraad te overtuigen dat de investeringen voor het haverterrein tegemoetkwamen aan de (toekomstige) behoefte. Op dat moment beperkte het industriegebied Bergweide zich tot huidige havenkwartier: het gebied bij de Mr. H.F. de Boerlaan en de Industrieweg. Dat wordt nu de 'eerste havenarm' en 'tweede havenarm' genoemd. Van het basiskanaal werd slechts een aanzet gerealiseerd. De verbinding van het basiskanaal met het Overijssels kanaal werd wel overwogen, maar zou nog dertig jaar op zich laten wachten. De havenarmen creëerden grote lengtes kade die geschikt waren voor watergebonden industrie.



Plattegrond van Deventer in 1945. De eerste havenarmen van Bergweide zijn al gegraven. Donkere delen geven aan dat slechts langs de eerste havenarm bebouwing is gerealiseerd. (in: 'De geschiedenis van de stedenbouw van Deventer', 1995, pag. 24)

Na de ingebruikname van de industriehaven in 1925 vestigden zich hier slechts sporadisch bedrijven, als eerste langs de Scheepvaartstraat. Als verklaring voor de terughoudende reactie van de ondernemers werd in 1948 onder meer het getijdenverschil genoemd in het havenbekken. De wisselende waterhoogte van meer dan vijf meter zou bedrijven afschrikken omdat het belemmeringen kon opleveren voor een continue bedrijfsvoering. En om de havenplateaus voor overstroming te behoeden bij hoog water werd de toegang van het havenbassin tijdelijk met een zogeheten vloeddeur afgesloten, maar dan was scheepvaartverkeer onmogelijk. Maar een andere reden was de economische recessie in de jaren dertig en de sluiting van bijvoorbeeld een grote ijzergieterij en van twee koek- en biscuitfabrieken. Dit betekende een verlies van duizend arbeidsplaatsen. In 1945 waren in Bergweide slechts veertien bedrijven gevestigd. Om het terrein toch zoveel mogelijk te exploiteren was in 1936 (tijdelijk) een sportpark op Bergweide aangelegd.



Luchtfoto van Bergweide en Knuttedorp, 1931. Te zien is grote activiteit bij het Pothoofd en de eerste havenarm. Bij de tweede havenarm, geheel boven, heeft zich nog geen bedrijf gevestigd. De richting van het basiskanaal zou later worden verlegd. (in: J. ten Hove, 'VtV 1895-1995. Een eeuw Deventer Volkshuisvesting', 1995, p. 72)

De nieuwe sluis en havenplateaus

De bouw van de Prins Bernardsluis sluis begin jaren vijftig loste de problemen op met de vloeddeur en het getijdeverschil doordat de nieuwe sluis een constant waterpeil in het havenbassin mogelijk maakte. Aan de basis van deze werken stond een rapport uit 1945: 'Rapport inzake verbetering van de industriehaven te Deventer'. Dit rapport bracht de buitengebruikstelling van de oude sluis bij het Pothoofd in verband met de aanleg van de nieuwe sluis voor Bergweide als nieuwe industriehaven. Het was de bedoeling het Overijsselskanaal via Bergweide en de nieuwe sluis te verbinden met de IJssel. Tevens betrof de commissie die het rapport had opgesteld de aanpassing van de haven en bedrijfsvestiging in het kader van de wederopbouw van Deventer, dat zeer gehavend uit de Tweede Wereldoorlog tevoorschijn was gekomen. De commissie stelde Bergweide voor als vestigingslocatie voor verplaatsing van bedrijven uit de binnenstad. Het bebouwde gebied van Bergweide zou daarvoor met 50 hectare worden vergroot.



Detail van Bergweide in het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 1951. Gepland is de uitvoering van een derde en een vierde havenarm en het doortrekken van basiskanaal. De hoofdontsluiting voor het wegverkeer is een weg langs de koppen van de bassins en een zuidelijk toegangsweg tot de stad. (in: Archief Secretarie Deventer 1951-1990, inv 2147)

Bij de presentatie van de wederopbouwplannen van Deventer in 1948 in het *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* legde W.H. Bloemers ook een verband tussen Bergweide en de binnenstad. In het Wederopbouwplan was veel aandacht besteed aan verbetering van de toegang van de binnenstad. Daartoe was ondermeer in de jaren dertig een nieuwe verkeersbrug getekend over de IJssel die op het tracé van de Oude Haven aanlandde (de huidige Emmastraat). De oude haven zou dus gedempt moeten worden. Bergweide zou de nieuwe havenfunctie grotendeels op zich moeten nemen. Scherp verwoordde Bloemers de langzame groei van het gebied: *'Zo heeft het Deventer industrieterrein, waar slechts een veertiental fabrieken een plaats vonden en alleen de eerste havenarm enig vertier toonde, jarenlang zijn last van rente en afschrijving op het havengrondbedrijf doen drukken. En waar het geestesoog reeds fabrieksgebouwen en schepen had gezien, waren in werkelijkheid wilgenstruiken en kano's te aanschouwen.'* (in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw*, 1948, p. 60)

Na de presentatie van het havenplan in 1948 werd het in de daaropvolgende jaren in licht gewijzigde vorm uitgevoerd, tegelijk met de wederopbouw van de binnenstad. Het Wederopbouwplan staat op naam van ir. A. Kraayenhagen, stedenbouwkundige en 'architect van de wederopbouw van Deventer' genoemd. De boogbrug ten zuid-westen van de binnenstad was rond 1941 in gebruik genomen, maar was tijdens de oorlog gehavend en moest weer hersteld worden (hersteld 1948). De bouw van de nieuwe sluis in 1951 was voor veel bedrijven een belangrijke aanleiding om zich in Bergweide te vestigen. De (oorspronkelijk) derde havenarm werd verlegd en als Basiskanaal verbonden met de Overijsselse kanalen. Geleidelijk namen de activiteiten in het gebied toe.

Vanzelfsprekend was de haven opgenomen in het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, dat in 1951 werd opgesteld. Dit Uitbreidingsplan gold als een herziening van het tot dan toe vigerende uitbreidingsplan dat uit 1933 dateerde. In het nieuwe uitbreidingsplan waren de op dat moment bestaande plannen voor Bergweide verwerkt. Op de kaarten zijn de nieuwe havenbekkens nauwkeurig ingetekend. In het gebied stond overigens een vierde havenarm getekend, (naast de derde) maar die werd niet uitgevoerd.

3.3 Het ruimtelijke karakter van Bergweide

Wegen, spoor en haven

In het 'Partieel uitbreidingsplan Bergweide' uit 1951, onderdeel van het uitbreidingsplan in Hoofdzaak van datzelfde jaar, stonden de bestemmingen van de gronden van Bergweide gedetailleerd omschreven. De bestaande bebouwing, zoals de bebouwing rond de eerste havenarm, het sportterrein en de grote bedrijven bij de Gas- en Meelhaven, bleven in het uitbreidingsplan gehandhaafd. Het ontwerp was van de hand van het Plaatselijk Bureau Wederopbouw Deventer, ir. C. de Heer. Het uitbreidingsplan is in 1952 goedgekeurd. Maar vooral het graven van de havenarmen en het ophogen van de havenplateaus lieten lang op zich wachten en zouden steeds in kleine stappen en anders dan gepland worden uitgevoerd.

De nieuwe uitbreidingsgebieden van Bergweide waren in hoofdzaak opgebouwd uit drie delen. Elk deel was voor een specifieke groep bedrijven. Het 'natte' gedeelte rond het eerste en tweede en een nieuwe derde havenarm was bestemd voor middelgrote en grote bedrijven. De bedrijven die zich hier ten noorden van het Basiskanaal tussen Industrierweg en Basiskanaal vestigden maakten intensief van watervoer gebruik. En er werd rekening gehouden met de mogelijkheid van een spoorverbinding. Ten noorden hiervan was er een 'droog' gedeelte dicht bij de stad en het spoorwegemplacement. Dit deel, tussen Schonenvaarderstraat en Bergenvaarderstraat, was bestemd en geschikt voor vele kleinere bedrijven, werk- en opslagplaatsen. In de toelichting werd ook de mogelijkheid genoemd om hier een industrieflat voor deze bedrijven te bouwen: *'Aan de hoofdweg zouden een of meer industrie flats, ook in architectonisch opzicht, een gunstige plaats vinden'*. Overigens is zo'n verzamelgebouw niet gerealiseerd. Het derde deel was het meest zuidelijke gebied. Daar lag een grote strook ten zuiden van het basiskanaal die voor grootschalige bedrijven was bestemd. Hier had zich al omstreeks 1950 Nefit gevestigd, de Nederlands-Amerikaanse Fittingfabriek.

Dit concept voor functionele zonering is vrijwel ongewijzigd uitgevoerd. De drie verschillende bestemmingen hadden vanzelfsprekend consequenties voor de ruimtelijke structuur van Bergweide, niet alleen voor de ligging van de bebouwing en bebouwingsgrootte, maar ook voor de situering ten opzichte van weg-, spoor- en haveninfrastructuur. De gebouwen waren functioneel verknoopt met de infrastructuur zoals de toevoer en afvoer van producten (grondstoffen, eindproducten).

De gronden tussen Industrierweg en Basiskanaal worden ruimtelijk gekarakteriseerd door een grotendeels oost-west georiënteerde strook met noord-zuid gerichte *insteekhavens*. De verhouding tussen lengte, diepte en breedte van havenbekkens en havenplateau was min of meer volgens toen geldende normen tot stand gekomen, afgestemd op de maximale grootte van een binnenvaartschip, terreinoppervlak en dergelijke. In het *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* in februari 1944 was hierover door H.J. Angenot een theoretisch artikel gepubliceerd. Door de noord-zuid oriëntatie was weinig hinder te verwachten van de overwegende westenwind: de gebouwen zorgden voor luwte in de havenbekkens. De bedrijven grensden met een zijde aan het havenbekken en de andere zijde aan de ontsluitingsweg van het plateau. De koppen van de havenarmen zijn open: dit waren openbare losplaatsen. Hierdoor kon het droge noordelijk gebied gebruik van de havens maken. Bovendien maakte de openheid het water zichtbaar vanaf de openbare weg. Zo stond het ook letterlijk genoemd in de toelichting: *'Voor de*



Partieel uitbreidingsplan in onderdelen, Bergweide, 1951. Met verschillende kleuren wordt de functionele zonering aangegeven, met ondermeer drie groepen bedrijven en groenreservering. (in: Archief Secretarie 1951-1990, inv 1996)



Luchtfoto van Bergweide in 1956. De derde havenarm is gegraven tot aan het sportterrein. Het terrein ten zuiden van het basiskanaal (rechts op de foto) was bestemd voor de grootste bedrijven op Bergweide, zoals de Nefit. (in: 'Deventer vanuit de lucht 1924-1959', nr 46050)

stedenbouwkundige vormgeving zijn deze open havenkoppes belangrijke elementen, omdat hier de zo belangrijke havens van de openbare weg af zichtbaar blijven. Ook de Hunneperkade en enkele gedeelten bij de sluis blijven als algemene losplaats beschikbaar.' (Toelichting Partieel Uitbreidingsplan Deventer, 1951, p 3. Archief Secretarie 1951-1990, inv 1996)

Het noordelijk deel van de Bergweide bestaat uit karakteristieke *industriestraten*. Deze regelmatige reeks percelen was zoals gezegd bedoeld voor kleinere bedrijven die minder afhankelijk waren van rail of watertransport. Er waren twee types industriestraten: de twee hoofdonthoudingswegen Bergenvaarderstraat en Schonenvaarderstraat en de secundaire industriestraten die hier als dwarsstraat tussenin lagen. De rijweg had een vaste breedte (6,50 meter). Aan één zijde was een echt trottoir ontworpen van

twee meter breed. Aan de andere zijde was een 4,5 meter brede verharde strook. Deze strook was ook voor voetgangers maar kon tevens dienst doen voor parkeren, laden en lossen.

Het karakter van de strook gronden ten zuiden van het Basiskanaal wordt bepaald door de grote industrieën die zich hier vestigden. Deze industrieën waren vooral groot. De geleding van het volume van het gebouw bepaalde de ruimtelijke karakteristiek. Daarom was hier extra aandacht besteed aan het ontwerp van het gebouw. Ten zuiden van het kanaal vestigden zich bijvoorbeeld de Nederlands-Amerikaanse Fittingfabriek Nefit (1950), ontworpen door A.G. Postma en J.D. Postma. De fabrikageruimtes zijn opgebouwd uit een staalskelet, gevels van schokbetonnen gevelelementen, en een kap van geprefabriceerde betonnen elementen met draadglas lichtkappen. Met dit gebouw verwierf Postma onder architecten landelijke bekendheid, want het werd uitgebreid gepubliceerd in het vaktijdschrift *Bouwkundig Weekblad*, 1951. In 1954-55 vestigde Thomassen Drijver zich naast de Nefit met een tweede vestiging: de bliklakerij en drukkerij complex Deventer II, later Deventer Zuid van Thomassen Drijver. Het was niet de bedoeling dat zich hier kleine bedrijven zouden vestigen, voordat het noordelijk deel was afgebouwd. Langs de zuidzijde liep vanaf de Zutphenseweg een toegangsweg naar de Nefit die zich hier als eerste had gevestigd. Al naar gelang de bebouwing oostelijk opschoof, werd ook deze weg, de Zweedsestraat doorgetrokken.

De Industrierweg was de hoofdverkeersweg in het gebied. Bij de kop van de tweede havenarm was de weg verruimd tot een plein, zodat dit een soort (verkeers)centrum van Bergweide was. Vanuit de Industrierweg liepen naar het zuiden dwarswegen midden over de havenplateaus. Het noordelijk deel van Bergweide werd via een boog, langs de koppen van de havenbekkens, voor het wegverkeer ontsloten: de Industrierweg-Hanzeweg. Bijzondere aandacht kreeg de Zutphenseweg, een van de belangrijkste toegangswegen tot de stad. Deze weg voor het regionale verkeer liep via de Prins Bernardsluis met brug naar het stadscentrum en was ontworpen als een parkway. De verbinding over het Basiskanaal via de Hanzeburg en de zuidelijke Zweedsestraat zou spoedig in belang toenemen. Niet in de laatste plaats door de aanleg van een nieuwe zuidelijke snelweg rond 1970: de A1 (toenmalige E-8) met een nieuwe brug over de IJssel. Vanwege de structurele betekenis waren deze weg en brug relatief groter gedimensioneerd dan de boogbrug (1941) bij de oude haven. In de jaren vijftig en zestig groeide het belang van wegverkeer, terwijl transport over water afnam.

De meeste terreinen waren ook via spoor toegankelijk. Vanuit het noordelijk gelegen spoorwegemplacement liep via de Mr. H.F. de Boerlaan een industriespoor door Bergweide. Het spoor is gefaseerd uitgevoerd, net als de uitvoering van de havenbekkens en de bebouwing. Het eerst, al vanaf 1925 was er een spoorverbinding met de eerste havenarm via Scheepvaarderstraat en Pothoofd. Vervolgens ontstonden de aftakkingen via de Industrierweg naar de tweede havenarm en zo verder het gebied in.

Na 1951 nam de behoefte aan bedrijventerreinen die aan water liggen af. Na 1951 werd eerst een klein stukje van de derde havenarm uitgevoerd. De gehele derde havenarm werd pas in 1961 in licht gewijzigde vorm aangelegd. De vierde havenarm is nooit uitgevoerd. In plaats daarvan kwam er een gedeelte met industriestraten tussen Dordrechtweg, Antwerpenweg en Tielstraat. Wel raakte het terrein in de loop der tijd helemaal bebouwd. In 1955 en 1960 werden herzieningen op het uitbreidingsplan gemaakt waarbij steeds het oppervlak van het bedrijventerrein toenam. In 1960 was het droge noordelijke gebied Bergenvaarderstraat - Schonenvaarderstraat helemaal vol.



Bestemmingsplan Bergweide, 1969. De bebouwing staat duidelijk met donkere kleuren aangegeven. Ook de hoofdwegen staan schematisch aangegeven, waaronder de Zweedsestraat die steeds werd verlengd al naar gelang de bebouwing naar het oosten opschoof. (in: Archief Secretarie 1951-1990, inv 1998)

Groenaanleg

Een belangrijk verschil tussen ontwerp en uitvoering betrof de groenvoorziening in het bedrijventerrein. In de toelichting stond genoemd dat boombeplanting in de straten en wegen van Bergweide de soms wat rommelige gebouwen aan het zicht kon onttrekken. Op de kaart is vooral de Hanzeweg een groenstrook toebedeeld. In het partieel uitbreidingsplan (1951) namen een parkrand en parkway een in ruimtelijk opzicht opvallende plaats in. De parkway doorsnijdt het gebied in noord-zuid richting en wordt via een prachtige aanhechting bij het sluizencomplex via de IJsselkade naar het noorden doorgetrokken. Deze elementen waren op advies van de nationaal bekende landschapsarchitect prof.ir. J.T.P. Bijhouwer in het ontwerp opgenomen. In de praktijk waren deze groenreserves geen lang leven beschoren. De ontworpen groene rand rond het gebied was in feite onbebouwd weidegebied dat als reservegebied klaar lag om getransformeerd te worden tot werklandschap. Tussen Snippeling en Bergweide en bij de Noorwegenstraat zijn groene restanten van dit concept voor groenaanleg.

Randen

Bergweide had in 1951 door de wetering en een dijk en de Koerhuisbeek een duidelijke rand, die in het ontwerp werd versterkt door de groenstrook die was ontworpen door Bijhouwer. In de toelichting op het partieel uitbreidingsplan werd het een natuurlijke stadsgrens genoemd. In de huidige situatie is die rand door volbouwen van gebieden en aanleg van nieuwe infrastructuur verwaterd.

De noord-, oost- en zuidgrens van Bergweide zijn waterwegen. De begrenzing loopt via een gedeelte van het Overijssels Kanaal in het noorden en het basiskanaal in het oosten en zuiden. Deze rand is niet overal even goed zichtbaar. De bebouwing van het woonwagenkamp in het noorden langs de Hunneperkade ontnemt het zicht op de waterloop. De bebouwing van grote industrieën langs de Zweedsestraat ten zuiden van het Basiskanaal maakt onderdeel uit van de zuidgrens. De vestigingen van Nefit en Thomassen en Drijver bestaan nog grotendeels, maar zijn uitgebreid. De grote hallen van Nefit, ontworpen door Postma, zijn deels ingebouwd geraakt door latere uitbreidingen zodat ze aan het oog worden onttrokken. Maar de grote gebouwen langs het basiskanaal domineren nog steeds de zuidgrens. De oostgrens van Bergweide wordt gevormd door de wegen Zutphenseweg, Mr. H.F. de Boerlaan en Hunneperkade. Enkele huidige groenstroken referen nog aan de visie van Bijhouwer op een groene rand. Zo heeft de Zutphenseweg nog elementen van een parkway.

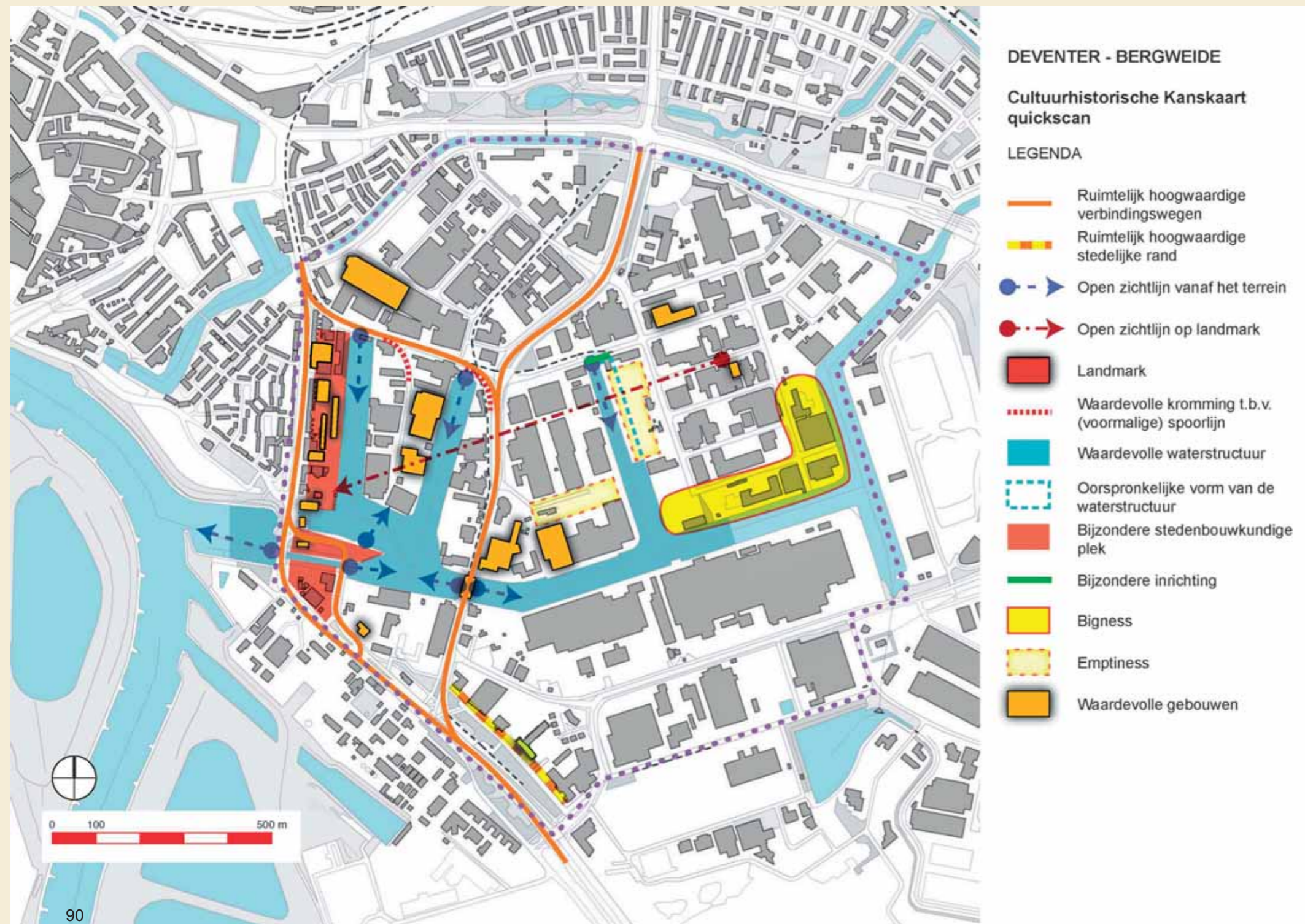
Het gebied rond de eerste en tweede havenarm behoort wel tot naoorlogs Bergweide omdat de bebouwing gedeeltelijk in de wederopbouwperiode is gerealiseerd. Snippeling in het oosten is een zelfstandig gebied geworden en behoort niet tot naoorlogs Bergweide. Ook het gebied ten zuiden van de Zweedsestraat kan niet tot naoorlogs Bergweide worden gerekend. Deze terreinen staan bekend als Kloosterlanden en Het Hanzepark. De bouw van het nieuwe bedrijventerrein Kloosterlanden startte in de jaren zeventig en was in de jaren negentig vol. Ook het gebied ten westen van de Zutphenseweg, waar al voor 1940 bedrijvigheid was door onder meer Gemeentelijke Gasfabriek, Noury en Van de Lande en de steenfabriek, behoort niet tot naoorlogs Bergweide.

Gebouwen

Tot de ruimtelijke cultuurhistorisch waardevolle elementen in Bergweide, behoren niet alleen de hierboven beschreven gebieden en infrastructuur, zoals havenbekkens, kades, sluizen, kranen, wegen en spoorlijnen. Ook bedrijfsgebouwen, zoals kantoren en fabrieken, hebben een ruimtelijke impact en kunnen vanwege hun cultuurhistorische kwaliteit waardevol zijn. Meerdere bedrijven die zich in Bergweide zouden vestigden, functioneerden aanvankelijk in de Deventer Binnenstad, maar hadden daar voor expansie onvoldoende mogelijkheden. Bovendien was Deventer niet ongeschonden uit de Tweede Wereldoorlog te voorschijn gekomen en had een deel van de bebouwing oorlogsschade opgelopen. Daarom is de bebouwing van Bergweide sterk gerelateerd aan de wederopbouw van de stad. Daarbij kwam dat bouwactiviteiten in het kader van wederopbouwactiviteiten konden rekenen op voorrang bij (rijks)goedkeuring.

Allerlei soorten kaarten geven informatie en zijn een hulpmiddel om een overzichtelijk beeld te krijgen van de voortschrijdende bebouwing op de terreinen. Gedateerde topografische kaarten en ander kaartmateriaal geven vaak een beeld van de bebouwingsgeschiedenis van het gebied. Enkele gebouwen of ensembles kunnen een beschermde status hebben, vanwege de gemeentelijke monumentenbepalingen of Rijks- of Provinciale monumentenlijsten. Een informatief rapport van de Stichting Industrieel Erfgoed Deventer (SIED) geeft een betrouwbare inventarisatie van infrastructuur en van bedrijven met de nadruk op het gebied rond de eerste en tweede havenarm. Tevens wordt precies beschreven hoe de gronduitgifte plaats vond. In dit 'Rapport historische kwaliteit bedrijventerrein Bergweide Deventer' (2000, aanvulling 2001) worden ook aanbevelingen gedaan voor behoud en bescherming.

Gebouwen voor de nationaal bekende producent Bussinks Koekfabriek (J.D. Postma, 1951-1952), de haardenfabriek Nefit met de sheddaken (A.G. en J.D. Postma), en het hoge Silogebouw Codo (NCAVL 1961) zijn exemplarische voorbeelden van de verschillende waardevolle naoorlogse gebouwen. Bijzondere structuren zijn bijvoorbeeld de Prins Bernardsluis (Ingenieursbureau Witteveen en Bos, 1951) en de derde havenarm die omstreeks 1962 is gerealiseerd. Deze lijst heeft niet tot doel een volledig beeld te geven, maar geeft vooral kenmerkende voorbeelden.



3.4 Waardering van structuren en gebouwen (voorbeelden)

BUSSINK KOEFABRIEK

Object: Bussink Koekfabriek
 Architect: J.D. Postma
 Bouwjaar: 1951-1952
 Adres: Hanzeweg 42014

Bussink Koekfabriek was aanvankelijk in de Deventer binnenstad gevestigd. Het is een van de bekendste bedrijven van de stad. De eerste koekfabriek van dit toonaangevende bedrijf stond aan de Korte Assenstraat. Begin jaren vijftig vestigde de fabriek zich aan de Hanzeweg in Bergweide. Het is de enige koekfabriek in Deventer die nog functioneert. Voor de Deventer Koekstad is dat een zeer waardevol gebouw. De in Deventer bekende architect J.D. Postma leverde het ontwerp voor een fabrieksgebouw in betonvakwerk. Aanvankelijk tekende hij een ontwerp voor bedrijfshallen met lessenaarsdaken, maar in het uitgevoerde gebouw zijn gebogen sheddaken toegepast. Het kantoorgedeelte met verdieping ligt aan de Hanzeweg. Langs het Basiskanaal ligt een magazijngedeelte. De architectuur heeft een heldere, functionele opzet met het betonvakwerk, baksteenvullingen en metalen vensters. De kozijnen zijn uitgevoerd in schokbeton, kenmerkend voor de naoorlogse periode. Deze gebogen sheds en de combinatie met de afgetopte schoorsteen en een kantoorgebouw maken het tot een herkenbaar ensemble met een karakteristieke vorm.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- de lange bedrijfsgeschiedenis in Deventer
- de kenmerkende bedrijfs-architectuur
- een ontwerp van de in Deventer werkzame architect Postma
- de stedenbouwkundig markante ligging langs de Hanzeweg
- in gebruik met de oorspronkelijke functie



Foto 2007



Foto 2007

SILOGEBOUW LAMMERS

Object: Silogebouw Lammers
 Architect: onbekend
 Bouwjaar: 1932
 Adres: Zuiderzeestraat (hoek Scheepvaartstraat)

Silogebouw met 12 koren met een achthoekige doorsnede, opgetrokken in gewapend beton. De koren rusten op een sokkel met vierkante betonnen kolommen, waartussen zich de schuiven van de stortkokers bevinden. De verdeelzolder heeft een zadeldak, waaruit aan de voorzijde de elevator steekt. De zwarte kleur is ontstaan door een waterdichting met bitumineus materiaal. De silo is niet meer in gebruik, anders dan als expositieruimte op de begane grond.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- goed voorbeeld van een silo in beton-gietbouw met ter plaatse vervaardigde houten bekisting
- voor Nederland zeldzame hoofdvorm van achthoekige koren en zadeldak
- ensemblewerking met de CODO-silo, de elevator en de weegbrug

SILOGEBOUW CODO

Object: Silogebouw CODO
 Architect: NCAVL
 Bouwjaar: 1961
 Adres: Zuiderzeestraat 24002 (hoek Scheepvaartstraat/Mr H.F. de Boerplein)

Silogebouw CODO is een opvallend gebouw vanwege de grote hoogte en het eenvoudige rechthoekige silhouet. Door de hoogte van meer dan 47 meter is het vanaf vele plekken in de stad een belangrijk oriëntatiepunt. Bij de bouw in 1961 gold het als de hoogste silo in Nederland in beton-gietbouw met glijbekisting. Deze cellen-silo had een capaciteit van 3500 ton, verdeeld over 35 cellen. Vrachtwagens kunnen onder de cellen rijden en zo volgestort worden. De silo is gebouwd in opdracht van Coöperatieve Op- en Overslag Deventer en Omstreken (CODO), naar ontwerp van het Centraal Bureau van de nationale coöperatieve aan- en verkoopvereniging voor de landbouw. De stofvrije bunker aan de eerste havenarm maakt onderdeel uit van de silo. Aanvankelijk was de dakrand voorzien van groene neonletters met de afkorting CODO, maar die zijn niet meer aanwezig. Mede hierdoor is de silo wel tot een van de meest herkenbare naoorlogse stadssilhouetten van Deventer gaan behoren. De silo is (soms) in gebruik met de oorspronkelijke functie.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- historisch landmark door de grote hoogte
- goed (en vroeg) voorbeeld van een silo in beton met glijbekisting
- een van de laatste bedrijven met een overslagfunctie in Bergweide
- ensemblewerking met de silo Lammers, de elevator en de weegbrug



Foto 2007

**ELEVATOR**

Object: elevator bij de silo's Lammers en CODO
 Architect: onbekend
 Bouwjaar: onbekend
 Adres: Zuiderzeestraat

De elevator-installatie is in staal uitgevoerd en diende als los-installatie van schepen. Het bulkmateriaal (veevoer, graan, zaden, etc) werd met jacobsladders, wormwielen en perslucht naar de silo's getransporteerd.

Foto 2007

WEEGBRUG

Object: weegbrug bij de silo's Lammers en CODO
 Architect: onbekend
 Bouwjaar: onbekend
 Adres: Zuiderzeestraat

Weegbrug met dek van asfalt en stalen omranding van een hoeklijn op ondergrondse weeginstallatie. De weeg-schaal was aan het gebouw bevestigd. Hier werden de vrachtauto's die waren gevuld met oogstmateriaal uit de silo's, gewogen. Het ensemble van silo's, elevator en weegbrug maakt het proces van op- en overslag hier goed zichtbaar.

Elevator en weegbrug zijn van cultuurhistorische waarde vanwege:

- hun betekenis als installaties in een industriegebied
- de ensemblewerking met de silo's Lammers en CODO



Foto 2007



Luchtfoto omstreeks 1956, rechtsboven de Nefit naast Thomassen en Drijver (foto uit: 'Deventer vanuit de lucht, 1924-1959')

NEFIT

Object: Nefit
 Architect: A.G. en J.D. Postma
 Bouwjaar: 1950-1951
 Adres: Zweedsestraat

De Nefit is een bedrijf dat niet zozeer opvalt door de grote hoogte als wel door de grote schaal en uitgestrektheid. De Nefit ligt aan de Zweedseweg. Het gebied ten zuiden van het basiskanaal was bestemd voor gebouwen die relatief groot van schaal zijn. Momenteel is het bedrijf dat in 1950-1951 als een van de eerste besloot op deze locatie te gaan bouwen, Nefit, nog steeds hier gevestigd. Een groot deel van de oorspronkelijke gebouwen, ontworpen door A.G. en J.D. Postma, is gehandhaafd, maar er is tevens nieuwbouw bijgebouwd. Die nieuwbouw ontnemt door de grote schaal een deel van het zicht op de oorspronkelijke bebouwing.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- de constructiewijze van de fabriekshal
- goed voorbeeld van een groot gebouw
- een ontwerp van de in Deventer werkzame architect Postma
- het bewaard gebleven historisch gegroeide ensemble waarbij ook de nieuwbouw een grote schaal heeft
- de stedenbouwkundig markante ligging langs het basiskanaal

Foto 2007 (links nog net zichtbaar oorspronkelijk deel 1950-1951, rechts latere nieuwbouw)



PRINS BERNARDSLUIS

Object: Prins Bernardsluis
 Architect: Ingenieursbureau Witteveen en Bos
 Bouwjaar: 1951
 Adres: Zutphenseweg/Deensestraat

De bouw van de Prins Bernardsluis hing nauw samen met de aanleg van naoorlogs Bergweide. De bedrijven vestigden zich pas in grote getalen in het gebied, nadat het waterpeil door middel van de sluis controleerbaar was en op constante hoogte kon worden gehouden. De bouw van het complex in 1951 hangt samen met de haven en het Overijssels kanaal. De havenbekkens en het basiskaanal verlenen een zeer bijzonder karaktervol kenmerk aan het gebied en de sluis met sluiskolk is daar een van de herkenbare architectonische elementen van. Voor de oorlog wilde men de sluis midden in Bergweide bouwen, maar dan zou slechts een deel van de haven een constant waterpeil kennen. Bij de havenplannen van na 1945 kwam ingenieursbureau Witteveen en Bos met de variant van een sluis vlakbij de IJssel. Voor de uitvoering van de sluiskolk en het sluishuis zijn vanwege materiaalschaarste na de oorlog bijzondere materialen gebruikt. De wapening van de sluiskolk bestaat uit overlans gesplitste spoorrails. De brug bij de Deensestraat is een toevoeging uit 1972. De sluis is nog steeds in gebruik met oorspronkelijke functie.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- de realisering van Bergweide als bedrijventerrein en havencomplex
- het bewaard gebleven historisch gegroeide ensemble
- de stedenbouwkundig markante ligging langs een van de zuidelijke toegangen tot Deventer

Foto 2007

**[DERDE] HAVENARM**

Object: [Derde] Havenarm
 Architect: onbekend
 Bouwjaar: 1962
 Adres: Derde havenarm/Duurstedeweg

De havenarmen in Bergweide zijn gefaseerd tot stand gekomen. De derde havenarm heeft een open zichtverbinding met de hoofdtoegangsweg door Bergweide. Vanaf de weg is zicht op de watervlakte met kades en bebouwing zodat hier drie belangrijke ruimtelijke karakteristieken (waterinfrastructuur, gebouwen en weginfrastructuur) te ervaren zijn.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- de oorspronkelijke havenfunctie op Bergweide
- de openheid en de zichtbaarheid van de watervlakte met havenplateau's

Foto 2007



POSTZEGELALBUMFABRIEK DAVO

Object: DAVO albumfabriek
 Architect: onbekend
 Bouwjaar: onbekend
 Adres: Noordzeestraat

De fabriek was één van de eerste die werd gebouwd in Bergweide. De materiaalschaarste was nog zo groot, dat de constructie bestaat uit halfsteensmuren met muurdammen. De dakconstructie bestaat uit de segmenten van spanten voor nissenhutten, na de Tweede Wereldoorlog op grote schaal werden geïmporteerd in het kader van de Marshall-hulp. Het verzamelen van postzegels was lange tijd zo populair, dat de fabriek een bloeiend bestaan kende. Nu staat hij leeg en wordt gebruikt in het kader van de creatieve industrie.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- de oorspronkelijke functie
- de bouwconstructie



Foto 2007

STIHO-HAL

Object: STIHO- hal voor opslag van hout
 Architect: onbekend
 Bouwjaar: onbekend
 Adres: Sint Olafstraat

De hal diende voor de opslag van hout, wat de grote hoogte en ruimte verklaart. Voor de constructie is gebruik gemaakt van licht gebogen stalen vakwerkliggers met een driehoekige doorsnede. De dakvlakken sluiten aan aan de onderregels van die liggers, die dus bovendaks blijven. Zij zijn voorzien van lichtrupsen. Deze constructie is in de bouwtijd redelijk nieuw, maar niet uniek. De maat van het gebouw illustreert de 'bigness' die sommige programma's op een bedrijventerrein kunnen kenmerken.

Van cultuurhistorische waarde vanwege:

- de oorspronkelijke functie en de bijbehorende maat
- de bouwconstructie



Foto 2007

3.5 Literatuur Deventer en Bergweide

Deventer

- G.J. Lugard, 'De wederopbouwplannen van Deventer', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, 1948, nr 29, p. 50-60.
- J.D. en A.G. Postma, 'Schaaldakconstructie voor fabrieksbouw', in: *Bouw*, 11 september 1948, nr 37, p. 285-287
- A. Kraayenhagen, 'De steden. Planologische aspecten. Deventer', in: *Het Oversticht 1925-1950. Winst en verlies*, Zwolle 1950, p. 238-240
- A.G. en J.D. Postma, 'N.V. Nederlands-Amerikaanse Fittingfabriek te Deventer', in: *Bouwkundig Weekblad*, 23-30 oktober 1951, nr 43/44, p. 377-383
- C. Wilkeshuis, *Deventer*, Deventer zonder datum [ca 1960]
- -Nederlands Economisch Instituut, D. Zuiderhoek, *Deventer stad van 250.000 inwoners, wensen en mogelijkheden*, Deventer/Antwerpen 1959
- Oversticht (red.), *Het Oversticht na 1945. stedenbouwkundig, architectonisch, landschappelijk*, Zwolle 1960
- A.C.H. Koch, *Stroomdemonen en reispatronen. 1200 jaar oeververbinding bij Deventer*, Deventer 1972
- R. Stenvert, Deventer. *Matrijs stedenreeks*, Utrecht 1985
- K. Huijsman-Visser, L. Tangel, Deventer. *Een Europese Hanzestad*, Deventer 1993
- H. Nalis (e.a.), *De geschiedenis van de stedebouw van Deventer. Tentoonstelling galerie Rondeel 1995*, Deventer 1995
- J. ten Hove, *Een eeuw Deventer volkshuisvesting in ontwikkeling. VtV 1895-1995*, Kampen 1995
- R. Stenvert (e.a.), *Monumenten in Nederland: Overijssel*, Zeist Zwolle 1998, p. 95-126
- J. ten Hove, *Aan knellende banden ontworsteld. De stedenbouwkundige ontwikkeling van Deventer*, Kampen 1998
- Sied/Stichting Industrieel erfgoed Deventer, *Rapport historische kwaliteit bedrijventerrein Bergweide Deventer*, rapport 2000 en aanvulling 2001
- G. Wezenberg, *Architect J.D. Postma. Een verkenning van zijn werk*, 2000
- C.M. Hogenstijn, R.J. Korzaan, *De nieuwe bouwers. 36.525 dagen werken aan de toekomst van de VDR-groep*, Deventer 2002
- SIED, *De Oude Schil en Raambuurt en Bergweide. Twee wandel-fietsroutes langs bedrijven en andere gebouwen buiten de stad gebouwd na de vestingwet van 1874*, Deventer 2002

Archief

Deventer

- Gemeentearchief Deventer, Archief gemeentebestuur 1920-1950
- Gemeentearchief Deventer, Archief gemeentebestuur 1950-1990

Nederlands Architectuurinstituut

- Archief Postma (architect industriegebouwen)
- Archief S.J. van Embden (ontwerp binnenstadsplan)

Bijlage A

De geschiedschrijving over de naoorlogse periode, over de stedelijke ontwikkeling, de industrialisatie en de ruimtelijke neerslag daarvan is zeer divers en omvangrijk. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van tekstgedeelten uit een vijftal studies een blik daarop geworpen. De volgorde is die van een brede kijk op de hele periode naar een meer toegespitste blik op de ruimtelijke en fysieke plaats van het naoorlogse werken in de industrie.

- 1 In het boek *1950. Welvaart in zwart-wit* – een waar naslagwerk – pogen de auteurs een zo breed mogelijk beeld te schetsen van het revolutionaire tijdvak 1948-1973.
- 2 In het zesde deel van de zevendelige imposante reeks *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw* is ruim plaats ingeruimd om de opkomst en de achteruitgang van de industriële productie in Nederland te verduidelijken.
- 3 In de studie *Een geruisloze doorbraak* (1995) wordt voor de eerste maal een omvattend overzicht gegeven van de wederopbouw van steden en dorpen in al zijn facetten en verschijningsvormen en van de planning ervan.
- 4 Als voorbeeld van een van de talloze deelstudies is een aantal tekstgedeelten opgenomen uit een essaybundel *Van strohalm tot strategie*. Hierin wordt de legendarische Marshallhulp in perspectief gezet.
- 5 Tenslotte zijn teksten opgenomen uit de Rotterdamse rapportenreeks *Haven- & Industriegebieden* en wel uit het deel over de Spaanse Polder. Deze is te zien als de kraamkamer van de nieuwe naoorlogse stedenbouwkundige en architectonische methoden om sobere en doelmatige industrieterreinen en fabrieken te realiseren.

A.1 Nederland na de Tweede Wereldoorlog: 1950. Welvaart in zwart-wit

Inleiding

'De hierna volgende schets van het sociaal-culturele leven in Nederland heeft als vertrekpunt de macro-economische ontwikkelingen in de kwarteeuw 'tussen de liberalisering van de economie in 1948-1949 en de oliecrisis in het najaar van 1973'. In de eerste vier hoofdstukken worden de achtergronden geschetst van de snelle en stabiele economische groei, met bijzondere accenten op de aandrijvers daarvan: de materiële hulp (Marshallplan) en kennisimport uit Amerika, de nieuwe vormen van planning, zowel van de economie en de industrialisatie als van de ruimte, én, tenslotte, de spectaculaire ontwikkeling van geavanceerde technieken, apparaten, producten en processen en hun maatschappelijke inbedding. Daarmee zijn de hoofdlijnen op de kaart gezet van de moderne verzorging- en consumptiemaatschappij, die in de jaren vijftig niet zomaar uit de lucht kwam vallen, maar als de completering moet worden beschouwd van wat in de eerste helft van de twintigste eeuw was opgebouwd.

De welvaartsverbetering en nieuwe vormen van techniek en planning hebben de infrastructuur van Nederland gewijzigd, en hebben ervoor gezorgd dat Nederland materieel vrijwel volledig werd 'gereconstrueerd'. Werd in de eerste jaren na de oorlog voorzichtig gesproken over herstel en wederopbouw, in de jaren daarna werd de samenleving bevangen door een zeldzaam gevoel van optimisme en van groot

vertrouwen in eigen technisch kunnen. Nederland ging op de schop! In de hoofdstukken vijf tot en met zeven wordt uit de doeken gedaan hoe grote delen van Nederland – naar het vooroorlogse model van de polders – door planning, techniek en efficiency compleet opnieuw werden ingericht. Zoals de provincie Zeeland door de Deltawerken werd getransformeerd van een ‘serie geïsoleerde eilanden in een imposant deltagebied met dammen, dijken en getemde zeearmen’, zo werd ook het nationale grondgebied door een aantal grote waterstaatkundige en civieltechnische werken tot een nieuwe geografische eenheid gebracht. De uitbouw van het Rijkswegennet, de opkomst van de grote industriële complexen in de Rijnmond en de uitvoering van een ambitieus ruilverkavelingsprogramma zijn tezamen het zichtbare signaal van de radicale reconstructie van Nederland als gevolg van de veranderende patronen in de industrie, de landbouw en de ruimtelijke mobiliteit van de bevolking.

Halverwege de jaren zestig veranderde het perspectief op de economische groei en de euforie over het nieuwe landschap van ‘Stad Nederland’. Onder invloed van de verslechtering van het milieu en de negatieve uitkomsten van de door de Club van Rome uitgebrachte rapporten, werd in heel korte tijd vrijwel alles onderuit gehaald waar de ‘wederopbouwgeneratie’ eerder nog voor warm was gelopen: amerikanisering, techniek en technologie en de vele varianten van (paternalistische) planning en ordening. In Nederland liet de nieuwe generatie van de ‘babyboomers’ van zich horen, die in hoge mate allergisch bleek te zijn voor alles wat betrekking had op groei en vooruitgang.’

bron:

Kees Schuyt en Ed Taverne,
1950. *Welvaart in zwart-wit*,
Den Haag 2000

A.2 Techniek in Nederland in de twintigste eeuw Industrialisatie in Nederland na WO II

Hoofdstuk 1 De industrie in Nederland in de twintigste eeuw

‘De industriële structuur was aan het begin van de twintigste eeuw veelzijdig van karakter; zij liet een grote verscheidenheid van industrietakken zien, verspreid over Nederland. Hoewel gedurende een aanzienlijk deel van de eeuw deze veelzijdigheid in stand bleef, was dat op het eind van de eeuw veel minder het geval. Ook de geografische verspreiding over Nederland was veranderd. Voorts kwamen in de loop der eeuw enkele grote multinationale ondernemingen tot bloei, die op het eind van de twintigste eeuw een belangrijke plaats in de Nederlandse industrie hadden ingenomen. Zij verdrongen echter het midden- en kleinbedrijf niet, zodat ook deze bleven voortbestaan. Hierbij moeten we wel beseffen dat het belang van de industrie in Nederland nooit erg omvangrijk is geweest. Op het hoogtepunt van de industrialisatie in 1960 was slechts 33% van de beroepsbevolking werkzaam in de industrie (zonder delfstoffenwinning, openbare nutsbedrijven, bouwnijverheid en installatiebedrijven). Vanaf de jaren zestig nam de betekenis van de industrie voor de werkgelegenheid alleen maar af, zowel in absolute als relatieve zin. Steeds meer mensen vonden een betrekking in de dienstverlening. Ook ten opzichte van het buitenland was de teruggang in industriële werkgelegenheid opvallend.

Het was ook in deze periode dat de betrekkelijke eenzijdigheid van de industriële structuur naar voren kwam. Vooral in de maakindustrie verdwenen veel bedrijfstakken, terwijl sommige sectoren uit de meer procesgerichte industrie hun positie behielden of zelfs uitbouwden. Enkele oude sectoren verdwenen bijna geheel uit Nederland, zoals de textiel-, kleding- en leerindustrie, of werden aanzienlijk gereduceerd, zoals de baksteen-, strokarton-, aardappelmeel, metaal- en machine-industrie. Ook in de scheepsbouw en – in een latere fase – in andere delen van de transportmiddelenindustrie verdwenen bedrijven. Enkele sectoren, bijvoorbeeld de grafische industrie, konden zich beter handhaven. Dat geldt ook voor de elektrotechnische industrie, wat voornamelijk was toe te schrijven aan de positie van het Philips-concern.

Vergelijkenderwijs ging het ook goed met de chemische industrie, de olieraffinage en de voedingsmiddelenindustrie en redelijk goed met basismetaleen. Deze energie- en kapitaalintensieve procesindustrieën waren merendeels geconcentreerd in een aantal gebieden, met zwaartepunten onder meer rond de haven van Rotterdam en in Zuid-Limburg en Noord-Brabant.’

bron:

C. Disco, E.M.L. Bervoets en M.Davids (redactie),
Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. *Deel VI Stad Bouw Industriële productie*,
Zutphen 2003

A.3 Wederopbouw: Een geruisloze doorbraak

Inleiding

‘De maatschappijvernieuwing door een elite in de zin van wat gewoonlijk de Doorbraak wordt genoemd, bleek al snel een complete mislukking. Maar een andere doorbraak voltrok zich in stilte: het novum van een langdurige sturing van de woningbouw, het streven naar een nieuw stadsbeeld en het optimaal benutten van de mogelijkheden van de moderne techniek in het kader van de industrialisatie van Nederland.’

‘In de geschiedenis van de twintigste eeuw zijn ontwikkelingen te onderscheiden die zich voordien niet in deze hoedanigheden voordeden. Te denken valt aan het ontstaan van totalitaire politieke stelsels (zoals het communisme, fascisme en maoïsme); het ontstaan van omvangrijke bureaucratische overheidsapparaten (ook buiten de totalitaire staten), en het gebruik van deze apparaten bij het tot stand brengen van nieuwe maatschappijvormen. Begrippen als ‘massa’ (van arbeiders, kleine burgers, of anderszins) of de ‘big numbers’ spelen een voorname rol. De twintigste eeuw is tot zekere hoogte de eeuw van de geüniformeerde massamaatschappij. Centraal thema in de wederopbouw is de plotselinge stroomversnelling in de wijze waarop nieuwe bestaansbronnen voor grote groepen burgers moesten worden aangeboden en de consequenties daarvan voor de omgang met de massa in de architectuur en stedenbouw. Juist dit thema beïnvloedde de ruimtelijke vormgeving van Nederland meer dan de inspanningen van de ontwerpers.

De opvattingen over de relatie tussen individu en maatschappij manifesteerden zich in tegenstellingen tussen totalitair blok en democratisch bestel, liberaal kapitalisme en staatsplanning. Dit fenomeen werd weerspiegeld in de (politieke) filosofie. Het personalisme (jaren dertig), het existentialisme (jaren veertig en vijftig) en de filosofie van de ‘counter culture’ (jaren zestig) lijken alleen te zijn gefascineerd door de consequenties van de moderne massamaatschappij voor de manier waarop het individu tegenover de gemeenschap staat. (...)

In de architectuur en de stedenbouw deed hetzelfde thema zich vanaf de bezettingsjaren gelden. Allereerst doemde de praktische vraag op naar de positie van de ontwerpende disciplines binnen de bureaucratische en technocratische planningsinstellingen die het voortouw namen bij de ruimtelijke reorganisatie van stad en land. Hoezeer de standpunten in het architectuurdebat tijdens en na de bezetting ook uiteenliepen, de basis was steeds het zoeken naar een antwoord op de versnelde gang naar de massamaatschappij en de verstrekkende consequenties daarvan voor het vak. Negeren van deze tendensen was geen reële optie; ook ‘conservatieve’ en ‘traditionele’ architecten probeerden ze te werken. (...) Steeds weer bleek echter het teruggrijpen op de traditie een doodlopend spoor. (...) Toen in de laatste bezettingsjaren de verwoestingen een dramatische omvang kregen, zagen de ontwerpers in dat de wederopbouw een planningsprobleem van de eerste orde was.. De discussie over het lot van de oude steden ging niet over een oude of nieuwe esthetiek, maar over de nieuwe economische structuren en leefwijzen. Uiteindelijk spitste de vraag naar een eigentijdse architectonische en stedenbouwkundige vormgeving zich toe op de nieuwe massamaatschappij, waarbij de vooroorlogse verzuiling van de archi-

tectuur als sneeuw voor de zon zou verdwijnen. De collectieve levensdrift van de architecten bedekte de puinhopen van de Nederlandse steden met radicale plannen die veel verder reikten dan een nieuwe vernislaag.’ (...)

De stad die schreeuwde om een nieuwe lotsbestemming zou een nieuwe orde, een nieuwe stoffering, een nieuwe hemellijn krijgen. In grote delen van het continent vielen steden ten prooi aan een dubbele vernietiging: na de bombardementen ondergingen de meeste steden nog eens een bewerking die was gericht op de opheffing van van de verderfelijke metropool, die als een van de oorzaken van alle menselijke leed werd beschouwd.. (...)

De meeste ontwerpers streefden naar een wederopbouwconcept waarbij de stenen stad werd aangepakt: een sterkere scheiding van functies, cityvorming, uitbreiding van het winkelapparaat, minder dichte bebouwing, verkeersdoorbraken, veel pleinen en groen, het wonen grotendeels overgeheveld naar buitenwijken.

In de literatuur zijn vier ideaaltypische concepten te vinden die geschikt zijn om de architectonische en stedenbouwkundige aspecten van de herstelde steden te interpreteren: het creëren van historische enclaves, traditionalistische stadsreparatie, modernistische stadsreparatie en het blanco tekenvel.

Het eerste concept komt neer op het bevrozen van steden. Een goed voorbeeld is Poznan, een van de grootste en oudste steden van Polen. (...) De traditionalistische stadsreparatie nam de oude stad tot uitgangspunt, maar resulteerde in nieuwe regionalistisch architectuur die op zichzelf kon staan en als substituuat dienen voor de weggevaagde regionale identiteit. Voorbeelden hiervan zijn in Duitsland Freudenstadt en Münster, in Italië Livorno en Terni, en in Nederland de wederopbouw na de bombardementen van 1940.

In het concept van de modernistische stadsreparatie werd gezocht naar nieuwe woonvormen binnen de oude stadscontour. Dit concept heeft in Frankrijk toepassing gevonden. Een geschikt voorbeeld is het stadje Maubeuge bij Parijs.

Het vierde concept, het blanco tekenvel, kwam neer op het uitbuiten van de buitenkans die door zware bombardementen was ontstaan. Exemplarisch voor deze aanpak is Coventry. (...) Dit concept is ook uitgeprobeerd in Le Havre, Rotterdam, Warschau (het historische centrum uitgezonderd), bij het MARS-plan voor Londen, het plan voor Plymouth en talrijke Duitse steden.

In Nederland domineerde het concept van de modernistische stadsreparatie. Om een nieuw stadsbeeld te realiseren was een eerste voorwaarde de steun aan het stelsel dat het Regeringscommissariaat voor de Wederopbouw en de Bouwnijverheid tijdens de bezetting had opgezet en dat na de bevrijding werd uitgebouwd door het ‘College van Algemeene Commissarissen voor den Wederopbouw’. De staat eigente zich niet alleen de leiding van de bouwnijverheid toe, maar concentreerde zich bovenal op de bedrijfswetenschappelijke organisatie- en industriële productiemethoden die zouden moeten leiden tot een geïndustrialiseerde bouwsector. (...) Tijdens de bezetting verzekerde het regeringscommissariaat zich van de hulp van de bekwaamste architecten. (...) Mede dankzij hun bijdrage aan de standaardisatie van de massawoningbouw ontstond een bouweconomische benadering van het wonen. (...)

In plaats van het tijdens de bezetting zo gecultiveerde streekeigene werd na de bevrijding Nederland eerst overspoeld door gestandaardiseerde uitheemse noodwoningen, daarna door grote aantallen woningen in nieuwe buitenwijken die een zodanig gestandaardiseerde woonomgeving schiepen dat van een nieuw stadsbeeld en een nieuwe wooncultuur kon worden gesproken. Het tijdens de bezetting gecreëerde wederopbouwstelsel, de omvang van de vernietiging en de industrialisatiepolitiek legden de grondslag voor een nieuwe stedelijkheid die weliswaar al voor de oorlog vaag en in kleine kring was geformuleerd maar tijdens de bezetting door architecten en stedenbouwkundige werd geconcretiseerd en op een ongekende schaal werd toegepast. Een geruisloze doorbraak.’

1: Wederopbouw Idee en mentaliteit

Oorlogsschade

‘Het aantal doden bedroeg 230.000, onder hen 100.000 joden. Grote stromen militairen, vluchtelingen en evacués trokken door het verwoeste land; de 500.000 gedepoteerde arbeiders keerden terug, evenals in krijgsgevangenschap weggevoerde deel van het leger. Van de voor de oorlog aanwezige kapitaalgoederen – fabrieksinstallaties, machines – was een groot deel weggeroofd. Shell, Philips, Unilever en de AKU (de voorloper van AKZO) moesten toezien hoe sommige vestigingen volledig werden ontmanteld. Ook het platteland werd zwaar getroffen: 8,5 procent van de bebouwde grond stond onder water, de veestapel was dramatisch ingekrompen. Van de 23 grote bruggen waren er 15 vernield en 4 zwaar beschadigd; honderden kleinere beschadigde bruggen maakten de binnenvaart onmogelijk. De zeesluizen bij IJmuiden en Vlissingen waren er ernstig aan toe, terwijl de stuwen en sluisen in de Maas gerepareerd moesten worden. Niettemin konden er al in mei 1945 Limburgse kolen per schip worden vervoerd, terwijl in juni het scheepvaartverkeer tussen Antwerpen en Rotterdam weer op gang kwam. Het volledig obstakelvrij maken van de rivieren nam twee jaar in beslag. Het herstel van de zeehavens kostte jaren: ‘Kranen, laadbruggen, kademuren, loodsen, pakhuizen, olietanks, scheepswerven, drijvende dokken waren in zodanige mate het slachtoffer van de totale oorlogsvoering en van de verschroeide-aarde-politiek geworden, dat de haven het beeld van een uitgestrekte ruïne opleverden.’ De Rijnvloot bestond niet meer, de helft van de koopvaardijvloot ging verloren, en de Spoorwegen hadden het merendeel van het rollend materieel naar Duitsland zien vertrekken. Van de personenauto’s reed nog een derde van het vooroorlogse aantal, van de vrachtwagens ongeveer de helft. De totale baanlengte van de spoorwegen was met 60 procent gekrompen. Dat de arbeidsproductiviteit, de hoeveelheid werk die een arbeider kan verzetten, in deze omstandigheden wel ver achter moest blijven bij het vooroorlogse peil is niet verwonderlijk; in 1945 lag het niveau op 60 procent van dat van 1938, dat pas in 1953 weer werd geëvenaard. Het economisch herstel was inderdaad een arbeidsintensief karwei. Het land was straatarm, de problemen erom, de middelen om de nood te lenigen gering. Maar daar stond tegenover dat het spook van de werkeloosheid was overwonnen.’

2: Het politiek-organisatorische kader

Nieuwe structuren

‘De doorbraak van sociaal-economische planning in Nederland kreeg gestalte in een aantal nieuwe organisaties en instellingen. (...) Al tijdens de bezetting von informeel overleg plaats tussen werkgevers- en werknemersorganisaties. Dit resulteerde in een Stichting van de Arbeid, die de regering adviseerde over het te voeren sociale beleid. In 1950 mondde dit streven naar economische ordening uit in de Sociaal-Economische Raad (SER), eveneens een adviescollege voor sociaal-economische aangelegenheden maar daarnaast de overkoepelende organisatie van de Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie (PBO). (...)

Ook het Centraal Planbureau was, anders dan de naam doet vermoeden, een adviesbureau dat prognoses over macro-economische tendensen moest opstellen. Directeur J. Tinbergen had zich bij de wederopbouw van Rotterdam verdienstelijk gemaakt met het ontwerpen van een systeem om de prioriteitstelling van de distributie van arbeid en materialen te gebruiken voor het realiseren van een aantal zorgvuldig gedefinieerde voorzieningenniveaus, corresponderend met een aanvankelijk lage, daarna gestaag stijgende levensstandaard. Dit stelsel zou, aangepast aan de eisen van de nationale economie tevens gebruikt worden als richtsnoer bij het economisch herstel van Nederland. (...)

De positie van het Rijk was vooral aanvankelijk bijzonder sterk. De bevoegdheden van de lagere overheden werden bijvoorbeeld drastisch ingeperkt wanneer de regering dat nodig achtte. Dat was onder andere het geval bij de wederopbouw, die strikt centralistisch geregeld werd en ook in dat opzicht niet afweek van de tijdens de bezetting ontwikkelde procedures. Een van de hoekstenen van het economische beleid was het Bouwplan, dat de investeringen in de bouwnijverheid vastlegde. Zolang er sprake was van schaarste van arbeid en bouwmaterialen – en hierin kwam maar heel langzaam verbetering – beschikte het Rijk over een krachtig stuurmechanisme: de contingentering. Deze werd afhankelijk gemaakt van prioriteitschema’s die de mogelijkheid boden arbeid en materialen over verschillende categorieën bouwwerken te verdelen. Primair was het herstel van de productiecapaciteit; aanvankelijk werd het consumptieniveau – de levensstandaard – bewust zo laag mogelijk gehouden. (...)

Toen de ergste schaarste voorbij was en het instrument van de contingentering langzaam aan kracht inboette ontstond een nieuw instrument: de ‘nota’. Een nota vat de beleidsvoornemens van de overheid samen zonder deze vast te leggen in voorschriften, wetten en maatregelen; de nota scheidt zo gunstig mogelijke randvoorwaarden waarbinnen het economische leven zo vrij mogelijk wordt gelaten.’ (...)

Industrialisatie

‘Stimulering van de industrialisatie, nodig geacht door het verlies van Indonesië en krachtig gesteund door het Marshallplan, moest het economische leven de zo bitter noodzakelijke impuls geven. Dit bracht uiteraard het op grote schaal invoeren van moderne industriële productiemethoden met zich mee. Het eerste punt in de ‘Nota inzake de industrialisatie van Nederland’, die in september 1949 werd uitgebracht en door acht industrialisatienota’s zou worden gevolgd, was het op peil brengen van het machinepark. (...) Besloten werd met de constatering dat verbetering van de infrastructuur noodzakelijk was, en dat verspreiding van industrie over het hele land wenselijk zou zijn. Deze laatste punten raakten aan

het ruimtelijke beleid, dat hierna lange tijd in het teken van de industrialisatie zou staan. Dankzij de geleide economie stond Nederland nog tot in de jaren zestig bekend als een van de goedkoopste productielanden, een omstandigheid die gunstig werd geacht voor het aantrekken van op de export gerichte industrie.

Ondanks het feit dat de hand van de planners in de omvorming van Nederland sinds de bezetting overal onmiskenbaar aanwezig was lag er geen allesomvattend plan aan ten grondslag. In reeds sterk ontwikkelde industriegebieden die als speerpunten van de nationale economie werden beschouwd deed de rijksoverheid extra investeringen in de basisindustrieën: zeehavens, Schiphol, uitbreiding van Hoogovens, olieaffinaderijen in Pernis, chemische industrie van de Staatsmijnen en de stikstofindustrie. In regio's met een sterk agrarische structuur en met een hoge werkloosheid werd ook actie ondernomen. Voor decentralisatie kwamen industriesectoren in aanmerking die niet plekgebonden waren, geen bijzondere transportproblemen opleverden en hoogwaardige, lichte en weinig volumineuze waren produceerden: voedingsmiddelen, elektrische apparaten, metaalwaren, kleding, textiel, chemische producten. Voor zover bekend is in Nederland, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Engeland, nooit serieus overwogen om dwingend voor te schrijven waar industrie zich wel, en waar beslist niet mocht vestigen. Bepalend was derhalve de 'vestigingsplaatsvoorkeur' van het particuliere bedrijfsleven. Woningbouwcontingenten vloeiden in principe vooral naar gebieden waar de industrie het sterkst groeide. Want, alle modernisering ten spijt, de beschikbaarheid van voldoende arbeid was nog jaren een noodzakelijke voorwaarde voor de industriële opbloei.'

Het Bouwplan

'Al tijdens de bezetting had het regeringscommissariaat groot belang gehecht aan het beheersbaar maken van de grootste bouwstroom: de volkshuisvesting. Ook dit resulteerde in standaard organisatie-modellen en standaard woningen. Deze vormden de bouwstenen van het bouwplan, dat werd gezien als een van de pijlers van de geleide economie.

Het in maart 1946 gepubliceerde Bouwplan 1946 was een ingenieus staaltje van (papieren) planning, waarin de tijdens de bezetting ontwikkelde visie op de wederopbouw terugkeerde. (...) Het zette 'definitief een streep onder de periode der improvisatie en vormt het begin van een planmatig geleide wederopbouw'. De prioriteit voor het economisch herstel bleek duidelijk uit de verdeling van het programma: 55 procent van de beschikbare financiën ging naar de bouw van industriecomplexen, boerderijen en overige bedrijfsgebouwen en slechts 25 procent naar de woningbouw. Naast dit 'gebouwenplan' kende het bouwplan nog een 'openbare werken plan' dat uit voorzorg ook enkele niet-urgente werken bevatte om arbeiders op te vangen die tengevolge van bijvoorbeeld materiaalschaarste tijdelijk werkloos dreigde te worden. (...)

Het gebrek aan woningen na de bevrijding werd geraamd op 400.000 à 500.000; door de verwachte snelle bevolkingstoename zou de achterstand alleen maar groter worden. (...) Om de bouwproductie op een redelijk peil te brengen moest aan vier voorwaarden worden voldaan. Allereerst was er geld nodig. Geldgebrek was er immers de oorzaak van dat de vervaardiging van bouwmaterialen moeizaam op gang kwam. Pas na de Marshallhulp krabbelde de bouwnijverheid weer overeind. De tweede voorwaarde was een investering op middellange termijn: een snelle scholing van arbeiders in het bouwvak

en aanverwante vakken. Vooral in de noordelijke provincies en in Zeeland werden talrijke ambachtsscholen gebouwd. (...) De vierde voorwaarde was de rationalisatie van het bouwproces die moest worden gericht op de vermindering van de stichtings- en arbeidskosten in de woningbouw. Daarom werd geïnvesteerd in onderzoek naar de organisatie van de bouwnijverheid, nieuwe materialen en constructiemethoden zoals voorgespannen beton en montagebouw. In principe toonde het minister van Openbare Werken en Wederopbouw zich geïnteresseerd in elk bouwsysteem dat de woningnood op zo kort mogelijke termijn hielp opheffen. De Stichting Ratiobouw toetste elk nieuw systeem en bevond slechts enkele geschikt voor proefbouw, waarvoor begin 1947 een aantal gemeentebesturen werd benaderd. (...) Er ging zelfs een delegatie voor een studiereis naar Engeland en Amerika. Alleen in Engeland vond men een systeem – het Airey-systeem – dat voor Nederland geschikt gemaakt kon worden. De Nederlandse regering had hiervoor de rechten verworven. Begin 1947 verreezen de eerste 1.000 Airey-woningen. In Kampen werd een fabriek gebouwd die gespecialiseerd was in het vervaardigen van betonnen onderdelen van deze geprefabriceerde woningen. Verder bleven aankopen in het buitenland beperkt tot import van onbewerkt materiaal. (...)

Ondanks al deze initiatieven waren de nationale bouwplannen steevast te optimistisch: van de geplande 10.000 woningen in 1946 kwamen er niet meer dan 1.100 gereed. In 1947 ongeveer 10.000 van de geplande 28.000. (...)

Zolang de bouwproductie achterbleef bij het noodzakelijke peil – en dat zou nog jaren het geval zijn – moest worden volstaan met een paardenmiddel: een nationaal noodwoningprogramma. (...) De internationale mix van noodwoningen die tussen 1945 en 1948 in alle getroffen gebieden in Nederland verscheen, was in 1944 voorzien noch gewenst. Niettemin deden zowel de bouwondernemers als de leiding van de wederopbouw in deze periode ervaring op met de industrieel vervaardigde minimumwoning. Zoals in het volgende hoofdstuk zal blijken, vond de ongewenste verdringing van de streekeigen, ambachtelijk vervaardigde woning door het geprefabriceerde gestandaardiseerde huis ook in de nieuwbouwstromen plaats.'

3: De ruimte

De stedenbouwkundige verzorging van de wederopbouw

'Het brein achter de stedenbouwkundige grondslag van de wederopbouw was ir. P. Verhagen. Hij zorgde ervoor dat naast de juridisch-financiële en technische ook de esthetische aspecten van de wederopbouw aandacht kregen. Waarschijnlijk reeds eind 1944 legde hij zijn opvattingen neer in een nota aan de staf van Ringers. In deze rudimentaire nota eiste Verhagen erkenning van het principe van de stedenbouwkundige voorrang: in naam van het algemeen belang zou elk wederopbouwvoornemen eerst stedenbouwkundig getoetst moeten worden. Uitgaande van dit basisprincipe stelde hij voor dat de gehele regeling van de stedenbouwkundige voorrang in handen gelegd zou moeten worden van Ringers en zijn staf, dat de wederopbouwplannen door liefst particuliere stedenbouwkundigen zouden moeten worden ontworpen in samenwerking met deskundigen, waarna een supervisor de architectuur 'op de juiste stedenbouwkundige grondslag' zou brengen. (...) Als voordeel van het invoeren van de stedenbouw (in plaats

van de woningwetprocedure) als grondslag van de wederopbouw noemde Verhagen dat stedenbouwkundige plannen niet pas na tientallen jaren werden uitgevoerd, maar op zeer korte termijn en dat de stedenbouwkunde ‘onder zulke vruchtbare omstandigheden’ wortel zou kunnen schieten en tot bloei zou kunnen komen. (...) Het lag voor de hand: de nieuwe adviseur van het College van Algemeene Commissarissen heette Verhagen. (...)

Stedelijke dynamiek

Verhagen beseftte dat de toekomstprognoses waarop de stedenbouw in de jaren dertig gebaseerd was door de oorlog hun betekenis hadden verloren. Waren statistici er in het interbellum nog van uitgegaan dat de bevolkingsomvang in de toekomst stabiel zou blijven, zodat de stedenbouwkundige op de voor de toekomst verwachte definitieve grootte van steden en dorpen konden ontwerpen, nu waren dergelijke ‘eindplannen’ onmogelijk. Elk houvast was weggefallen en dat vroeg om plannen die behalve dynamische, ook groter van schaal werden: meer ruimte voor gemeenschappelijke voorzieningen, maar ook minder geconcentreerd. De visuele samenhang zou daardoor afnemen (‘de letterlijke compactheid zal veranderen in een functionele compactheid’), het reserveren van ruimte voor het toenemende verkeer (differentiatie, kruisingen en knopen), de effecten van industrieel vervaardigde woningcomplexen, de toepassing van ‘levend en bewegend groen’ en het loslaten van concentrische stedelijke groei. Verhagen voorzag het afscheid van de vertrouwde hiërarchie van ruimte en massa, waardoor een nieuw stadsbeeld opdoemde. In dit stadsbeeld waren stad en platteland in een regionaal concept verbonden en speelden verkeer en groen een belangrijker rol dan voorheen, terwijl de industrieel vervaardigde woningbouw tot andere verkavelingswijzen zou leiden. Hij wenste ook experimenten te doen en steunde ontwerpers die in die richting werkten. (...) In Middelburg en Venlo greep Verhagen eigenhandig in (...) uiteindelijk met het doel om eigentijdse stadsbeelden te realiseren.

Basisprincipes van de naoorlogse stedenbouw

De stad van de wederopbouw was in de allereerste plaats open en ruim. Niet voor niets noemde een invloedrijk Duits handboek lucht, zon, wind, hemel, bomen, gras, bloemen en water de belangrijkste beelddende elementen van de moderne stedenbouw, om vervolgens de sprong te maken naar het wondermiddel uit de wederopbouwperiode: het plein. Geen wederopbouwplan of er is wel een in het oog springend plein of pleinenreeks, niet zelden in samenhang met openbare gebouwen (van de kerkelijke en wereldlijke macht), die pas aan een plein optimaal tot hun recht zouden komen. Het verkeer werd zoveel mogelijk naar soort onderscheiden: aanvoerwegen en wegen voor doorgaand verkeer werden losgekoppeld van de bebouwing. Dat betekende een loskoppeling van de historisch gegroeide situatie, toen de bebouwing zich juist langs deze wegen concentreerde. Verwacht werd dat het toenemende autoverkeer in de stadskernen tot steeds grotere problemen zouden leiden, reden waarom soms zeer forse doorbraken onvermijdelijk werden geacht. Bovendien forceerden dergelijke doorbraken een grotere openheid in de stad. Stedenbouwkundigen zagen het loskoppelen van met name woon- en werkgebieden – zonering –, als een historisch proces dat al aan het eind van de negentiende eeuw een aanvang had genomen, een dringende noodzaak die doorgevoerd kon worden nu de gelegenheid zich

voordeed. De intensiteit en de richting van de belangrijkste verkeersstromen hingen hiermee samen. Het maakte de zonering tot de kern van de wederopbouwopgave. Het standaard model dat in stedenbouwkundige kringen vrijwel unaniem werd aanvaard werd, voorzag in een zaken- en winkelcentrum als kern, met daaromheen woonwijken als losse modules. Los omdat de nieuwe woonwijken meestal alleen verkeerstechnisch aan de binnensteden werden verbonden; voor het overige bestond de overgang van oud en nieuw vaak uit cosmetisch groen. De industrieterreinen werden langs de belangrijkste ontsluitingswegen, bij spoorwegemplacements of bij havens ontworpen. (...)

Dit basispatroon van een gelede stad maakte deel uit van grotere regionale of zelfs nationale structuren die weliswaar buiten het bereik van het stedenbouwkundige ontwerp vielen, maar die toch deel uitmaakten van de mentale horizon van de ontwerpers. Al in 1948 kwam het ideaal van de ‘streek-stad’ naar voren. De regio speelde bovendien een niet te onderschatten rol bij het vervullen van de behoefte aan terreinen voor industrie en openlucht recreatie. In verstedelijkte regio’s, met name in het westen van Nederland, kreeg het platteland er daardoor een functie bij, die het agrarische aspect op den duur naar de achtergrond verdrong. (...)

Meningsverschillen

Ondanks de soms zeer hartstochtelijke conflicten, en ondanks de nuancering die voortvloeyde uit de specifieke kenmerken van de verschillende steden, de aard en de omvang van de verwoestingen en de opvattingen van stedenbouwkundigen en architecten, blijkt de stad van de wederopbouw te zijn gebouwd met behulp van een aantal betrekkelijk eenvoudige basisprincipes. In de jaren vijftig bleken de meeste meningsverschillen bovendien overwonnen: het streven naar traditionele representativiteit en naar een besloten stadsbeeld werd opgegeven, en de architectuur tot op zekere hoogte vrijgelaten. Daarmee zouden tevens de voorwaarden zijn geschapen om de nieuwe tijd tot uitdrukking te laten komen in een nieuw stadsbeeld. Dat beeld was tot op zekere hoogte gefragmenteerd: de moderne naoorlogse stad kwam tot stand als een mozaïek en meer en meer zonder ideologische onderbouwing. Het bleek ook nu weer dat de veranderingen in de maatschappij voorafgingen aan de veranderingen in de architectuur en stedenbouw. Natuurlijk zorgden de geïndustrialiseerde grote bouwstromen voor een gedeeltelijke eliminatie van niet gemotiveerde verscheidenheid in de wooncultuur. Maar de voorwaarden voor het verdwijnen van die verscheidenheid tijdens de jaren veertig en vijftig waren feitelijk niet bouwtechnisch, maar maatschappelijk gemotiveerd. Eerder dan in het bouwbedrijf deed de uniformering van het leven en het functieverlies van de woning zich in andere maatschappelijke sferen gelden. Allereerst speelde een demografische factor mee die in de wederopbouwperiode onvoldoende werd ingeschat: de snelle bevolkingstoename in een land dat industrialisatie nastreefde. Belangrijk was ook de penetratie van verkeer, vervoer, mechanisatie en nieuwe media in alle uithoeken van het land, waardoor maatschappelijke en regionale tegenstellingen en het streekeigene aan betekenis inboetten: “Paard en wagen hadden het streekeigene en zij waren anders in Noord en Zuid, Oost en West. Maar de tractor, de aanhangwagen en de maaimachine zijn overal de zelfde en met hun invoering heeft de klederdracht plaats gemaakt voor de overall.”

Infrastructuur

De ambities van de Rijksdienst voor het Nationaal Plan konden [op het terrein van de streek- en nationale planning] niet worden gerealiseerd. (...) Op het herstel en de uitbouw van de nationale infrastructuur had de Rijksdienst voor het Nationaal Plan evenmin veel invloed. Rijkswaterstaat gaf de toon aan op dit bij uitstek civiel-technische terrein. (...) De intensiteit van het verkeer bereikte in 1949 weer het niveau van 1940. Doordat Rijkswaterstaat een zeer snelle stijging van de automobilititeit verwachtte, en gezien het economisch belang dat daaraan werd gehecht, werd enorm geïnvesteerd in de uitbreiding van het wegennet en aansluiting op de internationale verbindingen die voor Nederland als distributieland zo cruciaal werden geacht.

Door het eigen beleid van de Centrale Directie voor de Wederopbouw is, alle organisatorische inspanningen en studieuze voorbereidingen ten spijt, nooit een ruimtelijk plan voor Nederland opgesteld. Het vastleggen van nederzettingspatronen op grote schaal en het integreren daarin van nationale infrastructurele netwerken bleek onbegonnen werk; de aaneenschakeling van regionale plannen tot een Nationaal Plan, de grote ambitie uit het interbellum, was onhaalbaar. Toch stond de noodzaak van ruimtelijke ordening niet ter discussie. Ruimte was een schaars goed in het overbevolkte Nederland. En juist die (vermeende) overbevolking baarde de Rijksdienst voor het Nationale Plan zorg. De oplossing daarvoor zocht de directeur, F. Bakker Schut, aanvankelijk in een intensieve deelname aan plannen om delen van Duitsland te annexeren, vervolgens in het stimuleren van emigratie en het streven naar spreiding van industrie en bevolking over het hele land. Zijn dienst had opmerkelijk weinig invloed op de sturing van de ruimtelijke aspecten van de snelle naoorlogse industrialisatie. De wijziging in de sociaal-economische structuur van Nederland is in de eerste plaats te verklaren uit de nadrukkelijke keuze om ons land te industrialiseren met behulp van een geleide economie en lage loonkosten. Tot 1960 stond Nederland bekend als een van de goedkoopste productielanden. Deze structuurverandering ging gepaard met een toenemend ruimtebeslag: stedelijke groei, de uitbreiding van het spoor-, water- en landwegennet. Geografisch gezien vond deze expansie niet in gelijke mate plaats: bepaalde regio's stagneerden terwijl andere buitensporig groeiden. De regio's met een overwegend agrarische bevolking kenden de snelst groeiende beroepsbevolking. In reactie op deze ruimtelijke verschijnselen ontstond een nationaal beleid dat regionaal sociaal-economisch beleid zou moeten sturen: voorwaarden scheppend in termen van de aanleg van infrastructuur – het zorgen voor havens, wegen, kanalen en voor alles wat er verder voor de aan- en afvoer van grondstoffen en afgewerkte producten nodig is – en premies voor bedrijfsvestiging in de door de overheden aangewezen gebieden. Daarbij hoorde een aanvullend beleid dat de bevolking mobiel moest maken, dat wil zeggen mentaal rijp voor industriearbeid, omscholen (vakopleidingen) en bereid om te verhuizen of grote afstanden te overbruggen tussen woon- en werkplaats. Gemeenschappelijke ruimtelijke noemer van de begeleidende nota's was het openleggen van de regio's door verkeersingrepen en het belonen van ondernemers die zich zouden vestigen op de aangewezen industrieterreinen, bijvoorbeeld de 'Subsidieregeling industriehallenbouw Kerngemeenten' (1946) en de regeling 'Bevordering Industrialisatie Kerngemeenten' (1952). In de dorpen en steden waar industrievestiging zou gaan plaatsvinden moesten extra woningcontingenten worden toegewezen, terwijl ook geld vrijgemaakt zou moeten worden voor (om)scholing, recreatie, geestelijke en zedelijke opvang. (...)

Pas toen de wederopbouw-in-engere-zin zijn voltooiing naderde en de ruimtelijke gevolgen daarvan zichtbaar werden, kreeg de regionale ruimtelijke planning een nieuwe impuls, waarbij de rapportages van de Werkcommissie Westen des Lands een sleutelrol vervulden. Pas toen ontstond een breed draagvlak voor grootschalige ruimtelijke ordening en kon voorzichtig gedebatteerd worden over departementale samenwerking op ruimtelijk terrein. Pas nadat de wederopbouw vrijwel was voltooid en nadat door goedkeuring van de Wet op de Ruimtelijke Ordening eindelijk werd afgerekend met de oorlogswetgeving nam de nationale ruimtelijke planning een grote vlucht. (...) Het tijdperk van de nota's voor de ruimtelijke ordening van het Nederlandse territorium brak aan.'

bron:

Koos Bosma en Cor Wagenaar (redactie),

Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting van Nederland,

Rotterdam 1995

A.4 Planning, organisatie en economie: Het Marshall-plan in perspectief

Richard T. Griffith

Fysieke omgeving

'De fysieke omgeving van veel mensen werd gekenmerkt door verwoesting. In de jaren na de oorlog was de allereerste aandacht uitgegaan naar herstel van de infrastructuur (bruggen, wegen, havenwerken en spoorwegen). Hoewel het merendeel van de 300.000 lichtbeschadigde woningen weer min of meer bewoonbaar was gemaakt, was er nog nauwelijks met de wederopbouw van de 132.000 woningen begonnen die door de oorlogshandelingen geheel verwoest of zwaar beschadigd waren. Bovendien waren nog eens 45.000 woningen vereist om de stijging van het aantal kort na of tijdens de oorlog ontstane nieuwe huishoudens (de hoge geboorteaantallen van het interbellum deden zich voelen) op te kunnen vangen. Tenslotte waren tijdens de oorlog het onderhoud en het herstel van de bestaande woningvoorraad verwaarloosd en waren er geen middelen om de 14.000 woningen te bouwen die wegens afschrijvingen normaliter vervangen hadden moeten worden. Aan gezien investeringen in productief kapitaal voorrang hadden en de bouwnijverheid met tekorten te kampen had, bleef de bouw van woningen achter bij de grote vraag. (...) Behalve door een tekort aan woningen werd het dagelijks leven van miljoenen West-Europeanen in 1947 beïnvloed door het saaie en eentonige dieet en het gebrek aan kolen. Het voedselprobleem werd voor een groot deel veroorzaakt door het langzame herstel na de oorlog. (...) Het vierde tekort, waarvan de bevolking niet direct de gevolgen ondervond maar waarvan de effecten wel voelbaar waren in het dagelijks leven, was het tekort aan harde valuta. (...)

Op 5 juni 1947 werd door de Harvard Universiteit een eredoctoraat verleend aan de Amerikaanse minister van buitenlandse zaken, generaal George C. Marshall. Hij nodigde Europa uit het initiatief te nemen en een gezamenlijk programma voor zijn eisen op te stellen. (...) Marshalls toespraak maakte geen einde aan de problemen van de Nederlandse economie. De tekorten hielden het grootste gedeelte van het jaar nog aan. De oogst van 1947 was inderdaad teleurstellend, hetgeen de prijzen opdreef, de betalingsbalans deed verslechteren en het moeilijk maakte om de karige rantsoenen te laten toenemen. De industriële productie bleef laag (...), maar er heerste binnen de kringen van beleidsmakers een nieuw klimaat. In juli 1947 richtte Nederland te Parijs samen met vijftien andere landen de Commissie voor Europese Economische Samenwerking (CEES) op. De eerste werkzaamheden van deze nieuwe organisatie bestonden uit het samenstellen van een programma waarop Amerikaanse hulp zou worden gebaseerd. De komst van de eerste Marshall-hulpgoederen begin 1948 viel samen met het moment dat de industrieel productie haar vooroorlogse niveau voor de eerste maal overschreed en het land op een koers was gebracht die bijna een kwart eeuw van ongekende groei en welvaart zou brengen.'

De invloed van het Marshall-plan op de Nederlandse economie

Henk de Haan

'Vergeleken met andere landen heeft Nederland via het Economic Recovery Program (ERP) veel kapitaal kunnen aantrekken [namelijk 821 mio aan giften en 150 mio aan kredieten]. De directe hulp werd gebruikt voor de aankoop van goederen. Importerende landen konden deze goederen via de gebruikelijke handelskanalen betrekken. De Economic Cooperation Administration (ECA) betaalde de dollars terug, zodat de monetaire reserves hun oorspronkelijke peil weer bereikten, terwijl de tegenwaarde in lokale valuta gecrediteerd werd op een deposito van de regering waaraan de dollar-hulp was gegeven. Deze tegenwaardefondsen konden in overeenstemming met de ECA voor de aankoop van goederen worden gebruikt.

De massale overdracht van dollars bracht een keerpunt teweeg in de naoorlogse economische ontwikkeling. (...) Exporten groeiden terwijl de behoefte aan invoergoederen kon dalen. In 1950 was de economische situatie zodanig verbeterd, dat het leek alsof de ernstigste moeilijkheden waren overwonnen. De Koreaanse oorlog gooide echter roet in het eten. De prijzen van grondstoffen stegen zeer snel. (...) Het ERP, dat in juli 1951 zou ophouden, moest worden verlengd. Economische hulp werd echter vervangen door militaire assistentie binnen de NAVO. De opbouw van het verdedigingsapparaat vergde zoveel middelen dat de budgettaire situatie in talloze landen, waaronder Nederland, aanzienlijk verslechterde. De eerste drie jaar van het programma zijn voor Nederland van eminent belang geweest. In de periode 1948-1950 werd niet minder dan 12 procent van de Nederlandse goederenimport ermee gefinancierd. Een zeer belangrijk deel van de invoer van grondstoffen werd door de hulp mogelijk gemaakt (bijv. 72 procent van de invoer van graan en 35 procent van de invoer van suiker en suikerproducten). Andere belangrijke categorieën van goederen waren ijzer en staal, ruwe olie en petroleum, vetten en oliën, katoen, koper en chemicaliën. Wat betreft de investeringsgoederen zijn vliegtuigen, auto's, machines en onderdelen van grote betekenis geweest.

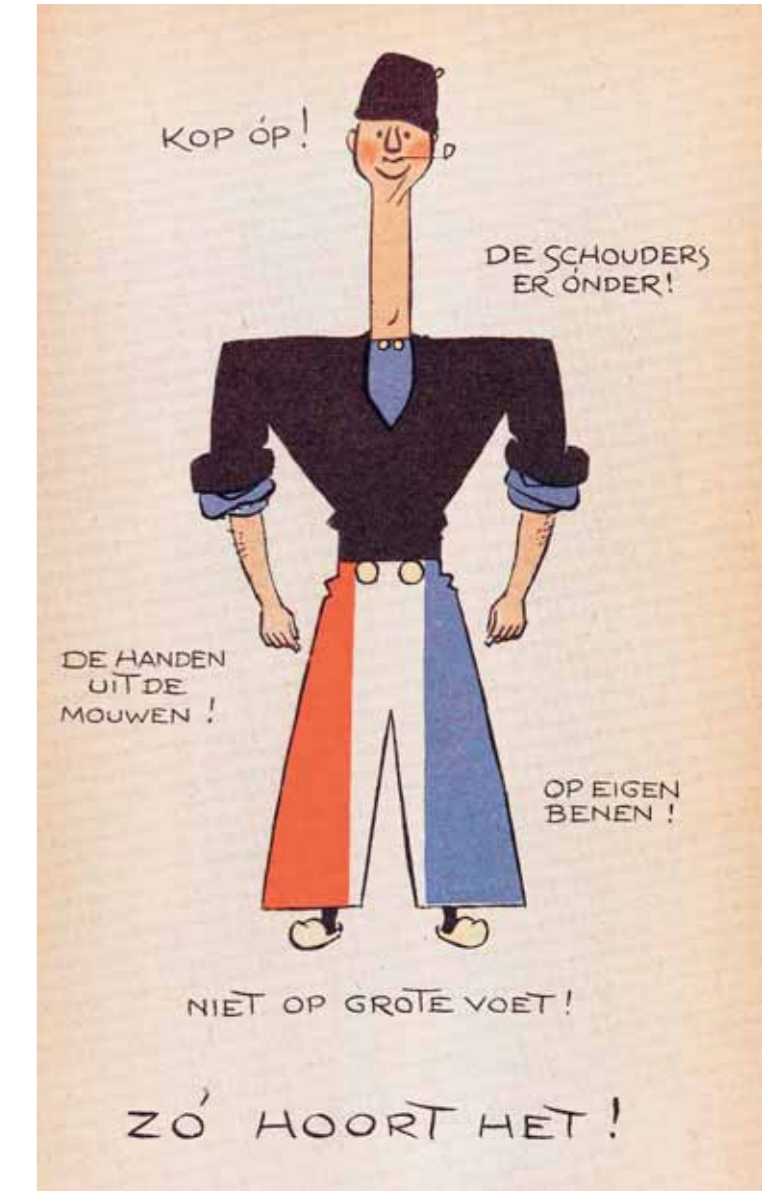
Naast de financiering van invoergoederen zijn nog twee zaken van belang geweest in het kader van de Marshall-hulp aan Nederland. Dat zijn de stimulering van de directe investeringen en de programma's van de productiviteit van de Nederlandse industrie. (...)

Tot 1956 maakten zo'n 1300 Nederlanders studiereizen naar de Verenigde Staten. De 'Contactgroep Opvoering Productiviteit' (COP) organiseerde workshops over zaken als productiviteitscontrole en moderne distributiesystemen. (...)

Door het Marshall-plan werd een substantiële bijdrage geleverd aan de liberalisering van het handels- en betalingsverkeer in West-Europa en tussen West-Europa en de Verenigde Staten. Voorts is het van groot belang dat het plan de economische samenwerking tussen Europese landen zeer heeft gestimuleerd. Voor een open economie als die van Nederland is dat van eminente betekenis geweest.'

bron:

Richard T. Griffith, Peter A. Schregardus, Gerard J. Telkamp, Laurien W.M. Timmermans (redactie), *Van strohalm tot strategie, Het Marshall-plan in perspectief*, Assen 1997



Jo Spier, Het Marshall-plan en U, Den Haag 1949

Bijlage B

Bijlage B
Een referentieproject: Rotterdam

Waalhaven Noord/Oost
Waalhaven Zuid
Spaanse Polder

Voorwoord

Eline Stomphorst

'Dit rapport is onderdeel van een reeks onderzoeksverslagen die een historische analyse van drie industriewijken vormt. Dit onderzoek geschiedde in het kader van het project Haven- & Industriegebieden van de Stichting Comité Wederopbouw Rotterdam. (...)

Aangezien de aandacht van architectuurhistorici totnogtoe alleen is uitgegaan naar de uitleggebieden voor het wonen in de wederopbouwplannen voor Rotterdam, heeft het Comité een onderzoek gestart naar die voor bedrijven en industrie. Het gaat hierbij om de Spaanse Polder, Waalhaven Zuid en Waalhaven Noord/Oost.

De geselecteerde industriewijken nemen een bijzondere plaats in in het geheel van industriële gebieden in Rotterdam. Niet alleen door hun schaal, maar doordat ze een interessante ontwikkelingsgeschiedenis hebben. Dit heeft te maken met de ontwerpmethodes die tijdens de wederopbouw is ontwikkeld om deze werkgebieden een grotere visuele en belevingswaarde te geven. Deze waarde ligt niet in de afzonderlijke gebouwen, maar in de manier waarop het gebied is georganiseerd. De voorschriften van de inrichting zijn gebaseerd op functionaliteit en tijdelijkheid van de gebouwen.

Na een oppervlakkige inventarisatie bleek dat verder onderzoek mogelijkheden zou bieden om actuele planprocessen in de gebieden te beïnvloeden. Daartoe zijn de analyses behalve op zichzelf staande rapporten die als reeks een beeld geven van de ontwikkelingsgeschiedenis van industriewijken in Rotterdam, de basis voor het vaststellen van een toekomstvisie op de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van de gebieden, waarvoor stedenbouwkundigen een vervolgoopdracht krijgen.

De workshop Haven- & Industriegebieden heeft als thema hergebruik van verouderde naoorlogse werklandschappen. In dit kader worden de karakteristieken van de Spaanse Polder, Waalhaven Noord/Oost en Waalhaven Zuid nauwkeurig vastgelegd om op basis van de latent aanwezige stedelijke kwaliteiten een gebruiksaanwijzing samen te stellen voor het omgaan met deze terreinen. De roep om zo'n handleiding is actueel: er bestaat immers behoefte aan een grotere diversifiëring van de industrieterreinen in en om Rotterdam. De terreinen die tijdens de wederopbouw zijn aangelegd of herbouwd, zijn door de ontwikkeling van de stad veel dichterbij de bewoonde wereld komen te liggen. Door economische verschuivingen zijn ze gaan behoren tot de kleinschaligere terreinen bij en in de stad. Naast de grootscha-

lige, op de Randstad, transportas en haven georiënteerde gebieden, blijkt nu weer behoefte te zijn aan kleinschaliger terreinen bij en in de stad. Kleine bedrijven, starters en ateliers vormen een toenemend marktsegment; zij stellen meer prijs op stedelijke industriegebieden met voorzieningen met voorzieningen, openbaar vervoer en een rijkere schakering aan functies dan de grote nieuwe terreinen hen kunnen bieden. Op deze manier is er ook een economisch imperatief voor de subtiële en creatieve omgang met de haven- en industriegebieden uit de wederopbouw. In plaats van hen af te schrijven, leeg te ruimen en vullen met onschuldige functies, is het beter de latente stedelijkheid die ze bezitten en die verbonden is aan hun fysieke en visuele karakteristieken uit te buiten. Dat bepaalt namelijk de voorsprong die zij hebben op de grootschalige en ver van de stad verwijderde nieuwe structuren.'

Spaanse Polder

Chantal van der Zijl -

Plan 1946

'In augustus 1946 werd door het College van Algemene Commissarissen voor den Wederopbouw een gedetailleerd plan tot bestemming van de Spaanse Polder [ontwerp Van Tijen en Maaskant] vastgesteld. Het is een uitwerking van het plan dat vijf jaar eerder was getekend; het verschilt in maatvoering, aantal havens en verkaveling, maar het onderliggende principe is onveranderd. (...)

Infrastructuur

De infrastructurele hoofdlijn die in 1941 geschetst waren zijn overgenomen, maar een opvallend verschil met het oude plan is het tracé van rijksweg 20, dat nu niet meer de zuidelijke begrenzing van het gebied vormt en zijn parallelroute langs het spoor heeft verlaten. De rijksweg heeft nu een nieuw tracé: hij steekt tussen de eerste en tweede haven de Delfhavense Schie over om rechtstreeks op het Kleinpolderplein aan te sluiten. We zien hier de eerste tekenen van het autonoom worden van de rijkswegen, waarbij Rijkswaterstaat zich niet meer voegt naar bestaande routes en straten, maar de kortste en meest efficiënte route kiest, onafhankelijk van wat er op het maaiveld ligt. Omdat de Spaanse Polder al gepland was moest het hele tracé verhoogd worden aangelegd. (...)

De verlegde rijksweg had grote gevolgen voor het stedenbouwkundig plan. (...) Wat was gepland als het visitekaartje en het belangrijkste aanzicht van de Spaanse Polder, het gebied rond de Van Nelle met de fabrieken van Paul Kaiser en Jamin, had nu opeens zijn betekenis verloren en werd alleen door mensen vanuit de trein gezien. De gemeentelijke stedenbouwers werden gedwarsboemd door Rijkswaterstaat en het gebied heeft nooit enige bebouwing van betekenis gekregen. (...)

Zonering

De zonering in verschillende stroken is als principe volgehouden, maar verder gedifferentieerd. De havenbekkens zijn in lengte ingekort, waardoor in plaats van drie zones er vier zijn ontstaan. Binnen de orthogonale hoofdlijnen zijn gebieden te onderscheiden naar functie en infrastructurele aansluiting. (...)

De vierde zone is die van de centrale wig met spoorwegemplacement, vijver, recreatieterreinen en gemeenschappelijke voorzieningen, De afwijkende vorm van de wig dient nog steeds om de orthogonale verkaveling van de omliggende zones mogelijk te maken. Het noordelijke gedeelte van deze driehoek is in het plan bestemd voor een grote noodvijver, die bij zware regenval als tijdelijke waterberging moest dienen en in de warme zomermaanden diende voor een koele duik. Ten zuiden hiervan is een groot plantsoen ontworpen met de bedoeling hier een civic centre te bouwen. (...)

Groen

Het plan beperkte zich niet tot een efficiënte verkaveling. Naast de Aanwijzingen en richtlijnen voor de architectuur die via de commissie werden geregeld, werd ook het groene karakter van de wijk in het plan vastgelegd. (...)

Al deze aandacht voor een groene inrichting van de openbare ruimte lijkt een vervulling van het idea-

lisme van de Club van Rotterdam, maar als we naar Angenot luisteren dan klinkt het allemaal wat pragmatischer. In een lezing die hij in 1943 hield, wees hij op het verschil tussen groene gebieden in een industriewijk en een woonwijk, waar in het laatste geval het groen erg belangrijk is en intensief gebruikt wordt. “In een industriewijk echter, waar het plantsoen niet opzettelijk wordt gezocht, komt het plantsoen het meest tot zijn recht, daar waar het verkeer langs wordt gevoerd. In een industriewijk geniet men van het plantsoen slechts ‘en passant’. Weliswaar bestaat de mogelijkheid om onder schafttijd even een luchtje te scheppen door een straatje om te lopen; daarbij zullen de jongens een stukje veld opzoeken om een balletje te schoppen, maar dat is slechts een beperkt gebruik.” Daarmee relativeerde hij het belang van de recreatievelden aanzienlijk. Bomen zag hij eigenlijk alleen als een verzachting van het zakelijke karakter van de wijk. Algemene voorzieningen beschouwde hij wel als onontbeerlijk: een politiebureau, brandweerpost, postkantoor, benzinstation en ook een ‘geheelonthouders-koffiehuis’ en winkels. Toch geeft hij in dezelfde lezing al alle argumenten waarom deze voorzieningen er in de Spaanse Polder nooit zijn gekomen; “In een industriewijk is alles op één doel gericht: het werk, dat alle aandacht opeist. Alles wat daar niet mee samenhangt is slechts uitzondering. Buiten de werktijden wordt de industriewijk gemeden. Niet alleen de mensen, die een afkeer hebben van hun werk begeven er zich zo laat mogelijk heen en verlaten het zo snel mogelijk; ook degenen, die met opgewektheid en werklust hun dagelijkse werk verrichten, hernemen aan het eind van de werkdag met overtuiging hun persoonlijke vrijheid en spoeden zich weg. Uit het wezen van de industriewijk valt derhalve alles weg wat buiten de sfeer van de arbeid ligt.” Daarmee had hij een juiste voorspelling gegeven van het geringe belang dat later aan bomen, plantsoenen, zwembaden en andere gemeenschappelijke sociale voorzieningen gehecht zou worden en waarom die vervangen werden door parkeerplaatsen, vijver en volkstuinen. (...)

Industriepark Spaanse Polder

Al in 1944 maakten Van Tijen en Maaskant een eerste ontwerp voor een complex collectieve hallen ten westen van de noodvijver. (...) Pas na de oorlog werden de plannen voor de oprichting van collectieve gebouwen concreter. Binnen de nationale herstel- en industrialisatiepolitiek werd het tekort aan bedrijfsruimte opeens even dringend als het woningtekort. Een belangrijk verschil met de vooroorlogse situatie was het feit dat veel bedrijven niet meer in staat waren zelf een ruimte te bouwen. Bovendien bestond er geen traditie in het bouwen van bedrijfsruimten voor de verhuur, want in tegenstelling tot de woningbouw was fabrieksbouw geen beleggingsobject, waaruit men door verhuur een rendement kweekte.. Toen uit een enquête onder bedrijven bleek dat er veel animo voor het industriepark was, werd – nauwelijks verrassend – besloten Van Tijen en Maaskant de ontwerpopdracht te geven. In januari 1949 werd het definitieve plan gepresenteerd. (...) Een vloeroppervlakte van 15.000 vierkante meter zou aan een twintigtal bedrijven van middelgrote omvang plaats gaan dienden. Er werden verschillende types ontworpen, met een hal of met een verdiepingsvloer (...)

Overeenstemming werd datzelfde jaar bereikt tussen de Herstelbank, de gemeente, bedrijven en de Stichting Industriepark: men vormde een naamloze vennootschap tot bouw en exploitatie van het geheel. Hoewel de financiering jarenlang een probleem bleef, was het complex in 1952 toch voltooid. Het was daarmee het eerste complex fabrieksruimtes in Nederland dat voor verhuur gebouwd was. Het was

ook de eerste vestiging van betekenis in de Spaanse Polder en werkte als aanjager voor de ontwikkeling van het hele gebied, dat tot dan toe maar druppelsgewijs volliep.’

bron:
Stichting Comité Wederopbouw,
Haven- & Industriegebieden in Rotterdam,
Rotterdam 1998

Matthieu Caris, *Waalhaven Zuid*
Crimson en Chantal van der Zijl, *Spaanse Polder*
Mariëtte Kamphuis, Fransje Hooimeijer, Harm te Velde, *Waalhaven Noord/Oost*

Literatuur

Primaire literatuur over bedrijventerreinen/fabrieksgebouwen

- H.J. Angenot, 'Het stedenbouwkundig ontwerpen van een industriewijk', in: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw*, februari 1944, nr 2, p. 34-43
- H.A. Maaskant en G. van de Veen, 'Collectieve bedrijfshuisvesting. De voordelen ener gemeenschappelijke exploitatie', in: *Bouw*, 2 augustus 1947, p. 253-254
- H.A. Maaskant en G. van de Veen, 'Moderne vormen van industriehuisvesting. Industripark en industrieflat', in: *Bouw*, 2 augustus 1947, p. 254-259
- J.H. van den Broek, 'De architectonische verzorging van industriewijken', in: *Bouw*, 2 augustus 1947, p. 259-260
- Jo Spier, *Het Marshall-plan en U*, Den Haag 1949
- *Holland's Economy. A statistical portrait*. Edited by te Netherlands Central Bureau of Statistics and the Netherlands Government Economic Information Service, Den Haag 1953
- Redactie, 'Stedenbouw en industrie', in: *Stedenbouw en Volkshuisvesting en de Woningbouwvereniging*, 1960, jrg 41, p. 188
- E. Willems, *Nederland wordt groter. Op zoek naar het nieuwe beeld van Nederland*, Amsterdam 1962
- Redactie, 'Nota regionaal industrialisatiebeleid 1965-1968', in: *Stedenbouw en Volkshuisvesting*, juli/augustus 1964, jrg 45, nr 7/8, p. 233-234
- F.M. Maas, J. Beenhakker, 'De betekenis van groenzones in hun relatie tot industrieterreinen', in: *Stedenbouw en Volkshuisvesting*, januari 1969, nr 1, p. 32-44

Secundaire literatuur over bedrijventerreinen/techniekgeschiedenis

- P. Nijhof, *Oude fabrieksgebouwen in Nederland*, Amsterdam/Dieren 1985
- G. Dekkers en H. Wiersma red.), *Oude fabrieks- en bedrijfsgebouwen in Overijssel*, Zwolle 1986
- H.W. Lintsen, M.S.C. Bakker (e.a.), *Geschiedenis van de techniek in Nederland*, Zutphen 1992
- E. Nijhof, G. Beernink, *Industrieel Erfgoed. Nederlandse monumenten van industrie en techniek*, Utrecht/Wormer 1996
- Crimson, Ch. van der Zijl, *Spaanse Polder*, Rotterdam 1998
- M. Caris, *Waalhaven Zuid*, Rotterdam 1998
- M. Kamphuis, F. Hooimeijer, H. Te Velde, *Waalhaven Noord/Oost*, Rotterdam 1998
- C. Boekraad, A. Hebly, *Handreiking ruimtelijke kwaliteit bedrijventerreinen*, Delft 2002
- J.W. Schot (e.a.), *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw: Stad, bouw, industriële productie*, Zutphen 2003
- J.W. Schot (e.a.), *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw: Techniek en modernisering. Balans van de twintigste eeuw*, Zutphen 2003
- K. Goinga, *Monumenten van industrie en ambacht*, Overijssel voor ontdekkers, Zwolle 2003
- D. Baalman, *Kathedralen van het platteland. Stukken en brokken: silo's in Overijssel*, Zwolle 2004
- K. Loeff, *Kathedralen van Nederland. Silogebouwen van graan- en veevoederbedrijven in Nederland*, Zwolle 2004

- E. Louw (e.a.), *Planning van bedrijventerreinen*, Reeks Planologie, SDU Den Haag, 2004
- S. van der Gaag, *Vademecum bedrijventerreinen*, Rotterdam 2004

Literatuur over periode/naoorlogse architectuur

- K. Bosma, C. Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*, Rotterdam 1995.
- H. Ibelings, *De verspreiding van een eigentijdse architectuur over Nederland*, Rotterdam 1996
- R.T. Griffith, P. A. Schregardus, G.J. Telkamp, L.W.M. Timmermans (red.), *Van strohalm tot strategie. Het Marshall-plan in perspectief*, Assen 1997
- E. Taverne, K. Schuyt, *1950 Nederland in zwart-wit. Nederlandse cultuur in Europese context*, Den Haag 2000
- RDMZ, *De naoorlogse wijk in historisch perspectief. Methodiek voor het in kaart brengen van de historische factor van naoorlogse wijken*, Zeist 2000
- L. van Meijel/RDMZ, *De naoorlogse wijk in historisch perspectief. De praktijk*, Den Haag 2001
- A. de Back (e.a.), *Gesloopt, gered, bedreigd. Omgaan met naoorlogse bouwkunst*, Rotterdam 2004
- J. Livestro, *De adem van grootheid, Nederland in de jaren vijftig*, Amsterdam 2006

Literatuur over herstructurering/hergebruik

- P. Nijhof, E. Schulte, *Herbestemming industrieel erfgoed in Nederland*, Zutphen 1994
- Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE), *Oude fabrieken, nieuwe functies. Herbestemming industrieel erfgoed*, Zeist 1995
- P. Buchel en B. Hogervorst, Het Kerend Tij. *De rol van de gebruiker bij de herontwikkeling van havenpanden in Noord-west Europa*, Amsterdam 1997
- A.M.F. Ripken, D.J.A. Kierkels, 'Kansen voor de toekomst: Revitalisering van bedrijventerreinen en industrieel erfgoed', in: *Erfgoed van Industrie en techniek*, maart 2001, nr 1, p. 2-3
- Th. van der Voordt (red.), *Transformatie van kantoorgebouwen. Thema's, actoren, instrumenten en projecten*, Rotterdam 2007
- St. van Schuppen, 'Hengelo' en 'Stork in Hengelo', in: *Onland en Geestgrond. Het mentale landschap in de ruimtelijke orde van de lage landen*, Sun Amsterdam/Nijmegen 2007. p. 153-157

Vaktijdschriften

Bouw

- Bouwkundig Weekblad
- Erfgoed van Industrie en Techniek
- Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw (en de Woningbouwvereniging)

Colofon

Cultuurhistorische waardestelling naoorlogse bedrijventerreinen

Opdrachtgever:

Provincie Overijssel en Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM)

Dit onderzoek past in de programma's *Re-animatie Erfgoed Overijssel* en *Naorlogs Bouwen in Overijssel (NoBO)* die de provincie Overijssel heeft geëntameerd en het onderzoeksprogramma *Wederopbouw* van het RACM

Coördinatie:

Het Oversticht

Begeleidingsgroep:

Provincie Overijssel, Yvonne Hermus
RACM, Peter Nijhof
Het Oversticht, Dirk Baalman

Vormgeving en opmaak:

Dharuba vormgeving

Met dank aan:

Gemeente Almelo, Marie Louise Mensen
Gemeente Deventer, Gerda Kroeze

Onderzoek en rapportage:

Hebly Theunissen Architecten
Arjan Hebly
Cees Boekraad
Demian van Meerten
i.s.m. Dolf Broekhuizen

ISBN