

De Grote Waal, de eerste naoorlogse stadsuitbreiding van Hoorn

Staalkaart van stedenbouw en volkshuisvesting

JAAP EVERT
ABRAHAMSE

De Grote Waal is de eerste naoorlogse stadsuitbreiding van Hoorn. Het nieuwe stadsdeel dankt haar naam aan een doorbraak van de Westerdijk, en ligt sterk perifeer ten opzichte van het centrum en de latere stadsuitbreidingen. In dit artikel wordt ingegaan op de ruimtelijke, stedenbouwkundige, architectonische en bestuurlijke aspecten van de aanleg van dit naoorlogse stadsdeel. Tussen 1950 en 1990, toen de Grote Waal tot stand kwam, volgden ideeën over stedenbouw en volkshuisvesting elkaar snel op. Alle uitgangspunten kwamen op enig moment in de ontwikkeling van De Grote Waal ter discussie te staan. Aanvankelijk ging men uit van een 'tabula rasa', maar in de loop van de tijd ging het bestaande landschap een steeds grotere rol spelen. De toenemende afkeer van hoogbouw leidde tot architectuur met een steeds traditioneler karakter. Door de vele wijzigingen in opvattingen over de structuur en de bebouwing is De Grote Waal te kenschetsen als een openluchtmuseum van naoorlogse woonconcepten.

Het stadsdeel De Grote Waal ligt buiten de voormalige Westervoort van Hoorn. Hier lag de doorgaande weg naar Edam op de Westerdijk, deel van de Westfriese omringdijk. De Grote Waal was het resultaat van een stormvloed in 1421, waarbij de Westerdijk

op twee plaatsen bezweek (Gottschalk, 1971). In 1627 verleenden de Staten van Holland octrooi om de waal te bedijken.¹ De bedijking vond plaats in een tijd dat de hoge prijs van landbouwgrond leidde tot een hausse aan ontginningen. De naastgelegen Kleine of Foreesten-



Op de geactualiseerde kaart uit het Toonneel des Aerdrycks van Blaeu (1657) is de bedijking van de Grote Waal zichtbaar.

waal werd ook meegenomen in de inpoldering (Rijswijk, 2005). Het meeste land buiten de stad was in gebruik als landbouwgrond, hoewel uit transportacten en de inventarisatie voor het kadaster uit 1830 blijkt dat in de 19e eeuw een aantal typische stadsrandfuncties in het gebied waren gevestigd. Zo waren er scheepstimmerwerven, pakhuizen en een korenmolen. Daarnaast werd in de 19e eeuw ook de spoorweg van Hoorn naar Purmerend aangelegd. Deze vormt de begrenzing van het huidige stadsdeel De Grote Waal.

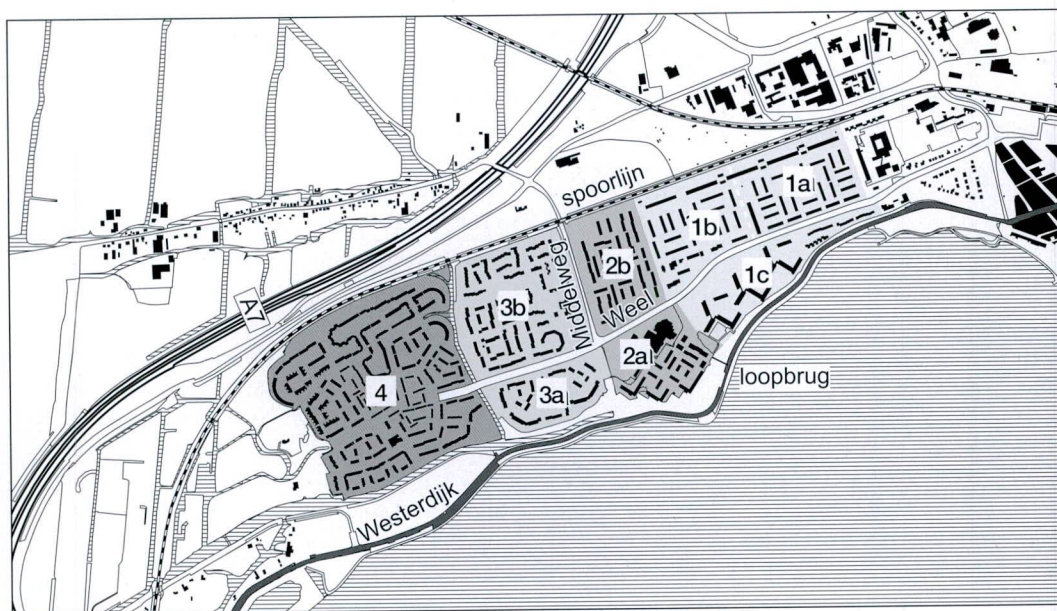
VAN HOORN NAAR GROOT HOORN

Het stadje Hoorn kreeg in de jaren '60 van de vorige eeuw een enorme verstedelijkingsopgave voor zijn kiezen. In 1962 publiceerde het Centraal Bureau voor de Statistiek een prognose waarin het inwonertal van Nederland voor 2000 op twintig miljoen werd geraamd. Dit leidde tot een schok in de planologische wereld (Blom, Jansen en Van der Heiden, 2004). De enorme verstedelijkingsopgave was gebaseerd op de grote vraag naar eengezinswoningen in de Randstad, én de onmogelijkheid om elders in Noord-Holland te voldoen aan deze vraag. Haarlem, Beverwijk en Heemskerk hadden de grenzen van de groei bereikt. Amsterdam had de Bijlmermeer als uitbreidingslocatie, maar zou daarna voorgoed 'vol' zijn (Peerdeman, 1966). Het structuurplan voor Groot-Hoorn was gebaseerd op de taakstelling uit 'Drie Miljoen Noordhollanders'. Eigenlijk wilde men beginnen met een uitbreiding in noordelijke richting, op het grondgebied van de gemeente Zwaag. Hoorn en de buurgemeenten konden op dat moment echter niet tot overeenstemming komen over grenswijziging, iets wat later in het planproces wel zou lukken.² Groot-Hoorn kwam vanaf 1968 tot ontwikkeling. De groei werd opgevangen in vijf nieuwe stadsdelen. De bestaande dorpen Westerblokker en Zwaag zouden uitgroeien tot stadswijk. Drie nieuwe stadsdelen, Risdam, Kersenbogaard en Leekerlanden, zouden ongeveer 20.000 inwoners krijgen: ieder op zich evenveel als de bestaande

stad Hoorn! Men verwachtte dat een groot deel van de beroepsbevolking buiten Hoorn zou blijven werken. De uitbreidingen zouden voor maximaal 15% bestaan uit etagebouw.

DICHTHEID ALS RESULTAAT VAN LOCATIEKEUZE

De Grote Waal was vanwege zijn ligging en bodemgesteldheid bepaald geen voor de hand liggende plaats voor een stadsuitbreiding. Om te beginnen was de perifere ligging ten opzichte van het centrum verre van optimaal. Dat de eerste stadsuitbreiding toch in de Grote Waal tot stand kwam was het gevolg van de bestuurlijke indeling van West-Friesland. Er was begin jaren 60 binnen de gemeentegrenzen namelijk geen andere plaats om op grote schaal te bouwen. Het veenweidegebied ten westen van Hoorn behoorde tot de gemeente Zwaag, ten noorden van Hoorn lag Westerblokker. Tot de annexatie van deze gebieden kon Hoorn dus geen kant op. Daarom werd er een lange stedelijke lob toegevoegd aan een betrekkelijk klein stadje. Ook de lage ligging van de Grote Waal had grote gevolgen: de ophoging van de polder was erg duur, wat grote repercussies had voor het woningbouwprogramma. Om de exploitatie rond te krijgen waren verdichting en etagebouw nodig en werd een relatief groot aandeel vrijsectorwoningen gebouwd. Al in 1958 was duidelijk dat de Grote Waal als bouwlocatie voor grote technische problemen zou zorgen: vanwege de ongunstige hoogteligging moest de polder niet alleen worden opgehoogd, het zou ook leiden tot problemen met de afwatering en de riolering. De doorlatendheid van het opgespoten zand zou later ook nog onvoldoende blijken. Het water kon niet weg, waardoor wateroverlast ontstond in de wijk (Rijswijk, 2005). Ook na ophoging was blijvende onderbemaling noodzakelijk. Men moest rekening houden met klink en extra kosten van wegconstructie. Kortom, de kosten van het bouwrijp maken waren extreem hoog, wat zou leiden tot hoge grondprijzen. Het uitbreidingsplan was daarmee in zowel technische als financiële zin een avontuurlijke onder-



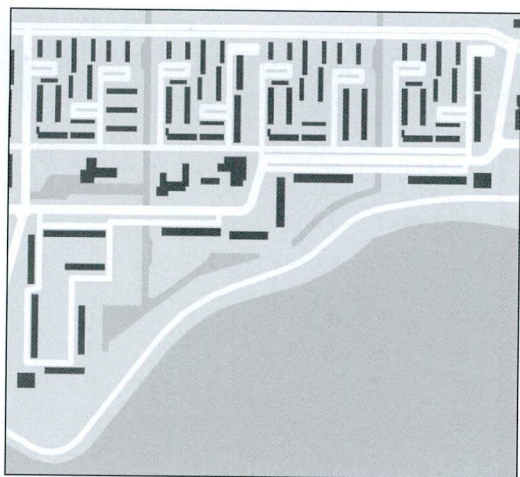
Overzichtskaart van het stadsdeel De Grote Waal, gelegen tussen de Westerdijk en de spoorlijn richting Edam. De verschillende ontwikkelingsfasen zijn aangegeven. De omgang met de mobiliteit is goed te zien in de stedenbouwkundige opzet. Aan het einde van deze ontwikkeling staan wijken waarin het woonerf centraal staat. Hierin is een voortgaande schaalverkleining te zien: van stadsdeel en wijk tot woonerf. De middenas en hoofdontsluiting van de wijk loopt dood in de latere fasen van de Grote Waal. Kaart gemaakt door Menne Kosian.

neming. Door de hoge kosten van ophoging bleek een sluitende exploitatie in 1965 voor het eerste bestemmingsplan dan ook onmogelijk. Daarom moest de bebouwingsdichtheid verder omhoog: dit leidde tot een percentage van maar liefst 65 procent niet-grondgebonden woningen in de eerste fase van de Grote Waal.³ In 1964 overwoog men zelfs om de dichtheid nog verder te verhogen.⁴ Deze werkwijze werd echter bestreden door de projectontwikkelaar: de toch al hoge grondkosten (gemiddeld 11.000 gulden per woning) zouden niet omlaag gaan door het bouwen van etagewoningen, omdat parkeervoorzienin-

gen en liften zo duur waren dat eengezinswoningen juist goedkoper uit zouden vallen.⁵

EEN MODERN STEDENBOUWKUNDIG PLAN

In 1963 werd het stedenbouwkundig plan voor de Grote Waal gepresenteerd, dat in de traditie van de modernistische stedenbouw was ontworpen. In de eerste fase waren 1438 woningen voorzien. Daarin waren verschillende woningtypes opgenomen, grotendeels georganiseerd in 'stempels', wooneenheden waarin portieketageflats werden afgewisseld met eengezinswoningen. Langs de dijk zouden maisonnettes in middelhoogbouw komen voor 'het middenkader van de industrie'. De onderste laag zou de slaapkamers bevatten zodat de woonkamers uitzicht zouden krijgen over het water (Anoniem, 1963). Een derde onderdeel van het plan aan de westzijde was wegens de traag verlopende grenscorrectie met Zwaag nog niet uitgewerkt. Mocht de grensverlegging doorgaan, dan kon het plan tot aan de Waalsloot worden gerealiseerd. Zo niet, dan kon men tot de Middelweg doorbouwen, waar toen de gemeentegrens lag. Het stedenbouwkundig plan was opgesteld door



Uitsnede en bewerking van het eerste uitbreidingsplan voor de Grote Waal. Te zien is ongeveer het gebied waarop de fases 1b, 1c, 2a en 2b tegenwoordig gerealiseerd zijn. Buro voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur Kuiper, De Ranitz, Van der Ree en Van Tol, Uitbreidingsplan in onderdelen 'De Grote Waal', 1964 (Archief gemeente Hoorn). Bewerking door Bert Stamkot.

het Buro voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur Kuiper, De Ranitz, Van der Ree en Van Tol uit Rotterdam, het latere Kuiper Compagnons. De reacties waren positief: dit was *een grote stap op weg naar een betere leefbaarheid en het al zo veel besproken (en vaak gehoorde) streefgetal van 30 tot 35.000 inwoners* [voor Hoorn als geheel] (Peerdeman, 1963). Er werd zelfs gesproken van de 'goudkust aan het IJsselmeer' (Anoniem, 1963). In februari 1966 ging het bestemmingsplan ter visie. Er werden geen bedenkingen ingediend, en het plan werd zonder slag of stoot vastgesteld door de gemeenteraad.

EXPERIMENTEN IN BOUWTECHNIEK: DE EERSTE WONINGEN (FASEN 1A & 1B)

Vervolgens moest het stedenbouwkundig plan architectonisch nader ingevuld worden. De eerste 188 woningen in de Grote Waal werden vanaf 1964 ontworpen door W. van de Kuilen van

architectenbureau Wieger Bruin, Vink en Van de Kuilen (Rijswijk, 2005).⁶ Het plan voor deze woningen ging vooraf aan de ontwikkeling van het tweede bestemmingsplan, voor de rest van de Grote Waal.⁷ De eerste steen werd gelegd op 1 september 1966.⁸ Vanwege de plattegronden werden ze de Z-woningen genoemd, naar de vorm van de woonkamer. Naast deze eengezinswoningen werden 252 flats opgeleverd. De bouwkundige kwaliteit hiervan bleek slecht. De 'platte-daken-woningen', die in 1966 in opdracht van de gemeente waren gebouwd door Bredero's Bouwbedrijf Nederland, moesten al in 1976 drastisch worden gerenoveerd. Experimentele methoden, die waarschijnlijk dienden om zo goedkoop mogelijk te bouwen leidden tot gehorigheid, stank, lekkage en tocht. Kozijnen verzakten en muren scheurden. In 1968 en 1969 werden zeven complexen met ieder 42 flats opgeleverd, gevolgd door 146 eensgezinswoningen in de jaren 1969 en 1970. De laatste werden omschreven als 'punddaken Grote Waal', en moesten in 1998 al drastisch gerenoveerd worden (Rijswijk, 2005). Door de renovaties is het aanzien van de oudere bebouwing in de Grote Waal sterk gewijzigd. Het gebied ten zuiden van De Weel kreeg een ander type bebouwing dan het eerder volgebouwde gebied. Deze werd ontworpen door architectenbureau Van Wijk b.i., later Van Wijk en Gelderblom. Dit was het begin van een langjarige bemoeienis van dit bureau met de Grote Waal. De ontwerpers ontwikkelden een bebouwingsvoorstel voor het gehele resterende gebied van de eerste fase, volgens de nieuwste stedenbouwkundige inzichten, *met speciale aandacht voor de unieke situering aan het Hoornsche Hop*. De Westerdijk zou functioneren als promenade. De binnendijkse bebouwing moest komen op het niveau van de kruin van de Westerdijk, vijf meter boven maaiveld.

STERFLATS AAN HET HOORNSE HOP (FASE 1C)

Hiermee was de keuze voor meergezinsbouw meteen gemaakt, want om het water van het

Hoornse Hop voor de bewoners van de Grote Waal beleefbaar te maken, zou hoogbouw op grote schaal de enige optie zijn. De keuze voor meergezinsbouw lag zeker niet voor de hand, aangezien men er vanuit ging dat het suburbaniseringsproces voortkwam uit de migratie van gezinnen 'uit hogere en middelbare sociale klassen' naar een woning die beter aansloot bij hun behoefte: dat wil zeggen, een eengezinswoning met tuin. Volgens socioloog J.J. Visman, die de uitgangspunten voor de Grote Waal formuleerde, zou dat betekenen dat een groot deel van de toekomstige bevolking juist niet wilde wonen in hoogbouw. Visman was echter de mening toegedaan dat de discussie hierover werd vertroebeld door de slechte kwaliteit van veel naoorlogse meergezinsbouw. Daarom koos men voor de Grote Waal voor een combinatie van beide: direct achter de dijk kwam toch 'hoogbouw', verder achter de dijk zouden eengezinswoningen komen.⁹ De verantwoordelijkheid voor het welslagen van de stadsuitbreiding werd kennelijk bij de architect gelegd. Men zag de Grote Waal overigens als een 'suburbane eenheid', dus niet zozeer als onderdeel van Groot-Hoorn, maar als onderdeel van een stadsgewest dat zich

uitstreckte tot aan Amsterdam. De bewoners zouden voor hun werk, boodschappen en vermaak deels aangewezen blijven op Amsterdam. In fase 1c werden aanvankelijk drie flats met in totaal 346 woningen gebouwd. Men wilde optimaal gebruik te maken van de ligging aan de dijk, en daarom een zo lang mogelijke gevelwand langs het water realiseren. Een park langs de spoorweg zou geleidelijk overgaan in een wijk van vooral eengezinswoningen. Dichter naar het water en verder van de stad zou de bebouwing hoger worden. Deze geleidelijke verhoging zou zijn culminatiepunt vinden in vier hoge woonflats of 'torengebouwen' op een verhoogd voetgangersplein. Een café-restaurant, 'motel of hotel' op een uitstekende punt op de dijk zou kunnen bijdragen aan de beleving van het water. *Op deze wijze, schreven de ontwerpers, zal in het silhouet van de stad een duidelijke tegenhanger ontstaan ten opzichte van de verticale dominanten van de oude stad.* De oriëntatie van de flats, die aanvankelijk dezelfde richting zou krijgen als de bebouwing aan de overzijde van de Weel, werd gewijzigd om het uitzicht over het water te optimaliseren. Dit leidde tot een andere verkaveling. Zoals het ou-

Appartementen aan de Siriusstraat uit de jaren 1968-1969 (foto auteur).





Uitsnede en bewerking van het plan voor De Grote Waal uit 1966, door het architectenbureau H.N. van Wijk (Archief gemeente Hoorn). Uit de vergelijking met de afbeelding op pag. 112 valt o.a. op dat de uitwerking van fases 1C en 2A grondig is gewijzigd. Hoewel dit niet direct zichtbaar is op de kaart, is niet alleen de richting maar ook de hoogte van de flats aan het Hoornse Hop veranderd. De Grote Waal ging hierdoor sterk op de Amsterdamse Bijlmermeer lijken. Bewerking door Bert Stamkot.

dere deel van de Grote Waal (1A en B) voortborduurde op de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam die door Cornelis van Eesteren waren ontworpen, werd het stedenbouwkundig concept van de sterflats ontleend aan dat van de Bijlmermeer – de gemeente Hoorn onderhield op ambtelijk niveau intensief contact met de Amsterdamse Dienst Publieke Werken. Beide planconcepten gingen uit van het wegvagen van het onderliggende landschap. Een goed voorbeeld daarvan is de omgang met een perceel fruitbomen langs de Middelweg en de spoorbaan in 1971. De boomgaard werd beoordeeld als ‘te oud en te verwaarloosd’. Volgens de directeur van Gemeentewerken, Koos Groot, vergden fruitbomen speciale verzorging. Het ontbreken daarvan zou bij handhaving (in zijn woorden) leiden tot ‘algehele verkankering’. Ook de wind-

singel van elzen moest verdwijnen.¹⁰ Ook de vaart aan de binnenzijde van de zeedijk werd deels dichtgegooid.

EEN EXPERIMENTEEL PLAN?

Dat de invulling van de Grote Waal volgens de bovengenoemde concepten mogelijk risico's met zich meebracht werd eind jaren '60 langzaam duidelijk. Zo werd de keuze voor hoogbouw al in 1967 in twijfel getrokken door een van de ontwikkelaars. Woningzoekenden hadden Purmerend, Amsterdam-Noord of de Bijlmermeer toch als alternatief? In de Bijlmermeer lag het percentage hoogbouw rond de 90%. Mede gezien de reistijd van een uur en de bijkomende kosten zou Hoorn moeten overwegen om iets anders aan te bieden dan verkrijgbaar was in de Bijlmer.¹¹ Het hoge percentage niet-grondgebonden woningen was daarmee een probleem geworden. Daarnaast leverde het gegeven dat de Westerdijk hoe dan ook zou blijven liggen voor de ontwerpers grote problemen op met de bezonning van het gebied achter de dijk. Het ideaal van licht, lucht en ruimte was voor de woningen op de onderste bouwlagen onhaalbaar omdat de kruin van de dijk vijf meter boven maaiveld lag. Men besloot daarom dat op de onderste twee lagen grondgebonden woningen met een oriëntatie op de directe buitenruimte moesten komen. De woningen daarboven zouden vanuit de woonkamer over het water uitkijken. Net als in de Bijlmer ging men nu uit van vrijstaande flats in het groen, waarbij een scheiding tussen voetgangers en gemotoriseerd verkeer werd doorgevoerd. Aan de schaduwkant van de woonblokken kwam verkeer en parkeren, aan de zonkant werden grote groene ruimtes of ‘woonhoven’ ontworpen. Deze ruimtes konden vorm krijgen door de gebouwen te schakelen.¹² De ligging van de gebouwen was zo gekozen dat de gekromde kustlijn vanuit de woningen goed beleefbaar was. Dit werd nu verkozen boven een gevel parallel aan de dijk (Anoniem, 1973). De reactie van de stuurgroep voor de Grote Waal was zeer positief, er werd gespro-

ken van een plan met 'experimentele karaktertrekken' wat zich uitte in de verhouding tussen hoog- en laagbouw, de verkeersstructuur, het groen in de bouwstroken en de differentiatie in woonvormen. De risico's die dit met zich meebracht werden in de ogen van de stuurgroep ondervangen doordat een 'uitgesproken' centrum was ontworpen, maar meer nog doordat Hoorn in de nabije toekomst toch een groot stuk grondgebied van de gemeente Zwaag bleek te kunnen overnemen. Met de aanleg van de nieuwe wijk Risdam op het geannexeerde terrein ontstonden nieuwe mogelijkheden voor differentiatie van de woningvoorraad.¹³ Dit was echter een diplomatiek verwoorde legitimatie van de keuze voor dichte en hoge bebouwing, want de achterliggende redenering luidde als volgt: een flink percentage hoogbouw in de Grote Waal is geen probleem, want in Risdam kunnen in een later stadium voldoende eengezinswoningen worden bijgebouwd.

DEMOCRATISERING VAN DE STEDENBOUW

Ondertussen had zich in de jaren na 1968 in de praktijk van volkshuisvesting en architectuur echter een 'fluwelen revolutie' voorgedaan,

waarbij breed aandacht gevraagd werd voor democratisering in de planning, in het bijzonder ten aanzien van het woonmilieu. Zo was bij de studentenvereniging van de faculteit Bouwkunde in Delft gesproken over *de beschamende en onmenswaardige resultaten in de vormgeving van de samenleving* in de stedenbouwkundige praktijk. Daarnaast was al in 1961 het boek *'De dragers en de mensen. Het einde van de massawoningbouw'* van de architect John Habraken gepubliceerd. Volgens Habraken was de moderne massawoningbouw niet langer een architectonische opgave door de normalisatie en centralisatie van de woningbouw. Bovendien was iedere medezeggenschap en initiatief van de bewoners uitgesloten. Volgens Habraken was de naoorlogse massawoningbouw 'een gigantisch kazerneringsproject' (Habraken, 1961, p. 22-23). Het antwoord op deze problematiek lag in het maken van constructies die zelfstandige woningen konden bevatten zoals een boekenkast boeken bevat: woningen moesten net als boeken kunnen worden verplaatst van de ene naar de andere plaats. Onder invloed van de veranderende idealen in de stedenbouw werd in de door het architectenbureau H.N. van Wijk geschre-



De Sterflats aan de Hoornse Hop, gezien vanaf de Westerdijk (foto auteur).

ven bijlage bij het bebouwingsvoorstel voor de Grote Waal dan ook geconstateerd dat in brede kring een 'toenemende bezorgdheid' bestond over de ontwikkeling van woonwijken. De nieuwe methodiek van Habraken werd in Hoorn uiteindelijk alleen gebruikt voor het schetsontwerp van de woningplattegronden, en ook bewonersparticipatie was nog niet direct aan de orde. De bewoners van de Grote Waal bleken deels afkomstig uit de binnenstad van Hoorn, maar voor het grootste deel uit 'de overloop'. Men rekende op 50% Amsterdammers, die door stadsvernieuwing en de behoefte aan eengezinswoningen uit hun stad werden verdreven.¹⁴ Naast het voldoen aan de elementaire behoeften ('dak boven het hoofd, goede woning, halfstedelijk woonmilieu') was, zo vond men, de *integratie* een probleem dat moest worden opgelost. De nieuwe stadsdelen van Hoorn zouden worden bevolkt door stedelingen waarvan een groot percentage zou blijven werken in de stad van herkomst. De komst van grote aantallen Amsterdammers in de 'kleinstedelijke en ten dele agrarische konstellatie' zou moeten worden opgevangen in het welzijnsbeleid. De sociale opbouw zou door middel van verenigingen en clubs moeten worden gestimuleerd.¹⁵ Met dergelijke problematiek had men langjarige ervaring opgedaan in de nieuwe nederzettingen in de IJsselmeerpolders, waar na de Tweede Wereldoorlog uiteenlopende bevolkingsgroepen uit heel Nederland bij elkaar gehuisvest waren, en waar op grote schaal aan *social engineering* werd gedaan.

BEWONERSPARTICIPATIE

Ook in De Grote Waal werd actief opbouwwerk ingesteld. De bewoners werden hierdoor mondiger, en steeds minder tevreden met hun wijk. De latere tegenbeweging tegen stadsuitbreiding werd nota bene door de gemeente zelf georganiseerd. Toen het bestemmingsplan voor fase 2 ter visie kwam, bleken de zittende bewoners ineens massaal *tegen*. Maar liefst 95% van de bewoners ondertekende een bezwaarschrift.¹⁶ Dit leidde

aanvankelijk niet tot aanpassingen van de plannen, maar tot inspanningen om de communicatie tussen de gemeente en de bewoners te verbeteren. Het grote aantal bezwaren leidde in 1973 tot de oprichting van een bewonerswerkgroep, die de coördinatie van bewonersacties op zich nam.¹⁷ Toen het na enige moeilijkheden met de begeleidingscommissie tot daadwerkelijk overleg kwam, werd dit in 1975 door de bewonerswerkgroep alweer eenzijdig opgezegd, omdat zij meenden dat ondanks hun aanzienlijke bijdrage aan de planvorming 'voor hun wensen geen enkele weerklank' werd gevonden.¹⁸ De bewoners hadden met name andere plannen met het deel van het bouwterrein dat als 'bush-bush' wordt aangeduid. Dit gebied, dat volgens de werkgroep 'door een spontane vegetatie thans een ideale speelmogelijkheid voor de jeugd' vormde, lag op het terrein waarop fasen 2A en 2B waren gepland. Naast meer groen eiste de werkgroep ook meer afwisseling in architectuur en woningtypes. 'Kleinschaligheid' was het sleutelwoord: alles wat meer dan twee bouwlagen en een kap had werd gezien als hoogbouw en daarmee als een uiterst kwalijke ontwikkeling. Uiteraard leidde dit tot een toenemende spanning tussen de begeleidingscommissie en de Werkgroep De Grote Waal. Toen de commissie in 1977 per brief ook door het college van B&W onder vuur werd genomen toonde deze zich niet geheel ongevoelig voor het sentiment onder de bewoners.¹⁹ Zij stelde voor om minder woningen te bouwen en meer groen aan te leggen: de sterflats deden ineens te massaal aan. Er kwam meer discussie tussen de begeleidingscommissie en de ontwerpers, men pleitte voor een nieuw ontwerp.²⁰ De commissie vroeg zich zelfs af of wijzigingen in de dijk mogelijk waren.²¹ Mogelijk wilde men door buitendijkse aanlanding ruimte winnen voor de aanleg van groengebieden.

TERUG NAAR DE KLEINE SCHAAL (FASE 2)

Mede naar aanleiding van een excursie naar de wijk Diepenveen in Deventer werden alternatie-

ven ontwikkeld voor de hoogbouw in fase 2B. In Diepenveen was een wijk ontwikkeld met sociale woningbouw in hoge dichtheden, zonder dat hoogbouw was toegepast (Gemeente Deventer, 2004). Men stelde naast het aangename plan drie alternatieven voor: vervanging van de hoogbouw langs de Sterrenweg door laagbouw, vervanging van de hoogbouw door een wijk 'à la Diepenveen' of het schrappen van alle hoogbouw uit het plan.²² Deze alternatieven werden uitgewerkt door J.L. Gelderblom, die inmiddels het predicaat 'wijkarchitect' droeg.²³ Vanwege de hoge ligging van de Westerdijk kwam het winkelcentrum ook verhoogd te liggen, in combinatie met een 'hoge rug'. Hiermee werd het woongebied rond het geplande winkelcentrum in fase 2B aangeduid. Om de realisatie van een station haalbaar te maken moest binnen 800 meter, ofwel de berekende loopafstand van het station, echter een maximale woningdichtheid worden gecreëerd. Dit zou leiden tot een bouwhoogte van vier tot zes lagen. Deze dichtheid was tevens noodzakelijk om de loop te krijgen in het winkelcentrum. Dit lag niet in het midden van de Grote Waal maar dichterbij de oude stad, om zoveel mogelijk verkeer langs

het winkelcentrum te genereren. Dit leverde als bijkomend voordeel op dat het parkeren onder het winkelniveau kon plaatsvinden, waarmee 'naargeestige parkeerpleinen' niet nodig waren.²⁴ Voor het omliggende woongebied (Fase 2B) werd het verkeerssysteem ook op twee niveaus gerealiseerd: op het maaiveld reden de auto's en waren de parkeerplaatsen. Daarboven kwam een verhoogd loopniveau met galerijen en loopbruggen. Op deze manier werden speelruimte en auto's uit elkaar gehaald. Een aantal woningen moest worden opgetild in verband met het parkeren op eigen erf.²⁵ Er kwam per woning 1,2 parkeerplaats, alsmede bezoekersparkeren op grotere afstand van de woningen. Bergingen werden gecombineerd met de toegang voor meerdere woningen.²⁶ Dit was een dure bouwwijze, maar dergelijke maatregelen waren onvermijdelijk om de noodzakelijke dichtheid te kunnen halen. Gaandeweg kwam daarom de discussie over het verder opvoeren van de woondichtheid opnieuw op gang, van in totaal 320 naar 350 woningen.²⁷ Uiteindelijk kwam men tot een totaal van 338 woningen. De ontwerpers van de Grote Waal keerden zich steeds verder af van het functionalisme en de

Kleinschaligheid werd in fase 2 gecombineerd met scheiding van verkeerssoorten. In dit deel van de Grote Waal werd een verhoogd loopniveau aangelegd (foto auteur).



grootschaligheid: het autoverkeer moest uit beeld. Voor voetgangers kwam er een hellingbaan dwars door de wijk, over de Weel naar de Westerdijk. Deze werd gezien als een 'sterk vormbepalend element'. Er werd in het ontwerpteam voorgesteld om de mogelijkheid te creëren om kleine bedrijfjes langs deze route te leggen. De auto speelt in het beeld een ondergeschikte rol. De voetgangersroute op het verhoogde loopniveau vormt het hoofdelement van dit deel van de Grote Waal. De noord-zuid voetgangersroute was gekozen met het oog op de ligging van het beoogde station. De kleinschaligheid liet zich ook zien in de verlaging van de 'hoge rug'. Deze ging van zes naar vier bouwlagen. Samen met het gebruik van baksteen is dit een referentie aan de oude binnenstad. De meer traditionele architectuur was trouwens niet alleen in zijn vormgeving een reactie op de functionalistische gebouwen die eind jaren '60 in de Grote Waal waren neergezet. Een praktische reden speelde ook een rol: grote glasvlakken werden na de oliecrisis van 1973 niet langer toegepast in verband met het energieverbruik in de woningen.²⁸ Het stenige karakter van De Grote Waal fase 2 is hier ten dele uit te verklaren. Het gehele plan (fase 2B) werd in huur uitgegeven.²⁹

Het verhoogde loopniveau leidde tot praktische complicaties, waarbij vooral de hellingbaan problematisch was. Als de lift kapot was konden invaliden niet naar boven en bij sneeuwval zou de baan snel te glad worden. Daarop werd de maximaal toelaatbare helling onderzocht. Ook werd geopperd om de baan te verwarmen. De kosten van verwarming werden geschat op 50.000 gulden. Ondanks de moeilijkheden koos het ontwerpteam uiteindelijk toch voor de hellingbaan.³⁰ De eerste klachten kwamen binnen in 1975.³¹ Het ontwerp voor de brug werd vanzelfsprekend gemaakt door het bureau Van Wijk en Gelderblom dat uiteindelijk alles ontwierp: niet alleen de woningen maar ook de buitenverlichting, alle elementen van het verhoogde loopniveau en het 'stedelijk tapijt'.³²



De loopbrug die de Westerdijk met het verhoogde loopniveau in de wijk verbindt (foto auteur).

Hier was sprake van een integraal wijkontwerp met veel aandacht voor de vormgeving van de woningen, maar ook voor de kleinste details in de buitenruimte.

DE NIEUWE TRUTTIGHEID (FASE 3 EN 4)

De steeds verder doorgevoerde kleinschaligheid in de stedenbouwkundige opzet kreeg in de latere fasen van de wijk weer nieuwe gezichten. Het percentage eengezinswoningen ging verder omhoog, hoogbouw werd uitgesloten. Brakel en Buma B.V., bureau voor ruimtelijke vormgeving, schreef in de toelichting bij fase 3B dat de stedenbouwkundige structuur door de samenhang van de verschillende (woning)typen een eenheid vormt, terwijl de verscheidenheid aan doorsneden en vormen de 'identiteit' van de aparte woningen duidelijk naar voren komt. Het ging om variaties op een thema: de trap, het toilet en de natte cel zaten in alle woningen op

dezelfde plaats, maar men probeerde met architectonische middelen de eenvormigheid te doorbreken en afwisseling in het beeld te creëren. Dit was de architectuur die door de bekende architect Carel Weeber werd uitgemakt voor 'Nieuwe Truttigheid'. De invoering van een steeds traditionelere architectuur ging samen met het handhaven of herintroduceren van herkenbare elementen in het stedelijk landschap: van wonen in het groen ging men terug naar de straat, en ook elementen die ontleend waren aan het polderlandschap, zoals sloten en grachtjes, kregen een plek. Fase 4 kreeg een doolhofachtige structuur die ook wel 'bloemkoolwijk' wordt genoemd. De Weel liep hier niet door, zoals in de eerste drie fasen, maar vertakt zich in een ringweg en een stelsel van kleinschalige buurtstraatjes die samen een groot woonerf vormen. Deze laatste woningbouw werd, in tegenstelling tot de voorgaande fasen, niet meer door één architect ontworpen. Om de diversiteit in de wijk te vergroten werd de wijk opgedeeld in blokken, die ieder door een ander architectenbureau zouden worden getekend. Het idee was om de wijk op deze wijze een zekere mate van afwisseling te geven door zes ver-

schillende ontwerpers in te schakelen. De zes bureaus mochten ieder niet meer dan 150 woningen bouwen. In fase 4 werden kwam het accent ook meer te liggen op de bouw van koopwoningen.³³ Tot de aanleg van het geplande station in het noorden van de Grote Waal, te bereiken via een verhoogd voetgangersniveau vanaf de zeedijk, is het uiteindelijk nooit gekomen. Men had 1500-2000 passagiers per dag nodig om over te kunnen gaan tot aanleg, maar al snel werd duidelijk dat er in de directe omgeving niet genoeg woningen gebouwd werden om de halte rendabel te maken. Om het beoogde aantal passagiers te halen zou het noodzakelijk zijn om ook ten noorden van de rijksweg te bouwen. De Grote Waal lag echter ingeklemd tussen de zeedijk en de rijksweg, en vanwege de verkeersproblematiek moest de rijksweg ook nog verbreed worden. Bovendien werd het vanwege de toenemende weerzin tegen hoogbouw en de afnemende woningdichtheid simpelweg onmogelijk om de 'voorstadhalte' te realiseren.³⁴ Uiteindelijk schrapten de Nederlandse Spoorwegen het station. De bewoners van de Grote Waal werden daarmee voor een groot deel afhankelijk van de auto.

In fase 3 van De Grote Waal werd gestreefd naar afwisseling in het stadsbeeld door te variëren met de verschillende onderdelen van de woningen (foto auteur).





Vanaf de jaren zeventig werd zowel in het landschap als in de architectuur teruggegrepen op herkenbare beelden. Dat betekende een terugkeer naar een meer traditionele baksteenarchitectuur en de introductie van elementen als grachtjes in de stedelijke structuur.

BESLUIT

Het feit dat in de jaren '60, '70 en '80 de praktijk van stedenbouw en volkshuisvesting sterk in ontwikkeling was, is in de ruimte van de Grote Waal direct afleesbaar. Alle uitgangspunten en ambities, zowel op het gebied van de stedenbouw, de volkshuisvesting als het verkeer, kwamen op enig moment ter discussie te staan en werden in de loop van het project gewijzigd. Daardoor is de Grote Waal een staalkaart van de naoorlogse stedenbouw en volkshuisvesting geworden. Bovendien werd ieder gerealiseerd onderdeel ten tijde van de planning van het volgende onderdeel gezien als een mislukking. Zo begon men eind jaren '50 met 'stempels', combinaties van portieketageflats, eengezinswoningen en collectieve buitenruimtes. Daarop volgde een mengeling van suburbane woonbebouwing op steeds kleinere schaal, aanvankelijk in combinatie met gescheiden verkeerssystemen. Een belangrijke factor was de explosieve groei van het autoverkeer. Aanvankelijk werden de wijken zonder enige relatie met de onderliggende landschappelijke structuur van wegen, dijken en wa-

terlopen ontworpen. Het bestaande landschap verdween onder een dik zandpakket. De latere fasen bevatten steeds meer referenties aan het omliggende polderlandschap: elementen als sloten werden in de wijk opgenomen. De stedenbouwkundige structuur keerde geleidelijk terug naar de traditionele straat met huizen aan weerszijden, uitgevoerd in de vorm van het woonerf. De architectuur kreeg geleidelijk een meer traditioneel of zo men wil 'contextueel' karakter. De afwisseling in de wijk werd naderhand nog versterkt door inbreiding, omdat bepaalde delen na de aanleg nog zijn toegevoegd. De ontwikkeling in het stedenbouwkundig denken ging bovendien samen met grote veranderingen in de rol van de ontwerper, en die van de bewoners. In het begin werden de stedenbouwkundige en de architect gezien als autoriteit, die de functies van de moderne stad zelfstandig kon vertalen naar een stedenbouwkundig ontwerp. In de loop van de tijd ging deze autoriteit verloren. De ontwerper werd in toenemende mate een bemiddelaar tussen, of liever nog, een spelel van belangen van overheid, ontwikkelaars

en van bewoners. Deze laatste werden onder invloed van buurtwerk en inspraak steeds kritischer en mondiger. De bewoners eisten laagbouw en groen, terwijl hoge dichtheden door de hoge bouwkosten (vanwege de ongelukkige locatie van het nieuwe stadsdeel) en de benodigde reizigersaantallen die voor ontsluiting door een treinstation noodzakelijk waren. Door aan de eisen toe te geven kwam het station te vervallen. Het is *eigenlijk jammer, dat het uitbreidingsplan 'De Grote Waal' met zijn unieke ligging aan 't Hoornse Hop, in dit stadium van de ontwikkeling van Hoorn aan de orde moet komen, omdat thans de koopkracht nog niet aanwezig is voor het soort woningen, dat hier in potentie kan worden gebouwd. De huidige situatie heeft echter zijn consequenties, waaraan nu eenmaal niet valt te ontkomen.*³⁵ Dit citaat uit 1967 geeft de spagaat weer waaruit de Grote Waal is ontstaan: de enige plek waar stadsuitbreiding op dat moment mogelijk was, leidde tot grote technische moeilijkheden en de noodzaak om tegen ieders wil hoge dichtheden te realiseren.

The 'Grote Waal' in Hoorn, sample sheet of housing concepts

The Grote Waal is the first postwar suburban extension of the North Holland town of Hoorn, which, in the early 1960s, was to be enlarged to Greater Hoorn. As a consequence the number of its inhabitants increased five fold. In this article, the development of De Grote Waal is described in terms of landscape, urbanism, housing, architecture and local government. The Grote Waal was built in, and named after, a deep pool resulting from a dike breach, which was reclaimed in the early 17th century. This peripheral part of the city was developed between 1960 and 1990. In this period new ideas about urbanism and housing were introduced and rejected in rapid succession. Thus, Hoorn's extension in the course of time became a sample sheet of urbanism and housing concepts. The older parts were designed along the lines of modernist urbanism, in which large-scale apart-

ment blocks were combined with collective green space and separate traffic systems. From the seventies on, the new inhabitants, who for the greater part came from Amsterdam, got ever more influence on urban planning. This led to the abolishment of the construction of medium scale buildings and a more traditional architecture.

NOTEN

Met dank aan Menne Kosian en Klaas Pit.

- 1 Resoluties Staten van Holland en Westfriesland, OAH 476 (18 januari 1627).
- 2 J.A. van Bendegom e.a., *Bebouwingsvoorstel voor het bestemmingsplan "De Grote Waal" te Hoorn*, Archief Openbare Werken, V207.331, Structuurplan Grote Waal deel 1.
- 3 Notitie van het College van B&W, besproken in de Gemeenteraad van 12 april 1966, Archief Openbare Werken V2007-418, 1.777.811.22, Uitbreidingsplan Grote Waal deel 1.
- 4 M., Aantekeningen betreffende uitbreidingsplan "Grote Waal" d.d. 5 november 1964. 2.07.352.511, Archief Openbare Werken V2007-418, 1.777.811.22, Uitbreidingsplan Grote Waal deel 1.
- 5 N.V. Maatschappij voor Projektontwikkeling Utrecht [EMPEO], *Enkele notities bij bebouwingsvoorstel 'De Grote Waal' te Hoorn dd. 15 februari 1967*, Archief Openbare Werken V207-391, Structuurplan De Grote Waal I.
- 6 Brief van de directeur Gemeentewerken aan het College van B&W d.d. 14 september 1964, Archief Openbare Werken V2007-418, 1.777.811.22, Uitbreidingsplan Grote Waal deel 1.
- 7 J.A. van Bendegom e.a., *Bebouwingsvoorstel voor het bestemmingsplan "De Grote Waal" te Hoorn*, Archief Openbare Werken, V207.331, Structuurplan Grote Waal deel 1.
- 8 GAH 1950 map 530. De eerste paal was geslagen in juni: Anoniem 1966.
- 9 J.A. van Bendegom e.a., *Bebouwingsvoorstel voor het bestemmingsplan "De Grote Waal" te Hoorn*, Archief Openbare Werken, V207.331, Structuurplan Grote Waal deel 1.

- 10 Brief van Meijers, Warnau, Hofman, Kalff tuin- en landschaparchitekten aan de directeur van Gemeentewerken van de Gemeente Hoorn d.d. 5 februari 1971, Archief Openbare werken gemeente Hoorn 2.02.26.05 (Landschaps-, dorps- en natuurschoon), inv. no. 172 (Stukken betreffende beplantingsplannen in de Grote Waal fase 1 en 2, 1968-1981.
- 11 N.V. Maatschappij voor Projektontwikkeling Utrecht [EMPEO], *Enkele notities bij bebouwingsvoorstel 'De Grote Waal' te Hoorn dd. 15 februari 1967*, Archief Openbare Werken V207-391, Structuurplan De Grote Waal I. De auteur stelt voor om de proef op de som te nemen en 20 of 30 woningen beschikbaar te stellen aan het Huisvestingsbureau in Amsterdam om de reacties te peilen. Men zou vervolgens kunnen onderzoeken welke motieven voor en tegen een verhuizing naar Hoorn bestonden.
- 12 Gemeente Hoorn, Archief Openbare Werken, V207-391, structuurplan Grote Waal deel I: Buro voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur Kuiper, De Ranitz, Van der Ree en Van Tol en Architectenburo Van Wijk b.i., *Bebouwingsvoorstel voor het bestemmingsplan "De Grote Waal" te Hoorn*, s.l., februari 1967, p. 2-4.
- 13 Archief Openbare werken V207-331, Structuurplan Grote Waal deel 1, brief van de stuurgroep aan het College d.d. 29 november 1968. De stuurgroep bestond uit leden van de Gemeenteraad.
- 14 Verslag ontwerpvergadering Grote Waal d.d. 28 januari 1975, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 15 Rapport *De maatschappelijke opvang van de Overloop*, bijlage 1 bij het verslag van de 33^e vergadering van de Structuurgroep Groot-Hoorn, 8 november 1973, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 16 Archief Projectbureau gemeente Hoorn, Grote Waal fase 2 en 3, Ontwikkeling, 328.
- 17 Brief d.d. 25 januari 1974 aan de leden van de Begeleidingscommissie van het bestemmingsplan Grote Waal 2^e fase, Archief Secundarie 1950-1978, 443, Uitwerking Grote Waal.
- 18 Brief van de Werkgroep Grote Waal aan het College van Burgemeester en Wethouders d.d. 18 juni 1975, Enkele notities ten behoeve van de planontwikkeling van fase 2B in het bestemmingsplan Grote Waal d.d. februari 1975, Archief Secundarie 1950-1978, 443, Uitwerking Grote Waal.
- 19 Brief van het College van Burgemeester en Wethouders aan de leden van de begeleidingscommissie Grote Waal d.d. 10 juli 1977.
- 20 Verslag ontwerpvergadering Grote Waal d.d. 1 april 1975, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 21 Verslag ontwerpvergadering Grote Waal d.d. 18 maart 1975, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 22 Notitie van ing. M. Bruinsma aan de begeleidingsgroep d.d. 4 januari 1974. Archief Secundarie 1950-1978, 443, Uitwerking Grote Waal 1973-1976.
- 23 Verslag begeleidingscommissie Grote Waal d.d. 29 januari 1974, Archief Secundarie 1950-1978, 443, Uitwerking Grote Waal.
- 24 Enkele notities ten behoeve van de planontwikkeling van fase 2B in het bestemmingsplan Grote Waal d.d. februari 1975, Archief Secundarie 1950-1978, 443, Uitwerking Grote Waal, nr. 210.417.000 vb/mb.
- 25 Het optillen van de woningen kostte 8700 gulden per woning. 94 woningen werden opgetild.
- 26 Verslag tekentafelcontact Grote Waal d.d. 6-8-1974, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 27 Verslag ontwerpvergadering Grote Waal d.d. 2-9-1974, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 28 Verslag ontwerpvergadering Grote Waal d.d. 17-6-1974, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 29 Verslag ontwerpvergadering Grote Waal d.d. 23-9-1974, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 30 Verslag ontwerpvergadering Grote Waal d.d. 29-7-1974, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 31 Deze waren afkomstig van bewoners, de Invalidenbond, het Rode Kruis en buurtwerker B. Voorhoeve over de slechte toegankelijkheid van het winkelcentrum. De hellingbanen functioneerden niet goed. Brief aan de Commissie Stadsontwikkeling Hoorn d.d. 15 oktober 1975, Archief Projectbureau gemeen-

- te Hoorn, voorlopig nummer 0324 (Stukken betreffende de totstandkoming van een wijk-/winkelcentrum, 0-100 Toegang (brug, hellingbaan).
- 32 Verslag ontwerpteamvergadering Grote Waal d.d. 29-10-1974, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal; Verslag ontwerpteamvergadering Grote Waal d.d. 17 december 1974, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 33 Verslag van de bespreking met ondernemers Grote Waal fase 4 d.d. 7 maart 1978, Archief Kuiper Compagnons Grote Waal.
- 34 Enkele notities ten behoeve van de planontwikkeling van fase 2B in het bestemmingsplan Grote Waal d.d. februari 1975, Archief Secundarie 1950-1978, 443, Uitwerking Grote Waal, nr. 210.417.000 vb/mb.
- 35 N.V. Maatschappij voor Projektontwikkeling Utrecht [EMPEO], *Enkele notities bij bebouwingsvoorstel 'De Grote Waal' te Hoorn dd. 15 februari 1967*, Archief Openbare Werken V207-391, Structuurplan De Grote Waal I.
- LITERATUUR**
- ANONIEM (1963). 'Grote Waal wordt straks "goudkust" aan IJselmeer: Flats met 6 etages langs Westerdijk'. In: Noord-Hollands Dagblad, 2 november 1963.
- ANONIEM (1966). 'Eerste paal voor 188 woningen in Grote Waal de grond in'. In: Dagblad voor Westfriesland 4 juni 1966.
- ANONIEM (1969). 'Experimentele woningbouw te Hoorn'. In: Bouw 24 (no. 48, 29 november 1969), pp. 1944-1947.
- ANONIEM (1973). 'Hoorn'. In: Plan 12, pp. 46-49.
- ANONIEM (1976). 'Renovatieplan voor huizen Grote Waal: Overeenstemming gemeente en woningbouwvereniging'. In: Dagblad voor Westfriesland, 18 mei 1976.
- ANONIEM (1976). 'Renovatie "plat-dak" woningen'. In: Noord-Hollands Dagblad, 18 mei 1976.
- BLOM, A., JANSEN, B. EN VAN DER HEIDEN, M. (2004). De typologie van de vroeg-naoorlogse woonwijken. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.
- GEMEENTE DEVENTER (2004). Structuurvisie Diepenveen. Deventer.
- GOTTSCHALK, M.K.E. (1971). Stormvloed en rivieroverstromingen in Nederland. Van Gorcum, Assen.
- HABRAKEN, N.J. (1961). De dragers en de mensen: Het einde van de massawoningbouw. Scheltema & Holkema, Amsterdam.
- PEERDEMAN, TH. (1966). 'Eindelijk bouwen in de Grote Waal: Maar nu in een zeer snelle bouwstroom'. In: Hoornsignaal, januari 1966.
- PEERDEMAN, TH. (1963). 'Werken aan Grote Waal toekomst voor Hoorn'. In: Hoornsignaal, december 1963.
- RIJSWIJK, H. (2005). Van Arbeidersbelang tot Intermaris: 100 jaar wonen, een reis door de tijd, s.l. [Hoorn].