



IMOSS

**STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE**

ESSAY, BLEKERSEILAND DOOR DE JAREN HEEN

04 JANUARI 2019
13100-R

ESSAY

Met dit essay dragen wij bij aan het debat over de geschiedenis van de stad en de omgang met ons erfgoed. De schrijver, Sjoerd Hekking, is actief bij Siesta Amersfoort. Deze stichting spant zich in voor initiatieven voor behoud van industrieel erfgoed in Amersfoort. De paragraaf *vooruitzicht* is geschreven door Dennis Schijff. Hij is stedenbouwkundige bij IMOSS bureau voor stedenbouw bv en onderzoekt momenteel de reële transformatiepotentie van deze plek.

AUTEURSRECHT

Het auteursrecht op alle in dit rapport opgenomen beeldmateriaal en tekst berust bij IMOSS bureau voor stedenbouw bv en Sjoerd Hekking.

Voor eenieder geldt dat niets uit dit rapport mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van IMOSS bureau voor stedenbouw bv.

IMOSS

STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

BLEKERSEILAND DOOR DE JAREN HEEN

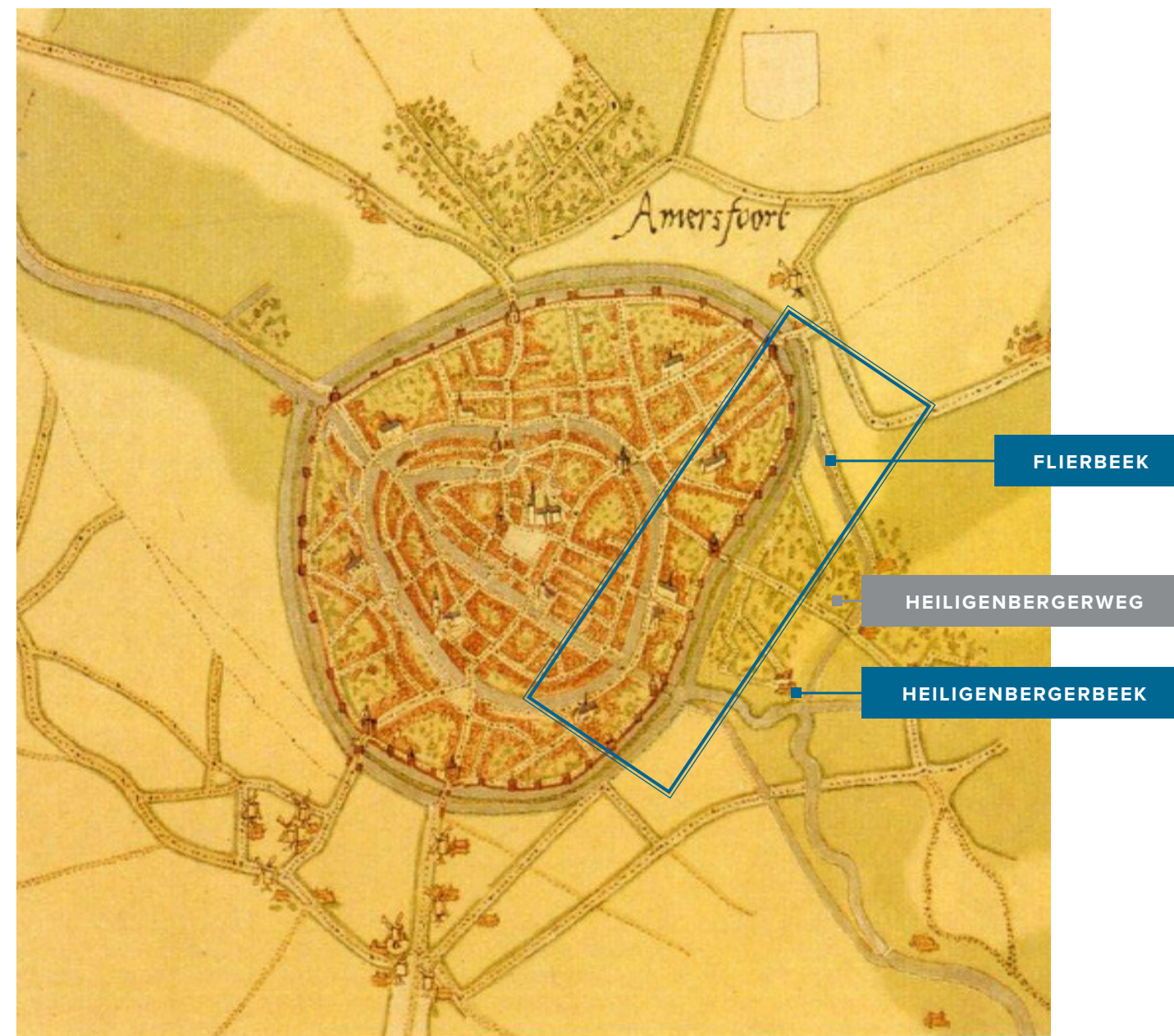
INLEIDING

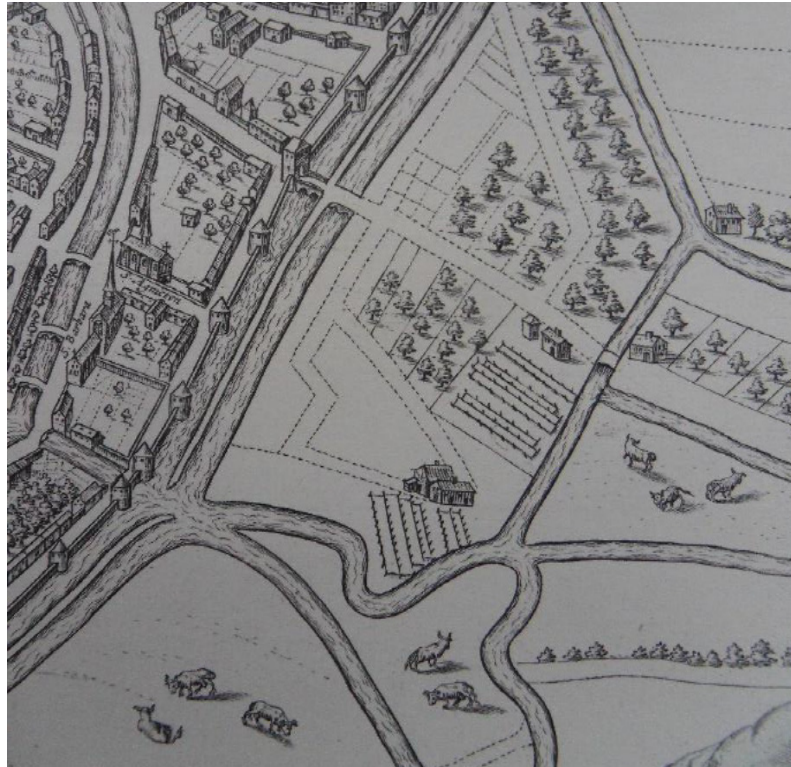
De Stadsring die tussen 1956 en 1958 aan de zuidzijde van de binnenstad is aangelegd, verbond de Amsterdamseweg aan de westzijde met de Hogeweg aan de oostzijde van Amersfoort. Doorgaand verkeer van west naar oost zou voortaan met een halve ringweg om de binnenstad heen worden geleid. In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw is in de achterliggende wijk het verleden bijna volledig uitgewist. Slechts in straatnamen wordt verwezen naar de historie van de plek. Cavalariestraat, Boreelstraat, Galoppeerbaan verwijzen naar de Willem III Kazerne en Amersfoort als garnizoensstad. De Hoopstraat, De Vlijtstraat en de Blekerssingel naar de wasserijen die ooit op het Blekerseiland hebben gestaan.



VAN BOMBAZIJN, BLEKERIJEN EN SOLDATEN

In het verleden werd het gebied omsloten door een stelsel van stromen en beken. In het noorden de Flierbeek – ook wel Vlierbeek of Fliersingel – in het zuiden de Heiligenbergerbeek – voorheen de Lunterse Beek. Beide beken voeden de Oostbuitensingel, die onderdeel is van Plantsoen Oost die ten behoeve van de aanleg van de Stadsring later wordt gedempt, die de vesting Amersfoort omsluit. Het gebied ‘Stadsring’ bevat het gebied dat ligt tegenover de voormalige Oostbuitensingel, nu Plantsoen Oost, tussen de waterpoort Monnikendam, Andriespoort - Andriesstraat - tot halverwege de Kamperpoort, waar de Stadsring afbuigt en Hogeweg wordt. Het gebied wordt door de Heiligenbergerweg doorsneden. Oude kaarten van Amersfoort laten zien dat het gebied buiten de muren, ten oosten van de binnenstad, een rijk historisch verleden kent. De kaart van Jacob van Deventer uit 1560 laat zien dat er toen al sprake was van landbouw- en industriële activiteiten aan de oostzijde van de vesting vanwege de aanwezigheid van schoon, helder stromend water. Het historisch stratenpatroon is hier al goed zichtbaar. De Driesjespoortweg, later Heiligenbergerweg, zal als centrale as tot 1982 gehandhaafd blijven.





1588 Braun & Hogenberg-kaart- detail



1649 Blaeu-stadsplattegrond- detail

PERIODE 1588-1882

Op de kaarten van Braun & Hogenberg (1588) en Blaeu (1649) zijn de activiteiten onder de stadsmuren bij de stadsgrachten en de beekjes die bij Monnikendam de stad in kwamen goed zichtbaar. De eerste spinnerijen, weverijen en blekerijen hebben zich in dit gebied gevestigd.

Op de kaart van Braun & Hogenberg (1588) zien we langs de oevers van de beek de rekken staan waarop de lakense stoffen worden gerekt en gedroogd na het vollen en wassen. Er wordt zelfs beweerd dat de hier afgebeelde bomen moerbeibomen zouden zijn. Op de moerbeiboom legt de zijderups haar eitjes. Uit haar cocon werd zijde gesponnen. Zeventig jaar later zien we op de kaart van Blaeu (1649) dat de lakenindustrie flink is gegroeid getuige de uitgestrekte bleekvelden.

Deze zogenaamde bombazijn blekerijen lagen gunstig want voor het bleken had men behalve zon ook schoon water nodig. Er moest op geregelde tijden helder water over de lappen textiel gesprend worden om het bleekproces goed te laten verlopen. In 1829 wordt begonnen met de sloop van de stadsmuren en demping van de gracht. Restanten van de muur zijn nog aanwezig langs de Sint Annastraat, Achter de Kamp en Binnen de Veste/ Waltoren. Tevens zijn de Koppelpoort, Kamperbinnenpoort en Monnikendam bewaard gebleven. De aanleg van de plantsoenen rondom de binnenstad, die zijn ontworpen door architecten H. van Lunteren en J.D. Zocher jr., begint erna. Als onderdeel van het plantsoen wordt er een singel gegraven. Veel later wordt, ten behoeve van de aanleg van de stadsring, een groot deel van de singel weer gedempt.



1838 Plantsoen bij Monnikendam-N Berkhout-aquarel



1850 Blekerseiland



1870-79 Het Hoogerhuis aan de Flierbeek

Ondanks de toenemende industrialisatie en mechanisatie van de weef- en wasprocessen bleef het drogen en bleken op de uitgestrekte velden tot het einde van de 19e eeuw nog grotendeels handwerk waardoor het landelijke karakter van het gebied behouden bleef. Halverwege de 19e eeuw werd een omslag in het gebied zichtbaar getuige de kaart van Thomkins van 1846. Blekerijen en uitgestrekte bleekvelden bleven, maar de verstedelijking

en industrialisatie rukten op en werden zichtbaar in het gebied. Lang gevestigde straatpatronen werden meer zichtbaar en de straten kregen namen: Driesjespoortweg heet nu definitief Heiligenbergerweg. Tussen de blekerijen ontstonden kleine luthoven (zie kaart Thomkins 1846). Het landelijk karakter en de vruchtbare grond omsloten door helder stromend water had aantrekkingskracht op de gegoede burgerij. Buitenhuisen in prachtige landschapstuinen met veel loofhout, koepels, bossages en speelhuisjes.



1846-Thomkins

HOGERHUIS

PERIODE 1882-1945

In 1874 werd Amersfoort, middels de Vestingwet, door de Nederlandse regering bestemd tot garnizoensstad. In 1882 werd daartoe in het gebied van het Blekerseiland begonnen met de bouw van een 'Kazerne voor Bereden Wapens', een kazerne voor artillerie en cavalerie. Later (1934) zou de kazerne bekend worden onder de naam van Prins Willem-III-kazerne. Uit bijgevoegde kaartje is goed zichtbaar hoe ingrijpend de bouw van de kazerne moet zijn geweest voor het gebied. Alle daar gevestigde blekerijen en wasserijen moesten verdwijnen of uitwijken naar het gebied ten zuiden van de Heiligenbergerweg. Het al eerdergenoemde 'Hoogerhuis' aan de Flierbeek zou ook worden gesloopt. De aanwezigheid van helder stromend water bleef aantrekkelijk voor de vestiging van wasserijen en blekerijen. Zo begon in 1899 Richardus Laurentius Kerkhoff in een pand aan Plantsoen Oost – de voormalige Oostbuitensingel - zijn handwasserij en blekerij.



1970 luchtopname Willem III-kazerne – links de Stadsring

In 1913 werd hun bedrijf overgenomen door de familie Lok en zal de wasserij verdergaan als stoomwasserij onder de naam 'Sanitaire Waschindustrie Niveus'. In 1920 verhuisde de stoomwasserij naar de overkant, het Blekerseiland. Het fraaie woonhuis en de fabriek vielen ten offer bij de aanleg van de Stadsring. Na het doortrekken van de rondweg veranderde het karakter van het Blekerseiland. Bij het Blekerseiland begint de Heiligenbergerweg, de historische verbinding met Leusden. Verderop aan deze weg ligt het park Randenbroek.



1937 - *ligging kazerne*



1920 'Sanitaire Waschindustrie Niveus'

PERIODE 1945-1982

Een gecompliceerde opgave, waarvoor de gemeente Amersfoort zich direct na de Tweede Wereldoorlog gesteld zag, was de aanleg van een nieuwe verkeersontsluiting voor de binnenstad. Deze opgave was al in de jaren dertig onderwerp van studie geweest en in de lokale politiek was geen verschil van mening over de noodzaak van een nieuwe verkeersafwikkeling rond de binnenstad. Er waren geen autosnelwegen voor het doorgaande regionale verkeer en alle routes van en naar Amsterdam, Utrecht, Arnhem, Apeldoorn en Zwolle doorkruisten de bebouwde kom van Amersfoort. Een ingrijpend plan was nodig, vooral ook omdat duidelijk was dat gemotoriseerd verkeer een enorme ontwikkeling zou doormaken. Er lagen twee plannen. Zal de oude stad aan het verkeer worden opgeofferd door het uitbreken van straten of zal de prachtige oude gotische stad mogelijk gerestaureerd en het verkeer omgeleid worden. Dudok, stadsarchitect en stedenbouwkundige van Hilversum, werd als supervisor benaderd voor de ontwikkeling van een structuurplan voor de toekomstige stad. Zijn rol zou beperkt blijven tot een adviseurschap van korte tijd, omdat hij groot vertrouwen had in het duo David Zuiderhoek (architect) - Arie-Hendrik Rooimans (stedenbouwkundige). Zuiderhoek en Rooimans

zijn samen de auteurs van het ontwerp voor de ruimtelijke structuur van de stad, vastgelegd in twee samenhangende visies: het Kernplan voor de verkeersafwikkeling en de uitbreiding van het stadscentrum, en het Plan in Hoofdzaak voor de uitbreiding van de stad met nieuwe woonwijken. In Amersfoort is er jarenlang heftig over gedebatteerd, omdat alle betrokkenen zich ervan bewust waren dat de stad voor altijd zou veranderen. Wat aan 'stedenschoon' opgegeven moest worden om een verkeerscircuit rond de binnenstad te realiseren zou nooit meer terugkomen. De noodzaak van een radicale ingreep in de verkeersstructuur rond

de binnenstad was destijds binnen het gemeentebestuur onbetwist, maar daarvoor was het dempen van de Beek nodig en dat heeft een diepe wond veroorzaakt die steeds weer pijn deed. Uit de samenwerking met Dudok kwam één concreet product voort: het Restauratie- en Verkeersplan uit 1946 (zie kaart). In dit plan was aan de zuidzijde en de noordzijde van het centrum van Amersfoort een ring om de stad getekend voor verkeer in één richting, waardoor het Plantsoen en de Beek, die in de jaren daarna zouden worden opgeofferd, konden worden gehandhaafd.



1946 Restauratie- en Verkeersplan-Dudok-detail

Het Kernplan, dat in 1949 in procedure kwam, richtte zich op een verkeersafwikkeling via een rondweg om de binnenstad in plaats van erdoorheen. Voorlopig werd gekozen voor realisatie van een halve Stadsring aan de zuidzijde van de binnenstad met verkeer in twee richtingen waardoor de geliefde Beek en een deel van het daarbij gelegen Plantsoen (Plantsoen-Oost van het Oostbuitensingel) moest worden opgeofferd. Het gemeentebestuur rekende erop dat hier een voorname en monumentale boulevard kon ontstaan. Daaraan zouden belangrijke publieke voorzieningen kunnen worden gesitueerd waarvoor in de binnenstad geen ruimte was, zoals het beoogde nieuwe raadhuis. Het dempen van de Beek vonden velen echter een onaanvaardbare aantasting van de historische begrenzing van de oude binnenstad. In het plan was ook een tunnel onder het spoor opgenomen om eindelijk een goede ruimtelijke verbinding tussen het Soesterkwartier en de binnenstad mogelijk te maken. In diverse toelichtingen op het plan voor de Stadsring en de tunnel onder het spoor drukte stadsarchitect Zuiderhoek zich buitengewoon duidelijk uit over de onvermijdelijkheid van zijn voorstellen, ook als daarvoor een stuk van het 19e-eeuwse plantsoen zou moeten worden geofferd.



Er werd gesproken over de mogelijkheid om de Stadsring te ontwikkelen tot 'een *thing of beauty*, een stedelijke boulevard met een prachtige beplanting en verantwoorde bebouwing, een nieuwe vorm van schoonheid'. Dat vooruitzicht woog uiteindelijk volgens het gemeentebestuur en de gemeenteraad wel op tegen het opofferen van een stuk van de Beek langs het Plantsoen. Ondanks de lovende woorden van veel raadsleden kwam er een golf van kritiek op gang, die zou duren van 1949 tot 1955. Sommigen vonden het dempen van de Beek en daarmee het opgeven van een deel van het 19e eeuwse Plantsoen rond de binnenstad een aanvaardbaar offer. Tegenstanders benadrukten juist de cultuurhistorische waarde van het Plantsoen, dat ontworpen was door de beroemde tuinarchitecten H. van Lunteren en J.D. Zocher jr., die in Nederland veel ontwerpen maakten voor groene gordels rond oude binnensteden in de periode dat oude vestingwallen werden gesloopt. Het dilemma is goed geschetst in een interview met enkele notabelen. Ze betreurden weliswaar de demping van de Beek, maar ze vonden het ook noodzakelijk om Amersfoort op te stoten in de vaart der volkeren. De halve Stadsring die tussen 1956 en 1958 aan de zuidzijde van de binnenstad is aangelegd, verbond de Amsterdamseweg aan de westzijde met de Hogeweg aan de oostzijde van Amersfoort. Doorgaand verkeer van west naar oost zou voortaan met een halve ringweg om de binnenstad heen worden geleid.



PERIODE 1982-1994

In Amersfoort begon de discussie over de mogelijkheid van een formele 'groeistadstatus' begin jaren '70 ten tijde van de annexatie van de gemeente Hoogland. Tussen 1977 en 1981 onderhandelden vertegenwoordigers van het Rijk, de provincie en de gemeente Amersfoort en op 15 mei 1994 liet de minister weten dat Amersfoort voor de periode van 1982 tot 1994 de status van groeistad kreeg om met rijkssteun minimaal 4.000 woningen te bouwen in bestaand stedelijk gebied en 11.000 in staduitbreidingen. Er zijn 8 jaar verstreken tussen de annexatie van de gemeente Hoogland en het besluit om Amersfoort als groeistad aan te wijzen. In die periode kwam de woningbouw in Amersfoort nagenoeg tot stilstand door een gebrek aan grond en bouwplannen. De afbraak van de Willem III Kazerne (1982) om snel woningen te bouwen zorgde voor een trauma in de stad: hier zijn prachtige gebouwen verloren gegaan, ondanks het voorstel van de Amersfoortse architect Jan van Belkum samen met enkele Amersfoortse ondernemers, waaronder architectenbureaus ED en Van Hoogevest en de aannemer Heiligers om de gebouwen te handhaven en een gemengde bestemming te geven. In veel nieuwgebouwde woonbuurten in de jaren zeventig en tachtig verdwenen oorspronkelijke landschappen onder het zand. Zo verdween bijna alles dat nog herinnerde aan de Willem III Kazerne, de wasserijen, het Blekerseiland. Slechts in de straatnamen leeft voort wat ooit was.



1977-78 Sloop Willem III kazerne



1965 Blekerseiland, wasserij de Vlijt (Bron: Serc)



1960 Luchtfoto Willem III kazerne (Bron: Archief Eemland)

Steeds was de vraag aan de orde of de Stadsring wel voldoende *ruimtelijke kwaliteit* en *stedelijke allure* heeft? Een *aantrekkelijke boulevard*, die de bestuurders en ontwerpers van destijds voor ogen stond, met *prachtige beplanting* en *indrukwekkende gebouwen* voor de belangrijke functies van de stad, is het nooit geworden.

VOORUITZICHT

Hoe kunnen wij deze plek weer in overeenstemming brengen met haar rijke geschiedenis en hoe kunnen we tegelijkertijd een modern en prettig stedelijk milieu laten ontstaan? De plek heeft potentie genoeg, oude lijnen liggen letterlijk te wachten om te worden (door)verbonden. De positie in de stad is prachtig, zo nabij de Binnenstad. De plek kan een zeer prettig binnenstedelijk milieu worden waar wandelaars, fietsers en (auto)verkeer voldoende en kwalitatieve ruimte hebben. Een eerste stap zou kunnen zijn om *weer panden te maken in plaats van wanden*. De kantoorgebouwen zijn langgerekt en blokkeren de historische en landschappelijke verbindingen. Nieuwe panden zouden een *prettige 'tussenmaat'* moeten krijgen, geen hoogbouw maar wel een goede stedelijke maat die past bij het beoogde milieu. Sfeervolle plekken die een relatie hebben met de geschiedenis van de plek. *De Heiligenbergerweg weer verbonden met de Binnenstad*. En ten slotte *mooie verbindingen met de bestaande landschappelijke kwaliteiten zoals Plantsoen Oost, de Heiligenbergerbeek en de Flierbeek*.



Stadsring Oost, heden

IMOSS

**STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE**

IMOSS
T 033 448 15 46

Soesterweg 300B
3812 BH Amersfoort

info@imoss.nl
www.imoss.nl