

## Over de auteurs

**Nadine van den Berg** werkt sinds 2006 als zelfstandig fotograaf. In haar fotografie is ze altijd op zoek naar het samenspel van mens en omgeving. Zij maakt portretten op locatie en series waarin de architectuur of het landschap centraal staat. De stedelijke omgevingen en landschappen in Nederland zijn een onuitputtelijke inspiratiebron voor haar.

**Marit Overbeek** is journalist en online storyteller, gespecialiseerd in verhalen over bouw en ruimte. De liefde voor architectuur ontvlamde bij vakblad de Architect, waar zij schreef over interieur & design. Zij is daarnaast mede-initiatiefnemer van de Rotsoordbrug en de Utrechtse Ruimtemakers. Marit ijvert voor meer bewonersinvloed op hoe de stad wordt ingericht. Daartoe schrijft ze onder andere de column 'Utrechters maken de stad' in De Nuk.

**Merel Pit** studeerde af als architect aan de TU Eindhoven, maar werkt nu als architectuurjournalist. Ze heeft gewerkt bij vakblad de Architect en architectenbureau Kraaijvanger. In 2015 richtte ze haar bedrijf Architectuurverhalen op en vier jaar later het architectuurmagazine A.ZINE. Ook geeft ze als gastdocent les op de TU Delft en de Rotterdamse Academie van Bouwkunst en neemt ze vaak zitting in architectuurjury's.

**Tim Verlaan** is universitair docent Geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam en onderzoeker bij het Amsterdam Centre for Urban History. De publicatie van zijn proefschrift over projectontwikkelaars en de Nederlandse binnenstad 1950-1980 verscheen in 2017 als De ruimtemakers.

De Stichting Rietveldprijs reikt elke twee jaar een prijs uit aan een ontwerper die een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de kwaliteit van de gebouwde omgeving in de stad Utrecht. Een jury bestaande uit Marlies Rohmer, Machiel Spaan, Alenca Mulder en Marit Overbeek beoordeelde de bouwproductie van 2017-2019.

De winnaar van de Rietveldprijs 2020 is architect Annebregje Snijders met de overkapping van het busstation van Leidsche Rijn Centrum. Deze publicatie bevat het juryverslag, een foto-essay, een interview met de winnaar en een essay over Hoog Catharijne.

WWW.THOTH.NL

ISBN 978-90-6868-826-9



9 789068 688269

THOTH

RIETVELD PRIJS 2020



‘Door groot en klein te combineren ontstaat vernieuwing. Ik onderzoek wat stedenbouwkundig nodig is en verwerk dit tot een artefact, een kunstproduct’

Annebregje Snijders (winnaar Rietveldprijs 2020)

# RIET

HET BESTE VAN ARCHITECTUUR EN  
STEDENBOUW IN UTRECHT

# VELD

# PRIS

# 2020

UITGEVERIJ THOTH BUSSUM

- 3 woord vooraf  
door **Annemiek Rijckenberg**
- 4 juryverslag  
**TUSSEN EXPERIMENT EN VAKMANSCHAP**  
door **Marit Overbeek**
- 11 winnaar Annebregje Snijders  
**'DEZE PLEK VRAAGT OM EEN GEBAAK VAN FORMAAT'**  
door **Merel Pit**
- 16 foto-essay  
**WINNAAR EN GENOMINEERDEN**  
door **Nadine van den Berg**
- 41 essay  
**HOOG CATHARIJNE VERGUISD EN VERGRUISD**  
door **Tim Verlaan**
- 48 Colofon  
  
Over de auteurs

De Rietveldprijs is terug: één jaar later dan de bedoeling is de prijs voor het beste gebouwde project van de stad Utrecht opnieuw uitgereikt. Traditiegetrouw gaat dit gepaard met een publicatie – dit keer in een nieuwe opzet en frisse vormgeving.

De jury, onder leiding van architect Marlies Rohmer, bekeek ruim driehonderd projecten uit de periode 2017-2019 waaruit ze acht projecten nomineerde. Toch is de jury niet onverdeeld enthousiast over de kwaliteit van de Utrechtse bouwproductie, zo blijkt uit het juryverslag van Marit Overbeek. Het lijkt alsof Utrecht – misschien wel door de hoogspanning waaronder het zich bevindt – belangrijke opgaven vergeet, of dat de sjeu is verdwenen uit het spel dat gemeente en ontwikkelaars spelen rond grondprijzen, tendereisen en winstmaximalisatie. Juist de plannen waarbij sprake is van gedreven eigenaren, collectief opdrachtgeverschap, stedenbouwkundige regie of duidelijke maatschappelijke ambities drongen door tot de nominaties. Het winnende project was een eenduidige keuze van de jury: het sprookjesachtige tentdak van het busstation Leidsche Rijn. In een interview met de ontwerper en winnaar, Annebregje Snijders, wordt duidelijk hoe creatief en precies met de plek en de opgaven is omgegaan.

De acht genomineerde projecten kwamen in aanmerking voor de DUIC Publieksprijs waarvoor het Utrechtse publiek in groten getale haar stem heeft uitgebracht. De uitkomst van deze stemming was bij het ter perse gaan

van dit boek nog niet bekend, maar inmiddels wel – de Publieksprijs is tegelijk met dit boek uitgereikt.

2020 is het jaar waarin de stad zijn geheelde singel terugkreeg en de herontwikkeling van Hoog Catharijne grotendeels gereed kwam. Dat leek ons een goed moment om aandacht aan de roemruchte geschiedenis van het complex en de kwaliteit van de vernieuwing te besteden. Tim Verlaan schetst in zijn essay het idealisme dat in de plannen van de jaren zestig aanwezig was, en analyseert de kwaliteit van de extra commerciële meters ten opzichte van de verdwenen publieke meters. Licht, overzicht en veiligheid zijn toegenomen – de mythe van de eindeloos ronddwalende bezoeker kan niet voortleven.

Maar er is iets anders verdwenen, schrijft Verlaan. 'Het winkelcentrum is altijd de meest inclusieve en stedelijke plek van Utrecht geweest, waar hangsenioren en -jongeren, dagjesmensen, forensen, paradijsvogels en ook individuen aan de zelfkant van de samenleving het stedelijk ballet dansten.'

**Annemiek Rijckenberg**

Voorzitter Stichting Rietveldprijs

## TUSSEN EXPERIMENT EN VAKMANSCHAP

Marit Overbeek

jury

**Marlies Rohmer** (voorzitter)

**Alenca Mulder**

**Marit Overbeek**

**Machiel Spaan**

De druk staat er goed op in Utrecht. De stad verwacht in 2025 400.000 inwoners en dus wordt er vaart gemaakt met de bouw. In hoog tempo verrijzen er flinke aantallen woningen binnen de stadsgrenzen en krijgen bestaande gebieden en gebouwen een nieuw leven als winkel, werkruimte of culturele ontmoetingsplek. Het gebied rondom het Centraal Station schiet de hoogte in en Leidsche Rijn Centrum krijgt steeds meer vorm. De verbindingen tussen deze twee centra en de andere stadsdelen worden steeds drukker, met name op de fietspaden.

De jury van deze editie van de Rietveldprijs boog zich over de architectonische kwaliteit van deze hoge bouwproductie. Uit ruim driehonderd inzendingen uit de periode 2017-2019 koos de jury architectonische parels aan de hand van vooraf bepaalde criteria. Zijn er waardevolle plekken aan de stad toegevoegd, die meer doen dan die ene functie waarvoor ze zijn bedacht? Ontwerpen die in alle opzichten subliem zijn, de tand des tijds weerstaan, verbazen en verwonderen?

Onvermijdelijk ging het tijdens deze zoektocht over de omstandigheden waaronder onze gebouwde omgeving tot stand komt. Is er in de haast om te groeien nog oog voor de kwaliteit? Is de focus op grote getallen van invloed op de culturele en maatschappelijke waarde, toekomstbestendigheid en duurzaamheid van de opgeleverde plekken? Biedt de huidige manier van aanbesteden nog ruimte voor innovatieve, grensverleggende en op veranderend gebruik inspelende ontwerpen?

Deze vragen leven niet alleen onder ruimtelijke professionals, zo blijkt uit een artikel in het *AD/Utrechts Nieuwsblad*. Daarin stelt binnenstadbewoner Corrie Huiding: 'De groei heeft veel goeds gebracht. Kijk eens hoe mooi Utrecht de laatste jaren is opgeknapt. Maar een leefbare stad is meer dan alleen mooie gebouwen.'

Maar weinig publieke projecten, zoals parken, bibliotheken en scholen, spraken tot de verbeelding. Dat werpt de vraag op of belangrijke opgaven als de vormgeving van het publieke domein en de buitenruimte wel op de agenda staan in Utrecht. En of aanbestedingen wel zo worden uitgeschreven dat ook andere dan risicomijdende ontwerpen een kans maken te worden uitgevoerd.

Op zoek naar dat ene project dat zowel een architectonische parel is als een toegevoegde waarde voor Utrecht, kwam de jury twee keer bijeen. Vanwege maatregelen rond het coronavirus vond de eerste bijeenkomst online plaats, waarin uit alle inzendingen een longlist van twintig projecten is samengesteld. Die zijn door de jury per fiets bezocht, waaruit acht nominaties voortkwamen en de uiteindelijke winnaar.

### Huizenzee

Meer dan de helft van de ruim driehonderd projecten valt in de categorie woningbouw. Nog los van de vraag of andere functies in de stad niet het onderspit delven in deze huizenzee, verbaast de jury zich over de overwegend teleurstellende vormgeving van de productie die ze onder ogen kreeg. Net als in vorige Rietveldprijs-edities wordt ook nu de architectonische kwaliteit betreurd. In Leidsche Rijn, waar grootschalige standaardisering tot gelijkvormigheid leidt, maar ook op verdichtingslocaties. Of het nu rijtjeshuizen zijn of appartementencomplexen: retro-architectuur voert de boventoon. Sober gedetailleerde, uitwisselbare woningen met allemaal een eigen parkeerplek voor de deur. Bovendien vergezeld, vooral op de herontwikkelingslocaties, van een harde openbare ruimte met schamel of zelfs ontbrekend groen.

Dit is niet uniek voor Utrecht, de jury ziet dit op veel plekken terug. Het roept de vraag op of dit het gevolg is van 'crisisbouw': ontwikkelaars speelden toen op safe en er werd vooral gebouwd 'wat mensen wilden'. Of zijn deze wijken het resultaat van stadsbesturen die aanbestedingen vooral gunnen op prijs en niet op kwaliteit? Of stellen gemeentes te weinig supervisors aan, die beeldkwaliteits-eisen en stedenbouwkundige plannen toetsen?

De jury ziet graag ruimte voor experiment én beter geformuleerde aanbestedingen en (groen stimulerende) randvoorwaarden. Door nieuwe woningen vooral in historiserende bouwstijlen uit te voeren zonder een historische relatie

met de plek, ontstaan wijken zonder identiteit. Deze huizen zouden overal kunnen staan. De stad wordt bovendien lastig leesbaar: soms is nauwelijks nog het onderscheid te maken tussen oude en nieuwe delen. Achter de divers ogende gevels gaat programmatische eenvormigheid schuil, oftewel allemaal dezelfde plattegronden waar verschillende gevels op zijn geplakt.

Dat het anders kan, bewijzen projecten die door collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO) tot stand kwamen. Deze vorm van projectontwikkeling, waarbij toekomstige bewoners gezamenlijk opdrachtgever zijn van hun eigen nieuwbouwproject, is te zien op het Veemarktterrein. Zelfbouw of bouwen in eigen beheer geeft de kans andere vormen van (samen)wonen te onderzoeken en biedt ruimte voor experiment. En daar kan een architect meerwaarde toevoegen, door van het geheel meer dan een verzameling van individuele woonwensen te maken. Daardoor zijn er toch vier woningbouwprojecten op de nominatielijst beland.

## Ontspannen en stedelijk wonen

Samen met cc-studio architecture & engineering ontwierpen de bewoners op **Kavel A** aan de Sartreweg/Livarstraat veertien energiezuinige woningen, gegroepeerd rond een flinke binnentuin. De woningen zijn in vier typen verdeeld, waardoor een levendig geheel ontstaat met verspringende hoogtes, vensters in allerlei vormen en verschillende soorten materialen. De witgepleisterde gevel verbindt de woningen aan de straatzijde met elkaar, en onderhoudsvrije houten bekleding doet hetzelfde aan de binnenkant. Het hout sluit mooi aan bij de collectieve tuin en fungeert als speels element, wanneer het de hoek omslaat. De jury ziet dat de bloemrijke binnentuin goed wordt gebruikt en is blij dat niet voor parkeerplekken in de straat is gekozen, maar dat die onder de tuin een plek hebben gekregen. De collectiviteit van het ontwerp kan de jury bijzonder waarderen: in plaats van schuttingen kiezen de bewoners voor een volledig gedeelde tuin. Met als resultaat een grote sociale betrokkenheid.

Ook als CPO-project aangemerkt, maar in ontwerp een tegenpool is **Superlofts Blok Y** – een voor Utrechtse begrippen stoer en stedelijk blok aan de rand van het Veemarktterrein. Achter een strak wit betonnen grid gaan dertig verschillende huizen schuil, die door gevels en balkons in alle soorten en maten voor een divers beeld zorgen. Aan de achterzijde kijken bewoners vanuit een gezamenlijke of privétuin, bovenop de garage, uit op het achterliggende water en groen van een moestuincomplex. Gevarieerd wonen zonder kneuterigheid kan dus ook, prijst de jury.

Architect Marc Koehler bouwde dit Superlofts-concept op verschillende plekken in Nederland waarbij bewoners intekenen op een basisvorm en -proces.

# 23

woonblok  
**CPO KAVEL A VEEMARKT**  
cc-studio architecture & engineering

# 26

woonblok  
**SUPERLOFTS BLOK Y VEEMARKT**  
Marc Koehler Architects

Dat een architect een rol als ontwikkelaar op zich neemt, een nieuwe typologie neerzet en co-creatie tot standaard werkwijze maakt, verdient volgens de jury een pluim. Dit project heeft lef en visie, maakt een statement. Hoewel de eerste bewoners de plattegronden en woninggroottes hebben bepaald, vinden de huizen gemakkelijk nieuwe eigenaars. Het 'maatpak' past dus meerdere mensen en daarmee laat het blok zijn toekomstwaarde zien.

Een andere manier om bewoners en ontwerpers uit te dagen om ontwerp-kwaliteit te leveren, is gevonden op het **Kubuseiland in Terwijde**, waar door BFAS+ Stefan Bödecker een set spelregels is ontwikkeld voor vijftig villa's in kubusvorm. De zelfbouwers moeten trouw blijven aan de kubusvorm, de afmetingen zijn voorgeschreven en alle functies dienen binnen de basisvorm te worden gerealiseerd, van garage en bergruimte tot balkons, serres en dakterrassen. Het resultaat is een veelheid aan woonvormen, materiaalgebruik en oplossingen, die duidelijk verwant zijn. De woningen zijn 'te gast' in een zorgvuldig door landschaps-architectenbureau DS ontworpen openbare ruimte die door de bewoners zelf wordt beheerd. De andere manier van aanbesteding leidt volgens de jury tot de broodnodige architectonische diversiteit en tot gemeenschapsvorming in Leidsche Rijn, en verdient daarom navolging.

In de **patiowoning** aan de Ridderhofstad is te zien hoe een intensieve samenwerking tussen bewoners en architect kan leiden tot verrijking van de binnenstad. Een door de eeuwen heen geleidelijk dichtgeslibde plek is door architect Marcel Martensen opengebrouwen en getransformeerd tot een eigentijdse en duurzame woning voor een jong gezin. Het wonen is ingericht rond een binnentuin. Door de glazen gevels valt er volop daglicht binnen en is er continu contact tussen de ruimtes. Ook op de bovenste verdiepingen zorgen doorkijkjes en vensters voor verbindingen en is de relatie met buiten sterk. Een eeuwenoude steeg is onderdeel van het ontwerp: als achteringang van de tuin. Aan de straatkant is er geen toegang tot de tuin, een duidelijke keuze van de bewoners. De hand van de architect is bescheiden, maar zichtbaar in de kwaliteit van de ruimtes en de verbindingen daartussen. Nergens ruis, overal rust en een ontwerp dat meer is dan de som der delen. De jury vindt het mooi dat er is doorgebouwd op een historisch fundament en dat oud en nieuw elkaar versterken.

## Nieuwe betekenis

Door de druk op de stad komen verlaten of verwaarloosde gebieden en gebouwen weer tot leven. Het winnende project van de vorige editie van de Rietveldprijs, de Werkspoor-kathedraal, is daar een geslaagd voorbeeld van. Inmiddels zijn veel binnenstedelijke transformaties van gebieden langs spoor en water (Rotsoord,

# 29

beeldkwaliteitsplan en supervisie  
**KUBUSEILAND TERWIJDE**  
BFAS+ Stefan Bödecker

# 32

restauratie en verbouw  
**PATIWONING RIDDERHOFSTAD**  
Marcel Martensen Architect BNA BNI

Toch is het Hof van Cartesius genomineerd, omdat dit project schuurt, tegen de stroom in roeit en bewijst dat gebieden ook op andere manieren kunnen worden ontwikkeld, met eigenaarschap voor eindgebruikers. Daarmee is het project van grote culturele en maatschappelijke waarde voor de stad; het vertelt een ander verhaal en het zet de broodnodige transitie in bouwwijzen op de agenda.

### Koninklijke behandeling

Op de fietspaden in Utrecht wordt het steeds voller. Fietsfiles ontstaan op populaire trajecten en door de hele stad verschijnen brede banen rood asfalt om de mobiliteitsstromen in goede banen te leiden. Op één plek transformeerde een in onbruik geraakte spoorverbinding zelfs tot een fiets- en wandelroute: Park Oosterspoorbaan. De jury complimenteert Utrecht met de moed deze open ruimte midden in de stad niet te bebouwen. De kwaliteit van het groen en de plekken om te verblijven vindt de jury echter mager: voor een echt landschaps-park had de lat iets hoger mogen liggen.

Behalve in fietspaden heeft de zelfverklaarde fietsstad van Nederland fors geïnvesteerd in stallingen. Met als hoogtepunt de 'grootste **fietsenstalling** ter wereld' onder het Stationsplein. Een ondergrondse wereld van zo'n schaal realiseren, waar de fietser koninklijk wordt behandeld: dat is uitstijgen boven de opgave, vindt de jury. Met zo'n ingreep zet Utrecht zichzelf echt op de kaart. De drielaagse fietsenstalling door Ector Hoogstad Architecten, met plek voor 12.500 rijwielen, vormt één geheel met het bollendak op het stationsplein. Die luifel rust op de majestueuze betonnen kolommen die in de fietsenstalling het lijntje met de bovenwereld vormen.

Onder de grond benadrukken beton en rood asfalt het utilitaire karakter van het ontwerp. De verschillende fietsstromen worden soepel afgewikkeld en de toegangen naar de perrons zijn goed te vinden. De jury tipt alle Utrechters de doorgaande route tussen de noord- en zuidzijde van het station eens te fietsen: een genot om te rijden. Vanwege de subtiele dakvensters waardoor daglicht toetreedt en doorzichten ontstaan en vanwege de interessante verticale verbindingen. Dit ontwerp verbaast, verlegt grenzen en voegt een fantastische nieuwe wereld toe aan Utrecht.

Het bollendak op het Stationsplein is bedoeld om het station met Hoog Catharijne te verbinden en springt erg in het oog. Toch vraagt de jury zich af of het niet een heel krampachtig gebaar is. Samenhang tussen de verschillende gebouwen in het stationsgebied ontbreekt en het bollendak lijkt publieke ruimte te suggereren waar die juist in toenemende mate een private, commerciële functie heeft: het markeert de loop van horecapaviljoens naar winkelparadijs.

Neerlandia, Tweede Daalsedijk, Zijdebalen) afgerond of in het staartje van de bouw beland. Door (industriële) erfgoed als uitgangspunt te nemen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt de Utrechtse identiteit gewaarborgd. Gebouwen die betekenis hebben voor inwoners, worden niet alleen herbestemd, ze bepalen ook de nieuwe ontwerpen die eromheen verrijzen. Vanwege de grote waarde van deze projecten voor de stad, vond de jury het jammer dat de metamorfose van het postkantoor op de Neude nog niet mee kon dingen.

Van dezelfde architect als het postkantoor is het **Anatomiegebouw** op het Veeartsenijterrein: Joseph Crouwel. Zijn massieve monument uit 1918 kreeg nieuwe betekenis door een samenwerking tussen een particuliere eigenaar (veterinair-farmaceutisch bedrijf AST Farma) en architect Marcel Martensen. Waar vroeger studenten werden ingewijd in de diergeneeskunde, houdt nu de nieuwe eigenaar kantoor als veterinaire-farmaceutische ondernemer. Historische elementen zijn functioneel gerestaureerd en het verrommelde gebouw is letterlijk en figuurlijk opgeruimd. De Snijzaal en het Anatomisch Theater, in gebruik voor nascholing van veeartsen, zijn naar de huidige maatstaven getransformeerd zonder de identiteit van de ruimtes geweld aan te doen. Bovendien zijn er tien appartementen in het gebouw aangebracht, van buiten vrijwel onzichtbaar.

Knap vindt de jury het dat de nieuwe functies zo vanzelfsprekend lijken te zijn ingepast in zo'n krachtig gebouw. De inspanning die deze renovatie en restauratie moet hebben gekost is nergens terug te zien. Dat toont dat de architect een meester in beheersing is. Die opstelling prijst de jury, evenals de goede neus van de architect voor ambitieuze opdrachtgevers.

Wat er gebeurt als architecten initiatief tonen én durven te experimenteren met alternatieve manieren van bouwen, is te zien op het **Hof van Cartesius** in het Werkspoorkwartier. Deze proeftuin voor circulair bouwen wordt in fases gerealiseerd door een collectief van ontwerpers – naast architect en stedenbouwkundige Charlotte Ernst verzorgd door de bureaus RHAW Architecture, Dynamo Architecten, FLUX landscape architecture, het Uitvindersgilde en ArchiFré. Het Hof bestaat uit tien paviljoens rondom een gemeenschappelijke en publiek toegankelijke binnentuin. Binnen een frame van gebruikte bouwmaterialen zoals spoorstaven, bouwden ruim veertig ondernemers hun eigen werkruimtes en gevels af met afgedankte materialen.

De jury zet vraagtekens bij de ontwerp kwaliteit. Bij bouwen met restmaterialen is het uiteraard vooraf lastig te voorspellen hoe het eindresultaat eruit zal zien. Zijn daarom de zelf opgestelde stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden bewust eenvoudig gehouden? De jury vindt het jammer dat er weinig vernieuwende typologieën of ruimtes ontstaan uit dit vooral materiaalgedreven ontwerp, en zou graag willen zien dat de schoonheid van het *objet trouvé* op een originele manier recht wordt gedaan.

## 35

transformatie en restauratie  
**ANATOMIEGEBOUW**  
Marcel Martensen Architect BNA BNI

## 38

proeftuin voor circulair bouwen  
**HOF VAN CARTESIUS**  
Charlotte Ernst i.s.m. RHAW Architecture,  
Dynamo Architecten, FLUX landscape  
architecture, het Uitvindersgilde en ArchiFré

## 20

fietsparkeergarage  
**FIETSENSTALLING STATIONSPLEIN**  
Ector Hoogstad Architecten

De jury werd verliefd op een ander dak: dat van het **busstation** in Leidsche Rijn. De overkapping van tentdoek aan de Centruboulevard/Parijsboulevard springt bij aankomst in Leidsche Rijn Centrum onmiddellijk in het oog; nog meer dan het treinstation en het nieuwe winkelhart zelf. Op de kop van het Berlijnplein dient het busstation als sluitstuk van de grote open ruimte tussen bioscoop, treinstation, culturele vrijplaats RAUM en het winkelgebied. Omdat het busstation bovenop het tunneldak van de A2 staat, zocht architect Annebregje Snijders naar een extreem lichte constructie. Aan tien metershoge kolommen hangt een samengesteld driehoekig stalen frame, waartussen naar onder en naar boven membranen zijn op- en aangespannen. Hierdoor ontstaat een effect als van een kathedraal.

Dit bijzondere gebaar zet een vorm van openbaar vervoer in de schijnwerpers waar veel Utrechters op zijn aangewezen, maar waar meestal weinig liefde en geld overschiet voor het ontwerp van de stations, haltes en wachtruimtes. Het ontwerp van de overkapping op Leidsche Rijn Centrum is juist een ode aan de bus. Dit maakt het wachten tot een genot, en men kan zich er laven aan een samenspel van infrastructuur, techniek, materiaal en vorm. Een inspirerende plek om te schuilen, op adem te komen en te ontspannen, te ontsnappen aan de hectiek van alledag.

Daarmee is het tegelijkertijd een hommage aan het vakmanschap van de architect. De jury bewondert hoe hier met een miniem programma van eisen, een klein budget en de plek op het tunneldak, een overkapping mogelijk is gemaakt. Hier is ambitie getoond en valt er steeds iets nieuws te ontdekken. Wel mag het huisje voor de chauffeurs en de rest van het maaiveld worden meegenomen in deze ambitie, adviseert de jury. Als straks Leidsche Rijn Centrum af is, bindt het dak alle elementen op een vanzelfsprekende manier aan elkaar. Dit is volgens de jury het echte icoon van Leidsche Rijn: een vondst, klassiek en verrassend, vol zeggingskracht, zacht en stevig tegelijkertijd, overtuigend op meerdere manieren, van het grootste gebaar tot het kleinste detail doorgewerkt en daarmee subliem.

**Daarom kent de jury de Rietveldprijs 2020 toe aan Annebregje Snijders met de overkapping van het busstation van Leidsche Rijn.**

10

17

overkapping  
**BUSSTATION LEIDSCHER RIJN  
CENTRUM**  
Annebregje Snijders

11

# winnaar Annebregje Snijders 'DEZE PLEK VRAAGT OM EEN GEBAAAR VAN FORMAAT'

door Merel Pit

Daar waar stedenbouw en productontwerp samenkomen, gaat het hart van architect Annebregje Snijders sneller kloppen. "Door groot en klein te combineren ontstaat vernieuwing. Ik onderzoek wat stedenbouwkundig nodig is en verwerk dit tot een artefact, een kunstproduct." In de Utrechtse wijk Leidsche Rijn ontwierp ze bovenop de tunnelbak van de A2 het winnende busstation, een witte, lichtgewicht 'kathedraal' voor de bus en haar gebruikers. Het tentachtige dak van 2000 vierkante meter valt van verre op. "Ik had gehoopt dat je hem vanaf de snelweg zou kunnen zien, dat is niet gelukt. Maar hier in de stad is de maat goed."

Annebregje Snijders (1975) en ik hebben afgesproken op een terras in Leidsche Rijn Centrum. Eerst een goed gesprek, daarna lopen we naar het busstation en leidt ze me rond. Ze vertelt dat ze in haar werk als architect altijd zoekt naar het evenwicht tussen context, gebruik en techniek. "Ik word gedreven om iets bij te dragen aan de stad. Vanuit de vraag 'Wat is hier nodig?' ga ik op zoek welke gebruikers- en toekomstwaarden ik kan toevoegen. Vervolgens werk ik dit zo nauwkeurig mogelijk uit." Het busstation in Leidsche Rijn is dan ook niet het eerste stedenbouwkundige productontwerp van Snijders in deze nieuwbouwwijk. Toen ze nog bij Jo Coenen Architect & Urbanist in dienst was – tussen 2004 en 2014 – ontwierp ze een fietsbrug van uitgerekte stemvorken en een 100 meter lange betonnen pergola boven de Stadsbaantunnel. "Op mijn eerste werkdag begon ik al te tekenen aan Leidsche Rijn. Met zo'n enorm plan kun je een half mensenleven vullen." Bij haar vertrek kreeg ze de opdracht voor het busstation mee.

De plek van het busstation is aan de kop van het Berlijnplein dat leeg blijft. "Stedenbouwkundig vraagt deze plek om een gebaar van formaat als beëindiging van het plein." Tegelijkertijd is het een vervoersknooppunt, een plek vanwaar mensen vertrekken of aankomen. Door de afwezigheid van een metro- of tramnetwerk, is de bus het belangrijkste vervoermiddel in en rondom Utrecht.

“Elke stad heeft bronpunten, dit is er eentje van. Looplijnen beginnen en eindigen hier. Het hoge dak manifesteert het thuiskomen met de bus.” Vooralsnog ontbreken bij het Berlijnplein de wanden. Snijders toont op een plattegrond van het gebied dat er rondom het plein nog een aantal grote woongebouwen verrijzen. Ze ziet het busstation als een verbindende schakel tussen verschillende buurten doordat het zich onderscheidt van de rest. “De verankering in de omgeving is nu alleen nog te vinden in de belofte van het stedenbouwkundige plan. Al komt de diagonaal van de Centruboulevard wel terug in de lange zijde van het driehoekige tentdak.”

De doorslaggevende randvoorwaarde voor het ontwerp was echter het gestelde maximale gewicht, inclusief extreme sneeuw- en windbelastingeisen. Daarnaast moest het busstation losstaan van de onderliggende tunnelbak. “Anders was ik nooit op een tentconstructie uitgekomen. Na een digitale, stedenbouwkundige modelanalyse, ben ik aan de slag gegaan met houten spaanders en een panty. Zo ontstond een fysiek model dat zichzelf in balans hield. Hiermee ben ik naar een producent gegaan voor een maakbaarheidscheck.” Snijders betrok ingenieursbureau ABT voor de technische uitwerking. Met innovatieve software van de TU Eindhoven hebben ze kunnen bewijzen dat de stalen constructie en de vervorming van het doek stevig genoeg zijn. “Intuïtief wist ik dat het mogelijk was. Ik kon het niet bewijzen, maar dankzij mijn model had ik al veel uitgevonden. Met mijn overtuiging heb ik iedereen in het team kunnen verleiden en meegekregen.”

Voor de uitwerking van het busstation heeft Snijders zich laten inspireren door de verfijning van gotische kathedralen. “Die hebben bijvoorbeeld kolommen die zijn opgebouwd uit meerdere verticalen. Dit heb ik vertaald door de hemelwaterafvoer uit de dragende kolom te halen en erlangs te laten lopen. In drie smalle koperkleurige buisjes wordt het regenwater afgevoerd.” Boven de buisjes bevinden zich drie ringen. De eerste is de klemlijst, de tweede de zeef en de derde een bakje waar het water invalt voordat het via de buisjes wordt afgevoerd. “Dit is het resultaat van de ontwerpvrage om ‘een mooie goot’ te maken. Alles wat erin zit, is nodig en draagt bij aan het beeld. De moeren van de klemlijsten zijn bijvoorbeeld ingezet als versieringen, vergelijkbaar met de manchetten van een overhemd.” Tegelijkertijd heeft Snijders bepaalde elementen ook bewust aan het zicht onttrokken. Zo zijn de kolommen dertig centimeter onder het maaiveld met grote moeren bevestigd. Hierdoor lijkt het alsof ze als ranke tafelpoten op de straat staan. Zo zorgvuldig als functionaliteit en esthetiek in het ontwerp van het busstation samenvallen, zo lomp is het vluchtgebouw van de tunnelbak dat eronder staat. “Dit gebouwtje was al geplaatst bij de aanleg van de tunnelbak. Toen was nog onduidelijk wat erboven zou komen. Gelukkig komt er een metamorfose aan. Ik heb de opdracht gekregen om het in te passen zodat het minder

### ‘Het hoge dak manifesteert het thuiskomen met de bus’







Busstation Leidsche Rijn Centrum.  
Foto: Nadine van den Berg

uit de toon valt." Ook de bankjes waarop de reizigers zitten te wachten zijn niet door Snijders ontworpen. Lodewijk Baljon landschapsarchitecten zijn aangesteld voor het ontwerp voor alle openbare ruimtes in Leidsche Rijn Centrum.

Trots is Snijders vooral op hoe perfect het busstation is gemaakt. "Ik had niet durven hopen dat de naden in het tentdoek zo precies op elkaar aan zouden sluiten. Dat kan alleen als de mensen die het maken er ook liefde voor ontwikkelen." Als ze het over mocht doen dan had ze nog meer duurzame aspecten in haar ontwerp verwerkt door iets slims te doen met wateropvang of energieproductie, iets waar ze ook aan werkt met studenten en onderzoekers van de TU Delft. "Ik ben steeds meer bezig met hoe we onze leefomgeving op een duurzame manier zo comfortabel mogelijk kunnen maken. Hadden we hier iets slims kunnen verzinnen voor het opvangen van hemelwater en het op hete dagen onder het doek te laten verstuiven? Of hoe hadden we met warmteterugwinning uit de tunnel het meubilair kunnen verwarmen? Degelijke gebouwen kunnen ook heel goed showcases zijn voor duurzame innovaties."

We lopen nog een rondje door en om het busstation. Door het tentdoek en de ranke kolommen doet de constructie tijdelijk aan. Als we eronder staan, maar ook van een afstandje. "Het geheel is verplaatsbaar. Ik kan me dat ook goed voorstellen. Ik heb zoveel nagedacht over en getekend aan dit gebied. Ergens geloof ik nog steeds dat hier ooit een groot intercitystation komt als aanvulling op dat in Utrecht Centrum. De verbinding met Amsterdam kan vanaf hier veel sneller." Wie weet. Het is eerst wachten op de ontwikkeling van de directe omgeving, zodat deze witte, lichtgewicht kathedraal ankers krijgt.

**'Ik word gedreven om iets bij te dragen aan de stad'**

# RIET

foto-essay  
WINNAAR EN GENOMINEERDEN  
door Nadine van den Berg

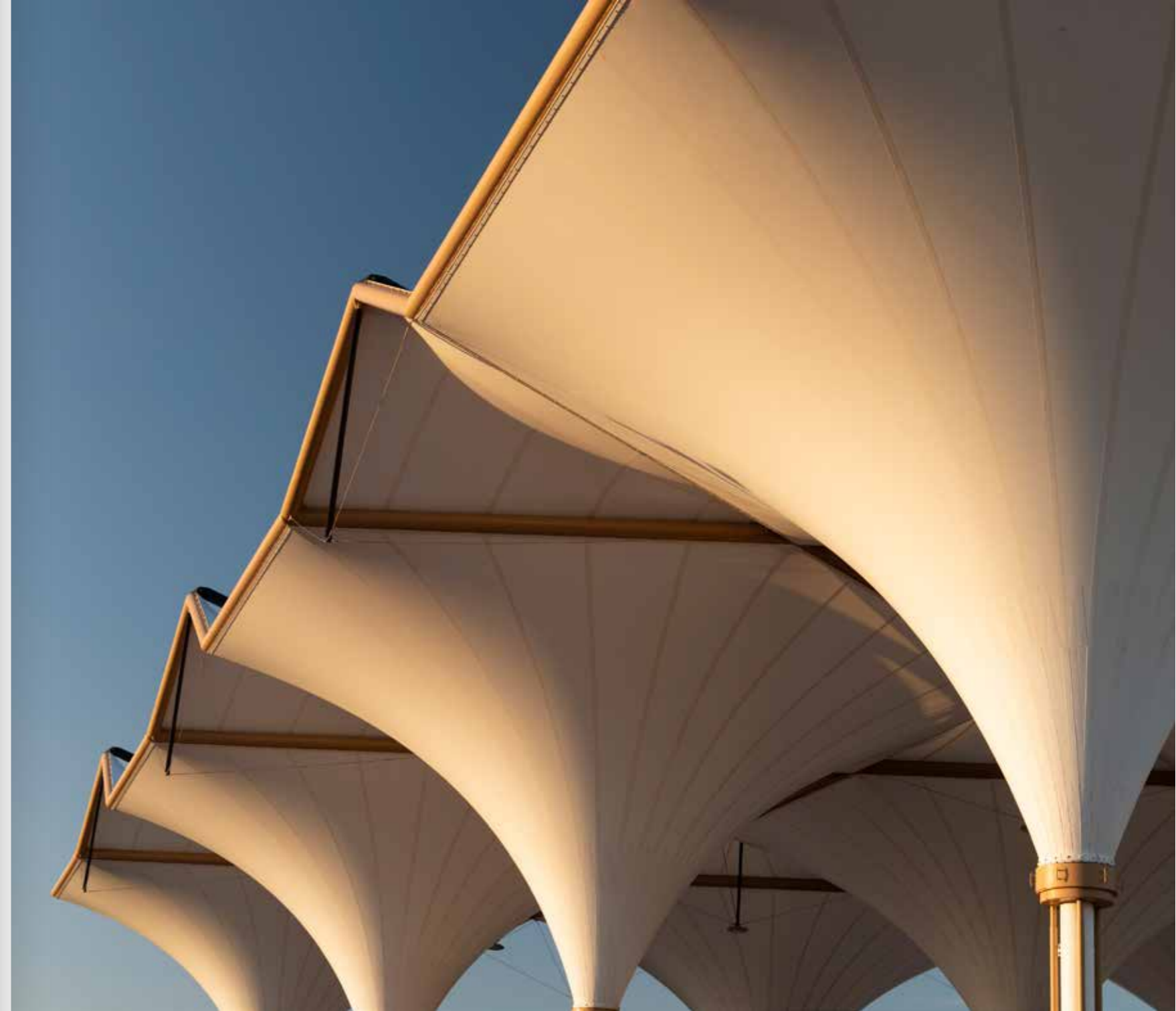
# PRIS

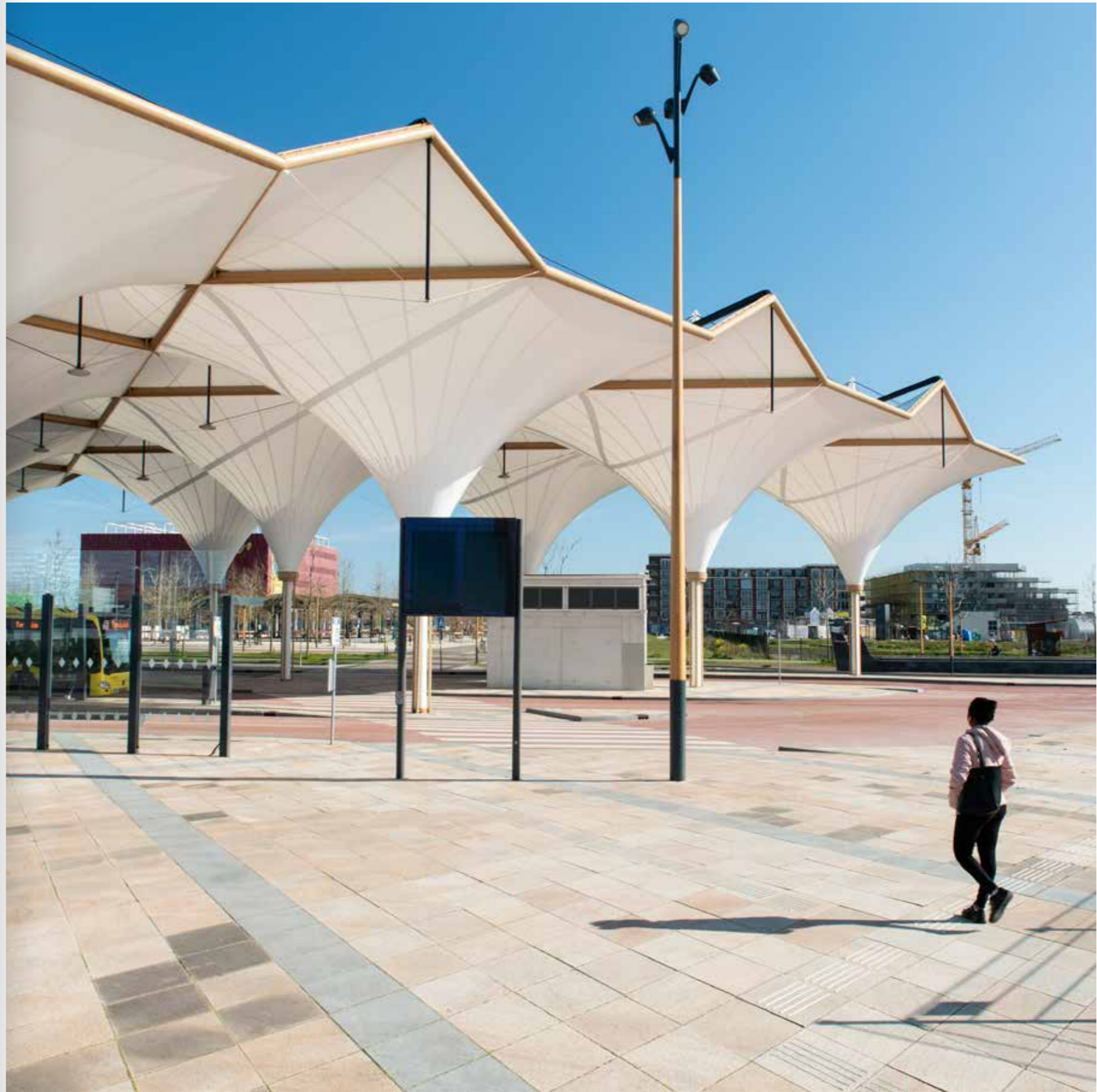
# 2020

# VELD

overkapping  
**BUSSTATION LEIDSCHER RIJN CENTRUM**  
Annebregje Snijders  
Centrumboulevard (Leidsche Rijn Centrum)

**17**  
WINNAAR







woonblok  
**CPO KAVEL A VEEMARKT**  
cc-studio architecture & engineering  
Sartreweg/Livarstraat





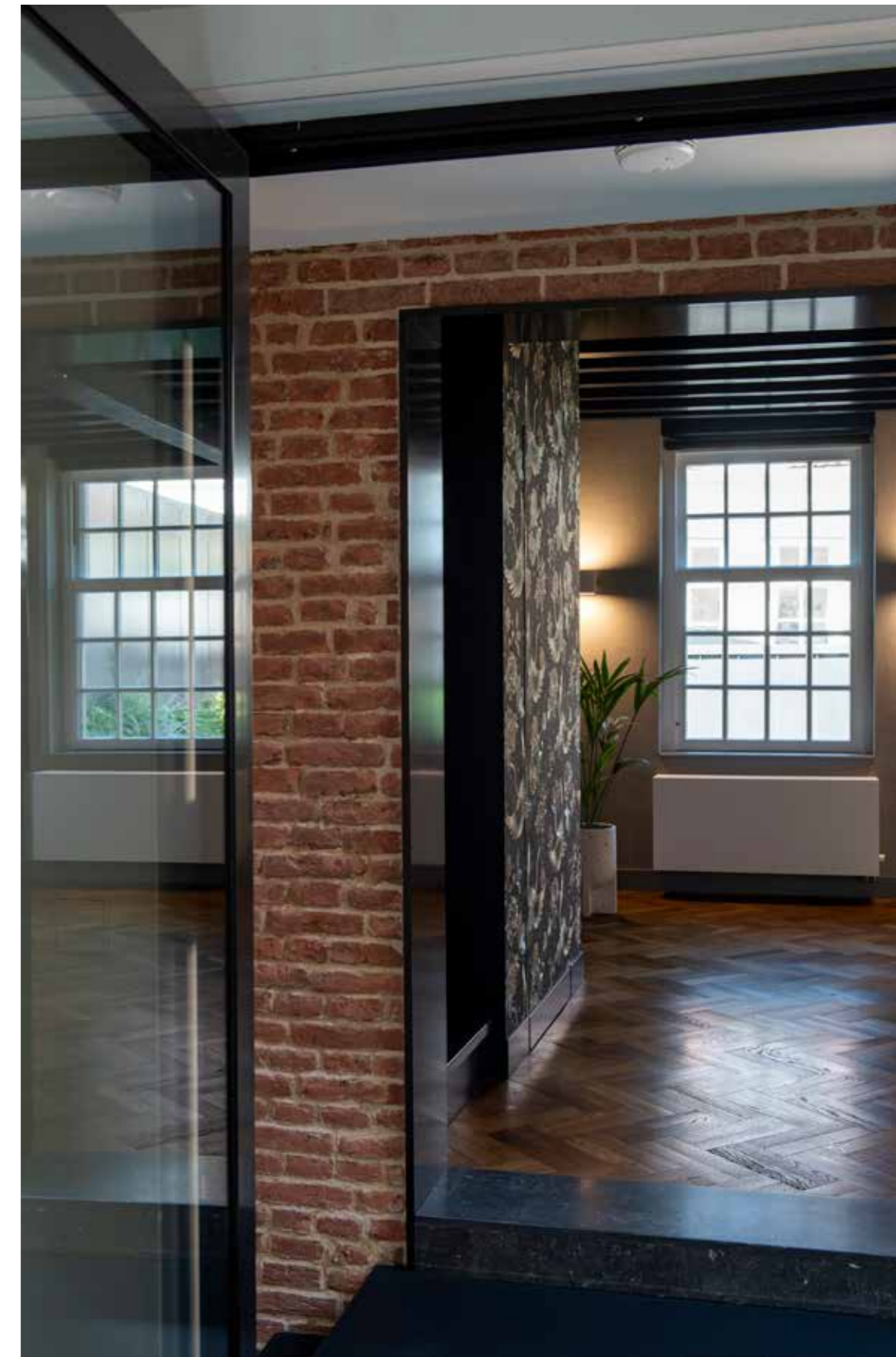


beeldkwaliteitsplan en supervisie  
**KUBUSEILAND TERWIJDE**  
BFAS+ Stefan Bödecker  
Sigmund Rombergstraat

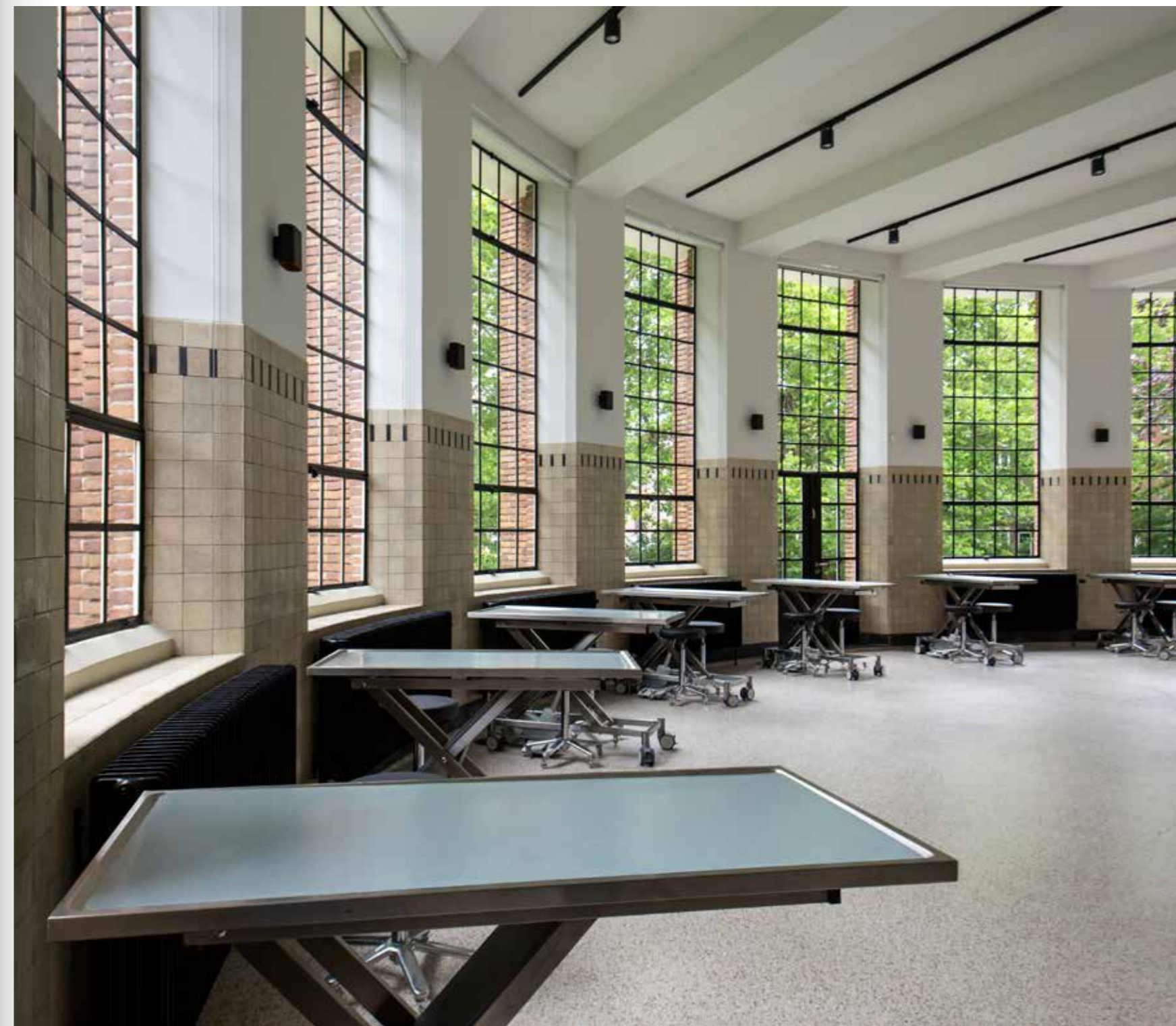








transformatie en restauratie  
**ANATOMIEGEBOUW**  
Marcel Martensen Architect BNA BNI  
Bekkerstraat 141





proeftuin voor circulair bouwen

## HOF VAN CARTESIUS

Charlotte Ernst i.s.m. RHAW Architecture, Dynamo Architecten,  
FLUX landscape architecture, het Uitvindersgilde en ArchiFré  
Vlampijpstraat 94

38



essay

# HOOG CATHARIJNE VERGUISD EN VERGRUISD

Tim Verlaan

Nu het nieuwe Hoog Catharijne langzaam maar zeker uit de steigers komt, maken opiniemakers en architectuurliefhebbers de balans op. De commentaren zijn overwegend positief. Columnist Erdan Balci schreef in *de Volkskrant* dat het complex getransformeerd is van een lelijke secretaresse tot Brigitte Bardot, volgens *Trouw* is de mierenhoop uit de jaren zeventig veranderd in een eigentijds winkelpaleis, en het *Algemeen Dagblad* spreekt van een vlinder die uit zijn cocon is gekropen. Heeft Hoog Catharijne zich na bijna een halve eeuw dan eindelijk ontdaan van zijn reputatie als lelijkste plek van Nederland? Of zal de euforie over het nieuwe ontwerp snel wegebben, net als na de opening van het oorspronkelijke complex in 1973?

Het is door de nieuwe glazen overkapping en verbeterde looproutes een stuk eenvoudiger om de weg te vinden van treinen en bussen naar de oude binnenstad. Dankzij de knip tussen het winkelcentrum en het Centraal Station zijn onverwachte zichtassen ontstaan, waardoor het winkelend publiek en de forensen opeens worden getraakteerd op de kleurige gevels van de kantoorgebouwen van het Godebaldkwartier. Toch zijn met de verbouwing ook nieuwe optische en fysieke barrières opgeworpen. Aan de binnenstadzijde doen de 'blob' van het poortgebouw en de blokkendoos van TivoliVredenburg weinig moeite om zich te schikken naar de menselijke maat. De bewoners van Wijk C kijken niet langer uit op het geschakeerde structuralisme van het oude Muziekcentrum, maar op een glazen muur

twee keer zo hoog als de gevelrij aan de westkant van het Vredenburg. Wanneer zij hun blik richten op de overzijde van de Catharijnesingel zien ze nu de goeddeels blinde plint van het Gildenkwartier, opgetrokken om extra vierkante meters winkelruimte te winnen en de expeditie onder de Mediamarkt weg te werken. Aan de Jaarbeurszijde ontnemt de gitzwarte monoliet van het World Trade Center het zicht op het spierwitte Stadskantoor, als plastische uitdrukking van een vastgoeddynamiek waarin de markt de overheid steeds weer het nakijken geeft.

Veel van het oorspronkelijke Hoog Catharijne is verdwenen. Alleen de Radboudveste lijkt de vernieuwingsgolf van het afgelopen decennium als een rots in de branding te hebben doorstaan. Weinigen zullen treuren om het verlies van de 'patatstraat' en de Catharijnebaan, maar met de verbouwing zijn ook veel publieke plekken voor commerciële functies ingeruild, en enkele bijzondere gebouwen verdwenen. Zo was de sporthal boven de ingang aan de Jaarbeurszijde een gaaf voorbeeld van het spaarzame brutalisme in Nederland – een architectuurstijl die zich sinds enkele jaren mag verheugen in hernieuwde belangstelling. Het van de sloophamer geredde stiltecentrum en het recent verdwenen Mirlitontheater waren plekken waar Utrechters zich konden onttrekken aan het consumptiegeweld van Hoog Catharijne. Beide locaties waren een mooi voorbeeld van de oorspronkelijke functiemenging binnen het complex, waarmee de ontwerpers in de jaren





zestig en zeventig ingingen tegen het toenmalige dogma dat wonen, werken en recreëren zoveel mogelijk van elkaar gescheiden moesten worden.

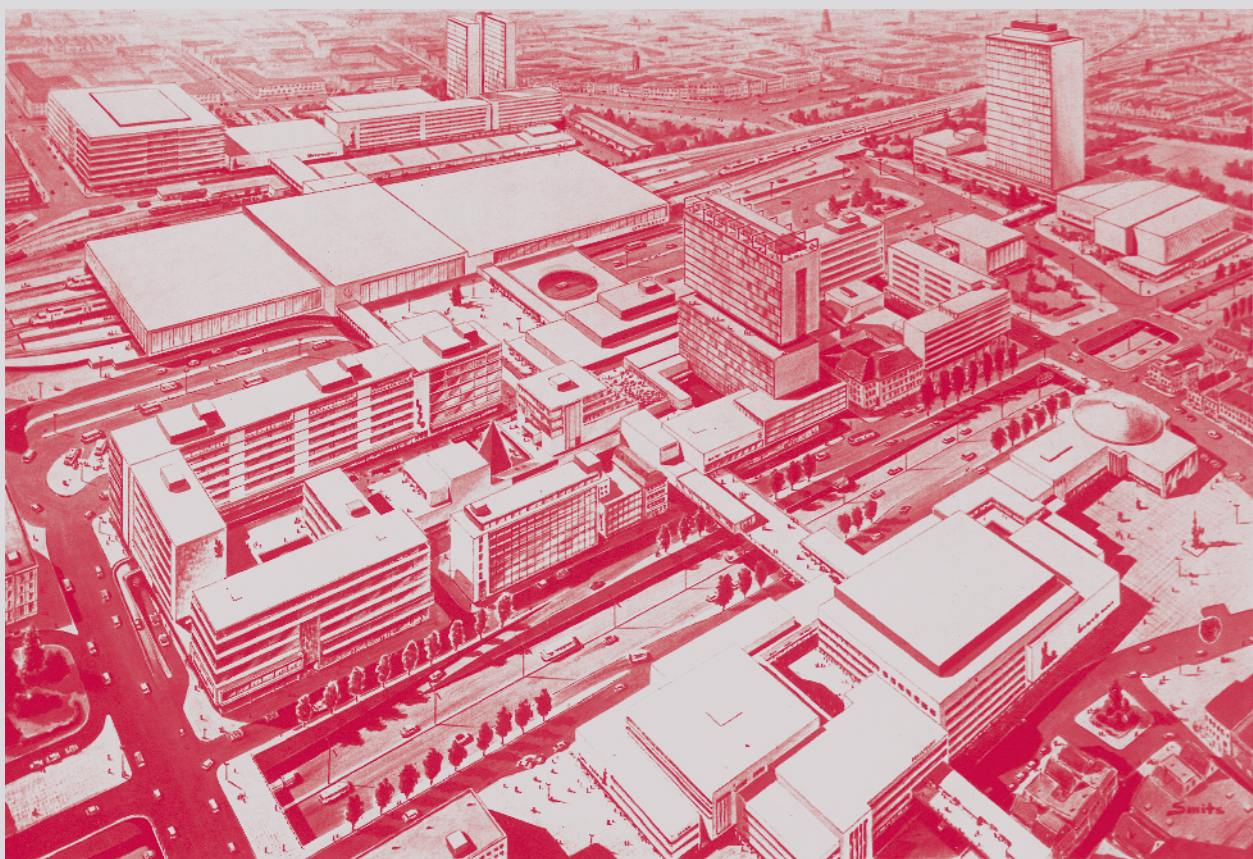
Inmiddels is duidelijk dat de verbouwing voornamelijk het belang heeft gediend van grote internationale modeketens, en dan vooral de verkopers van goedkope wegwerpkleding. Het winkelaanbod is minder divers en veel lokale middenstanders zijn verdreven door de hogere huurprijzen. Eigenlijk past de pseudo-modernistische vernieuwbouwarchitectuur van de huidige eigenaar, het Franse vastgoedfonds Klépierre, uitstekend bij de winkelformules van de kledingketens die ervoor in de plaats zijn gekomen: poenerig, trendgevoelig en weinig gedurfd. Het oude Hoog Catharijne daarentegen hoorde bij Utrecht als de Dom en had door zijn vermeende lelijkheid en labyrintachtige structuur ook bij bezoekers een cultstatus verworven. Wat ervoor in de plaats is gekomen, hoe licht en luchtig het eindresultaat ook mag zijn, is een winkelcentrum van dertien in een dozijn. Gezien de gemengde reacties van Utrechters zelf is het nog maar de vraag of zij de nieuwbouw uiteindelijk in hun hart zullen sluiten.

Toegegeven, de vernieuwing van Hoog Catharijne is door het grote aantal belanghebbenden, de schaal van het project en de traagheid van het besluitvormingsproces een complexe opgave geweest. Eigenlijk wordt al sinds de opening van het eerste bouwonderdeel in 1973 gesleuteld aan de vormen en functies van het geheel, met als mijlpalen het losbarsten van de discussie over het Utrecht City Project in 1987 en het besluit tot de aanpak van het stationsgebied uit 2002 – de stedenbouwkundige vernieuwing die de omineuze titel CU2030 heeft gekregen.

De oorspronkelijke aanleiding voor de bouw van Hoog Catharijne en de reden voor de opeenvolgende pogingen om het complex en zijn omgeving te vernieuwen is altijd groei geweest: groei van de bevolking, de diensteneconomie en de aantallen bezoekers en

reizigers. Het winkelcentrum is nooit uitsluitend bedoeld geweest voor Utrechters, maar vooral ook voor de consumenten in het buitengebied die met de trein en vanaf de jaren zestig steeds vaker met de auto een dag kwamen winkelen. Want zo is het idee voor Hoog Catharijne ooit ontstaan: als autovriendelijke oplossing voor het nijpende ruimteprobleem in de Utrechtse binnenstad. Terwijl de gemeente in onze tijd het hoofd breekt over het in goede banen leiden van het fietsverkeer en de grootste fietsenkelder ter wereld bouwt, was het in de eerste naoorlogse decennia de auto die het stedenbouwkundig denken domineerde. In de tweede helft van de jaren vijftig maakte de stad samen met de Duitse verkeerskundige Max Feuchtinger plannen om de singels te asfalteren en de middeleeuwse binnenstad te doorklieven met verkeerstangenten, alles om ervoor te zorgen dat kantoren en winkels bereikbaar bleven voor de ruimtevreterende automobilist. Het Utrechtse bouwbedrijf Bredero stelde in 1962 onder leiding van directeur Jan de Vries een gedurfd alternatief voor, en zocht direct de samenwerking op met de gemeente, de Nederlandse Spoorwegen en de Jaarbeurs – toen nog gevestigd aan het Vredenburg. Niet de singels en grachten, maar de negentiende-eeuwse stationswijk zou worden opgeofferd aan de vooruitgang. Zo luidde Hoog Catharijne de redding van de binnenstad in, die het leed van de doorbraken en verwaarlozing van andere stadscentra in de Randstad goeddeels bespaard is gebleven.

Evenals vandaag waren de commentaren in de jaren zestig vooral positief – in ieder geval die van opiniemakers en direct belanghebbenden. Raadsleden spraken van een 'bliksemlicht bij heldere hemel', ambtenaren noemden het plan een kwestie van 'pompen of verzuipen' en de vakpers was vooral onder de indruk van het kunnen van de lokale ondernemer, of zoals *Stedebouw en Volkshuisvesting* het in 1964 formuleerde: 'Ieder realistisch gemeentebestuur zal



Vogelvluchtperspectief van Hoog Catharijne  
op de tekenafels, 1967.  
uit: Knickerbocker Weekly

uiterst verheugd zijn als een initiatiefnemer opstaat met brains, geld en pushing-power, welke ervan overtuigd is het probleem binnen tien jaar te kunnen klaren... Als dit project inderdaad lukt, dan zal het niet de beëindiging van een tegenwoordige, maar het begin van een geheel nieuwe periode voor Utrecht betekenen! De Utrechtse architectuur-criticus Karel Wiekart was eveneens enthousiast, en dan vooral omdat het gemeentebestuur de stadsvernieuwing maar niet op gang kreeg. Belangrijk in deze observaties zijn de waardering voor het totaalpakket dat Hoog Catharijne was, en de voorkeur voor de markt in plaats van de overheid bij het toekomstbestendig maken van de binnenstad. Bredero zou immers zowel het ontwerp, de uitvoering als de financiering en exploitatie op zich nemen.

Precies dit voordeel is nu het belangrijkste nadeel van Hoog Catharijne. Met het raadsbesluit om de samenwerking met Bredero aan te gaan, op 11 oktober 1963 genomen met een verpletterende raadsmeerderheid van 41 tegen 2 stemmen, legde het gemeentebestuur de zeggenschap over een belangrijk deel van het centrum in handen van een marktpartij. De zorgen over de macht van Klépierre zijn dus terug te voeren op een gemeentelijke beslissing van bijna zestig jaar geleden.

De waardering voor het oorspronkelijke Hoog Catharijne moet worden verklaard door de wetenschappelijke precisie waarmee Bredero te werk ging, iets waar directeur De Vries zich graag op liet voorstaan: 'Fundamentele research is voor een verantwoorde produktie van ruimte even noodzakelijk als voor de voortbrenging van industriële goederen.' Het complex was uitgedokterd door een jonge ploeg universitair opgeleide stedenbouwkundigen, sociaal geografen en economen, die overtuigend bewijs leverden voor de noodzaak van groots denken. Anders dan nu leek de toekomst van steden in de jaren zestig maakbaar en was het geloof in de vooruitgang wijdverbreid: de economische crises en maatschappelijke onrust van de jaren zeventig en tachtig waren nog ver weg. De technocraten van Bredero kregen aanvankelijk het volste vertrouwen.

Dat begon te veranderen met de discussies over het Muziekcentrum. Omarmd door de Utrechtse bevolking en verguisd door de mannen van Bredero was deze conceptie van Herman Hertzberger een antwoord op het commerciële en zakelijke karakter van Hoog Catharijne. Hier, aan de overkant van de Catharijnebaan, ontwierp de jonge architect in plaats van nóg een verbindingsweg een cultuurtempel voor jong en oud. Met zijn vele zithoeken, nissen en passages nodigde het Muziekcentrum uit tot ontspanning en recreatie in plaats van consumptie en kantoorwerk. Ook sloot het gebouw, anders dan Hoog Catharijne, goed aan op de omringende bebouwing. Na het besluit tot de bouw van het Muziekcentrum kwam de gemeente vanaf 1970 in een lastige spagaat tussen een onwelwillend Bredero en een steeds kritischer bevolking – een situatie die gelijkenissen vertoont met recentere discussies over bijvoorbeeld de toegang tot de perrons van het Centraal Station vanaf de Moreelsebrug. Wat goed is voor de Utrechtse, is niet altijd goed voor de eigenaar van Hoog Catharijne. Uiteindelijk zouden het winkelcentrum en Muziekcentrum beide min of meer volgens plan tot uitvoering komen, waarmee in de binnenstad twee toekomstvisies uit de jaren zestig en zeventig waren verenigd: één waarin de snelle circulatie van goederen en personen centraal stond en één waarin diezelfde personen juist even tot bezinning konden komen onder het genot van een concert of oefensessie.

Rond de feestelijke opening van Hoog Catharijne op 24 september 1973 richtte de kritiek zich steeds vaker op de ondemocratische houding van Bredero, en veel minder op de esthetiek van het complex. Zoals een journalist van het *Utrechts Nieuwsblad* optekende uit de monden van de eerste bezoekers: 'Ja, wat mot je nou, het staat er toch?' en 'Het is misschien wel niet zo mooi, maar eerst stond er nog iets veel lelijkers.' Dergelijke observaties laten zien dat we ons bij de kritiek op het nieuwe Hoog Catharijne misschien vaker moeten bezighouden met de vraag van wie de stad eigenlijk is, en minder met oppervlakkige smaakdiscussies (waar de schrijver van dit essay natuurlijk ook schuldig aan is).

De Clarentuin van Hoog Catharijne, 1977.  
W.H.M. Uilenbroek, Het Utrechts Archief



Muziekcentrum Vredenburg, ca. 1980.  
Het Utrechts Archief



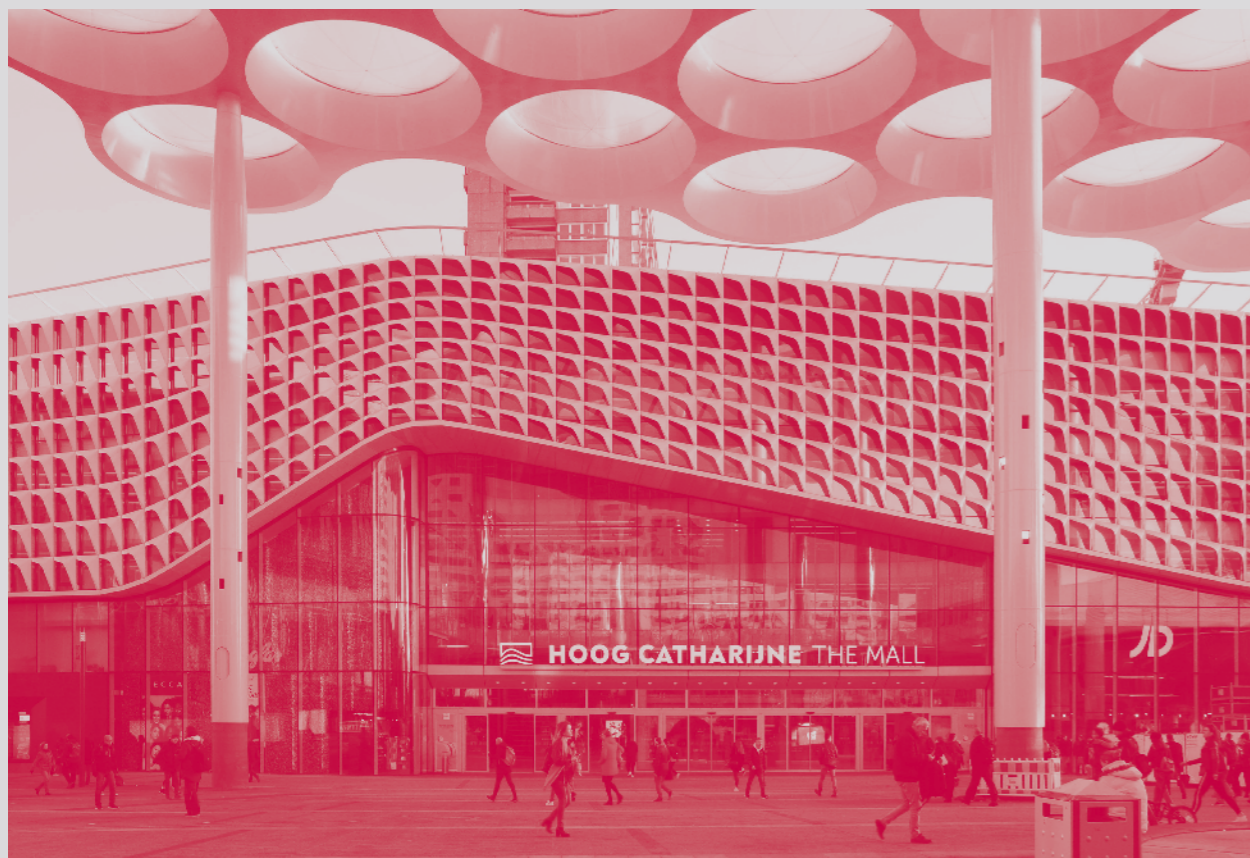


Iedere heemschutter/monumentenbeschermer weet dat elke tijd zijn eigen esthetische voorkeuren heeft, en dat het beton uit de jaren zestig en zeventig met iets meer geduld en liefde evengoed op een monumentenlijst kan staan. Dat bewijst de toenemende populariteit van gebouwen uit dezelfde tijd, waaronder het Amsterdamse Kleiburg en het Londense Barbican Centre. Delen van het oude Hoog Catharijne waren beschermenswaardig als monument voor het optimisme; als herinnering aan een tijd waarin we dachten dat het een goed idee was om in de oude stad ruimte te maken voor de auto en een nieuwe economische orde. Ook als we de ingrepen van toen, die in rap tempo overal ter wereld uit het stadsbeeld verdwijnen, als fouten begrijpen dan nog zijn ze de moeite van het bewaren waard. Evenals de mens kan en moet een stad niet perfect (willen) zijn, en de geschiedenis leert ons dat de stedenbouwkundige succesverhalen van nu de onbegrepen bouwwerken van de toekomst zijn.

Daarom zou het de huidige eigenaar van Hoog Catharijne sieren om het verleden wat vaker te eren. Het terugplaatsen van beelden uit de gevel van het Jugendstilpand *De Utrecht*, dat in de jaren zeventig moest wijken voor het Gildenkwartier, is een aardige geste maar slaat een halve eeuw geschiedenis over. We willen niet dat toekomstige generaties ons straks zien als cultuurbarbaren zonder enig respect voor het naoorlogse erfgoed. Daarom moeten we plekken als de Radboudveste, parkeergarage P6 en de fleurige gevels van het Godebaldkwartier laten voor wat ze zijn. Juist nu we een economische recessie en meer winkelleegstand kunnen verwachten, is het tijd voor een pas op de plaats in de herontwikkeling. Met de fysieke opknappbeurt van de afgelopen twee decennia lijkt Hoog Catharijne ook in sociaal opzicht een stuk saaier en voorspelbaarder geworden. Het winkelcentrum is altijd de meest inclusieve en stedelijke plek van Utrecht geweest, waar hangsenioren en -jongeren,

dagjesmensen, forensen, paradijsvogels maar ook individuen aan de zelfkant van de samenleving het stedelijk ballet dansten. Het is aan de eigenaar van dit stuk Utrecht om in het nieuwe decennium iets aan de stad terug te geven, niet met nog een oogverblindende winkelpui, maar met respect voor het stedenbouwkundig denken van zijn voorgangers en ruimte voor experimenten die niet tot nog hogere bedrijfsomzetten hoeven te leiden.

Alle citaten zijn afkomstig uit de handelseditie van het proefschrift van de auteur, in 2017 verschenen als *De ruimtemakers: Projectontwikkelaars en de Nederlandse binnenstad 1950-1980*.



## Colofon

Deze publicatie verschijnt ter gelegenheid van de uitreiking van de Rietveldprijs 2020.

© 2020 De betreffende auteurs en fotografen,  
Stichting Rietveldprijs, Utrecht en Uitgeverij THOTH,  
Nieuwe 's-Gravelandseweg 3, 1405 HH Bussum.  
WWW.THOTH.NL

### Afbeelding omslag:

Busstation Leidsche Rijn Centrum, Utrecht,  
foto Nadine van den Berg

### Tekst:

Marit Overbeek, Merel Pit, Tim Verlaan

### Samenstelling en redactie:

Arjan den Boer en Mark Hendriks

### Foto-essay:

Nadine van den Berg

### Lithografie:

BFC Graphics, Amersfoort

### Concept en ontwerp:

Beukers Scholma, Haarlem

### Druk- en bindwerk:

Drukkerij Wilco, Amersfoort

### Bestuur Stichting Rietveldprijs:

Annemiek Rijckenberg (voorzitter)

Els Leicher (secretaris)

Danny Wijnbelt (penningmeester)

Arjan den Boer

Mark Hendriks

Martine Leroi

Paul Splinter

De activiteiten van de Stichting Rietveldprijs worden mede mogelijk gemaakt door financiële ondersteuning van:

Gemeente Utrecht

Atelier Willem Noyons

Heijmans

RABO Real Estate Finance

Rutges Vernieuwt

Synchroon

Wonam

Alle rechten voorbehouden. Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Uitgeverij THOTH, Nieuwe 's-Gravelandseweg 3, 1405 HH Bussum.

### ISBN:

978 90 6868 826 9

