



Delft University of Technology

## Het stationspostkantoor in Amsterdam

Zijlstra, H

### Publication date

2004

### Document Version

Final published version

### Published in

Monumenten

### Citation (APA)

Zijlstra, H. (2004). Het stationspostkantoor in Amsterdam. *Monumenten*, 25(3), 18-23.

### Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).  
Please check the document version above.

### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

### Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.  
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

MONUMENTEN is een uitgave van Top/Com  
i.s.m. de Stichting Monumenten

**Redactie** | Jacques Akerboom, hoofd-  
redacteur, Jan Hijl, eindredacteur, Eric Kolen,  
Linda L. Koopmans, Theo van Oeffelt,  
drs. Meindert Stokroos. M.m.v. ir. Eric Blok,  
dr. Pim Brinkman, Kees Geevers, Joop  
Hofmeijer, drs. Carla Rogge en Rienk Terpstra.

**Redactieadres** | Postbus 1, 5430 AA Cuijk  
Internet: [www.tijdschriftmonumenten.nl](http://www.tijdschriftmonumenten.nl)  
E-mail: [info@tijdschriftmonumenten.nl](mailto:info@tijdschriftmonumenten.nl)

**Redactie-adviesraad** | dr. P.W.F. Brinkman,  
H. van Essen, W. Groen, drs. M.H. Stafleu,  
dr. ir. C.S.T.J. Huijts, dr. J.C. Bierens de Haan,  
drs. A.G. Schulte.

#### Regiocorrespondenten |

*Groningen:* Corrie Boer, Groningen *Fryslân:*  
Dick Bloemhof, Leeuwarden *Drenthe:* Olaf  
Ryers en Saskia van Dijk, Assen *Flevoland:*  
Charlotte Leech, Lelystad *Noord-Holland:*  
Jaap van der Veen, Purmerend *Zuid-Holland:*  
ir. F. v. Aart, Leidschendam, ir. Peter Drijver,  
Den Haag *Zeeland:* drs. Berit Sens, Middel-  
burg *Noord-Brabant:* ir. Niels Drijvers, Oister-  
wijk *Limburg:* Coen Eggen, Roermond *Amster-  
dam:* Maarten Fritz, Bussum, *Nederlandse  
Antillen en Aruba:* Michael A. Newton, Curaçao.

**Administratie** | Postbus 1, 5430 AA Cuijk,  
tel. 0485-322922, fax 0485-322944

**Advertentieverving** | Retra Publiciteits-  
Service BV, Postbus 333, 2040 AH Zandvoort,  
tel. 023-5718480, fax 023-5716002,  
E-mail: [tonny@retra.nl](mailto:tonny@retra.nl)

**Druk** | Hassink Drukkers, Haaksbergen

#### Vormgeving en opmaak |

Rieky van der Putten, Venray

**Abonnementen** | Jaarabonnement  
€ 45,00, incl. BTW. Losse nummers € 4,50, incl.  
BTW, excl. verzendkosten. Opgave  
abonnementen aan: Postbus 1, 5430 AA Cuijk.  
Abonnementen kunnen op elk gewenst tijdstip  
ingaan. Opzegging: schriftelijk twee maanden  
voor afloop van de abonnementsperiode.  
Monumenten verschijnt ten minste 10 x per  
jaar. Bedrijfsreportages en advertenties vallen  
niet onder de verantwoording van de redactie.  
Overname van artikelen of gedeelten daarvan  
is na toestemming van de redactie toegestaan  
met bronvermelding; gaarne toezending van 2  
exemplaren aan de redactie van Monumenten.  
ISSN nr. 1382-5054

**Foto voorpagina** | Foto: Luuk Kramer

# De naoorlogse wijken zijn op leeftijd

'O help, is het naoorlogse ook al monumentaal?' Met die zin karakteriseert Anna Vos, stedenbouwkundige bij Royal Haskoning en daarnaast onder andere voorzitter van de Amsterdamse Commissie Welstand en Monumenten, de wijze waarop nog vaak tegen de wederopbouw wijken wordt aangekeken. Deze stadsdelen en woongebieden, gebouwd in de periode 1945 tot 1970, zijn onlosmakelijk verbonden met de bijzondere omstandigheden van de wederopbouw en de opkomst van de verzorgingsstaat. De wederopbouwarchitectuur is op een leeftijd gekomen die een aanspraak op monumentaal mogelijk maakt, terwijl op veel plaatsen sociale verloedering en bouwtechnische achteruitgang hand in hand lijken te gaan.



Foto: Luuk Kramer

De vraag hoe opnieuw karakter kan worden gegeven aan deze enorme gebouwenzee, heeft geleid tot talrijke studies en congressen, maar nog tot weinig antwoorden in de praktijk. 'De waardering vanuit de cultuurhistorie', vat Anna Vos samen, 'is lastig te combineren met de problemen voor de beheerskant en rijmt ook lang niet altijd met het woongenot van de bewoners'. De klassieke methodiek om te beschermen wat van cultuurhistorische waarde is en de rest 'te laten lopen', is bij deze schaal niet meer effectief. Een scherpe analyse wordt gevraagd van de positie van de wijken en hun architectonische, stedenbouwkundige en functionele kwaliteit. Aansluitend is een creatieve kansberekening nodig op wat van geval tot geval haalbaar is. Waar in de ene wijk kan worden volstaan met bouwkundig onderhoud, zal elders de neergang moeten worden bestreden met grootschalige herstructurering, en is de toekomst voor een andere wijk afhankelijk van nieuwe infrastructuur en nieuwe gebouwen.

Veel aandacht in deze uitgave van MONUMENTEN voor de naoorlogse wijken. Hans Vingerling beschrijft een innovatief concept voor de renovatie van naoorlogse portiekflats. In een interview met Theo van Oeffelt bepleiten ontwikkelaar Han Michel en stedenbouwkundige Wouter Veldhuis aandacht voor de ontwikkelingsgeschiedenis. 'Er wordt alleen maar gereageerd op problemen, er is geen enkel oog voor continuïteit'.

THEO VAN OEFFELT

# Het stationspostkantoor

Een maatpak uitgekleet

IR HIELKJE ZIJLSTRA | Op het moment van schrijven van dit artikel wordt er in Amsterdam hard gewerkt aan het slopen van een, in mijn ogen, prachtig gebouw op het Oosterdoks-eiland: het stationspostkantoor van de architect J.P. Elling en B. Merkelbach dat werd gerealiseerd in twee fasen tussen 1961 in 1968. De gebouwen van de eerste fase zullen bovengronds geheel verdwijnen. Alleen het betonnen casco van de hoogbouw en een parkeerkelder blijven gehandhaafd.

De architecten waren vanaf 1953 bezig geweest met het ontwerp voor dit grootste postdistributiecentrum in Nederland. Door een lastige locatie op de rand van Amsterdam aan het IJ, de aangrenzende spoorweg, de aanleg van de IJ-tunnel en de onbekendheid met de Post Mechanisatie Installaties was er sprake van een complexe opgave. Het gehele ontwerpproces leidde volgens de architect Elling uiteindelijk wel tot: 'een maatkostuum in beton'.

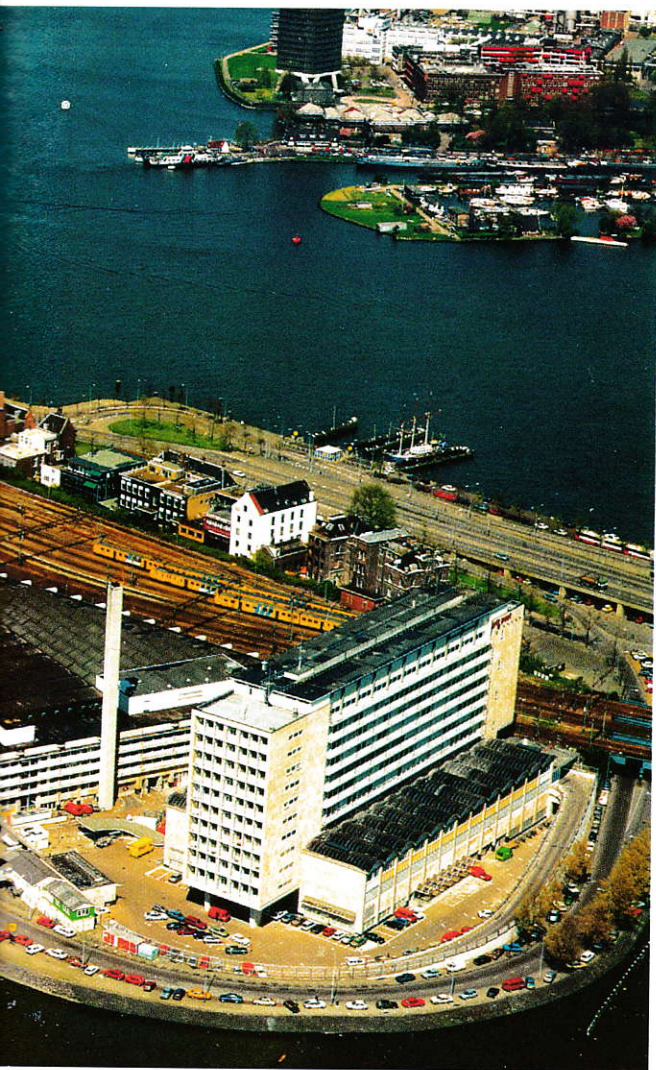
**De hoogbouw die zal worden ontmanteld, het laagbouwdeel wordt gesloopt.** | Foto: R. Rawi, 2003



In de plannen van de stad Amsterdam voor de gehele IJ-oevers wordt het gebouw al decennia 'weggedacht', maar het feit dat de post niet meer per trein maar per auto door Nederland wordt gedistribueerd gaf uiteindelijk de doorslag voor sloop. De Rijksdienst voor Monumentenzorg kon zich er op het laatste moment nog mee bemoeien en uiteindelijk werd de hoogbouw 'gered', maar deze zal wel geheel 'gestript' worden. Het architectenbureau van Eric van Egeraat, supervisor voor het Oosterdoks-eiland, werkt het gebouw zelf uit tot 'een kantoor van deze tijd', gehuld in een nieuwe gevel en van de nieuwste technieken voorzien. Uit oogpunt van duurzaamheid een lichtpuntje, uit oogpunt van cultuur historie een gemiste kans. Waarom kon dit gebouw met een volume van 390.000 m<sup>3</sup>, met daarin een vrij overspannen hal van 41 x 100 m niet aan de functies van bibliotheek, kantoren, muziekcentrum, etc. onderdak bieden?



# oor in Amsterdam



**Luchtfoto van het Oosterdokseiland en het stationseiland uit 1972.** | Uit: Siliakus, H., 'Flying over Europe The Netherlands', Alkmaar 1972

Uiteraard zouden er mutaties plaats moeten vinden en volumes worden toegevoegd, kortom interventies nodig zijn, maar met respect voor het bestaande, zeer wel mogelijk. Volgens mevr. A. Harmsen, projectarchitect, wilden zij (Van Egeraat en Associates) het wel anders, maar de ontwikkelaar niet. Volgens mij wilde de stad Amsterdam het ook niet, terwijl zij rond 1953 zo'n beslissende invloed had op de verschijningsvorm van het voormalige stationspostkantoor. Rest mij niets anders dan middels dit artikel een aantal unieke aspecten van dit

gebouw aan de orde te stellen als een gedenkwaardig monument van vooruitgang in Amsterdam in de tijd van de wederopbouw van Nederland na de tweede Wereldoorlog.

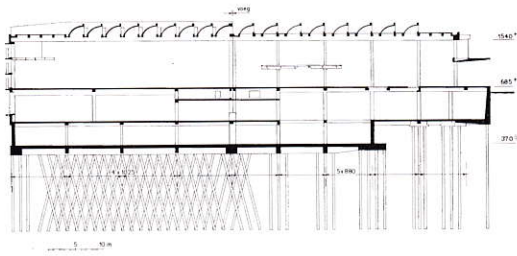
**De locatie** | Het havenfront van Amsterdam groeide in de loop van de negentiende eeuw langzaam aan dicht door de verplaatsing van de havens naar het westen en de aanleg van de spoorweg. De positie van het Centraal Station op een eiland in het IJ stond vaak ter discussie. Blokkeerde het de stad aan het water of was het een goede ingreep het station in het centrum te halen? Op de kaart van 1929 en 1956 zien we een grote toename van sporen op het oostelijke stationseiland ingetekend. Door het reorganiseren van de vele spoorlijnen tot een intensief lijnennet van één maatschappij: de Nederlandse Spoorwegen en door de verplaatsing van een rangeerterrein richting Muiderpoort kon er 28.000 m<sup>2</sup> grond vrij gemaakt worden op het Oosterdokseiland.

Het pakketpostgebouw in Amsterdam dat tussen 1920 en 1924 werd gerealiseerd was een verlengde van het Centraal Station. Er was optimale overslag mogelijk van de post per trein aan het verlengde perron. In het hele land werden in grote steden, nabij het station, de districtspostkantoren, of

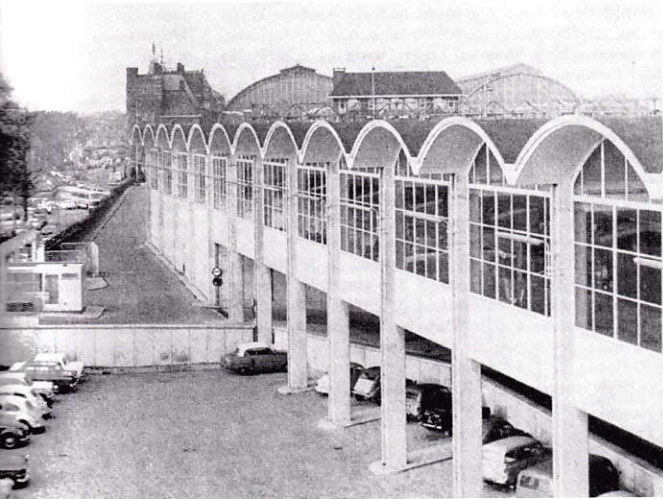


**De entree van het binnenhof met portaal en entree fietsenkelder onder de luifel.** | Uit: Museum Journaal nr. 51, 1968.

de zogenaamde stationspostkantoren, gebouwd. Op het moment dat het postkantoor uit 1924 in Amsterdam te klein werd, was het logisch om nabij het centraal station een nieuwe locatie te zoeken. De N.S. was bereid het voormalige rangeerterrein aan de PTT te verkopen ten bate van het nieuwe postgebouw, alleen de spoorbrug moest verbreed worden met een apart deel voor de treinen die direct konden laden en lossen achter het postkantoor. Het bouwen tegen de spoorlijnen aan, die gewoon in gebruik bleven tijdens de bouw, vergde veel constructieve inventiviteit. Er werd dan ook eerst een complexe damwand geconstrueerd en er vond bronbemaling plaats om de houten palen van de brughoofden te beschermen en de uitvoering van de IJ-tunnel mogelijk te maken. Het feit dat er op een voormalig dijklichaam en spoorwegemplacement werd gebouwd bracht bij de ontgraving van het bouwterrein de nodige verrassingen met zich mee. Om stedenbouwkundige redenen diende het gebouw zo laag mogelijk te blijven waardoor het gehele terrein werd afgegraven op 0,75 m + NAP, gedeeltelijk meer dan 5 meter grond waarin men vele houten palen aantrof van een oude dam in het IJ en een zware fundering van een locomotieven draaischijf.



**Doorsnede over de laagbouw met de spanten die boven het dak liggen.** | Uit: De Ingenieur nr. 47, 1966



**De Oosterdokskade met de door betonnen schalen afgedekte daken van het Briefpostgebouw.** | Uit: De Ingenieur nr. 47, 1966

### Een stedenbouwkundige randvoorwaarde

| De opdracht voor het uitwerken van de plannen voor het districtspostkantoor voor Amsterdam werd in september van het jaar 1953 aan de architecten Merkelbach en Elling verleend. Het zou echter tot februari 1955 duren voordat er een programma van eisen voor het gebouw op tafel lag en er overeenstemming was over de definitieve locatie. In een overzicht van de PTT van februari 1955 werden alle mogelijke alternatieven op andere locaties genoemd en in de afwegingen kwam het Oosterdokseiland, volgens de PTT, als enige mogelijke locatie in aanmerking. In een schrijven van 17 februari 1955 melde de PTT aan de architecten dat er een voorontwerp gemaakt kon worden voor een gebouw aan de Oosterdokskade, alhoewel de Gemeente een alternatief aan de Dijkgracht nog niet geheel losliet. De brief melde aan het slot: 'Mocht U het tijdens de voorbereiding van Uw ontwerp nuttig oordelen contact op te nemen met de Stedenbouwkundige Dienst te Amsterdam, dan zal Prof. van Eesteren zich gaarne zijnerzijds hiertoe ter beschikking stellen.' Naast de eis van de 'welstandscommissie', onder leiding van deze C. van Eesteren, van een laag gebouw langs de sporen, speelde de gemeente ook nog

een rol met betrekking tot de uiteindelijke breedte van het gebouw. Na het inmeten bleek het terrein aanzienlijk kleiner te zijn dan eerder was opgegeven waardoor er zelfs voorstellen kwamen voor een inpandige spoorlijn. Uiteindelijk werd de Oosterdokskade verlegd en werd er een deel aan de zuidkant van het Oosterdokseiland aangeplempt. Er werd een zo laag mogelijk gebouw gerealiseerd langs de spoorlijnen, zodat er contact met het IJ bleef bestaan, met enkel een hoogteaccent op de oostelijke punt bij de brug, de doorgang naar het Oosterdok en de op stapel staande ingang van de IJ-tunnel.

### De compositie van het gebouw

| De locatie van 28.000 m<sup>2</sup>, de randvoorwaarden die gesteld werden door de Gemeente Amsterdam en het programma van eisen, waarin een aantal grote kolomloze ruimten werden voorgeschreven, bepaalden de ruimtelijke opbouw van het gebouw als geheel. Het uitgangspunt vormde de bestaande perronhoogte. Dit niveau: 6,90 m+ NAP, bepaalde de ligging van de aan- en afvoerruimten (expeditie) voor de post per trein. Vervolgens werd van hieruit, door het aftrekken of optellen van functionele hoogtes, de ruimte voor de constructie en de installaties, de verticale maatvoering bepaald. De aan- en afvoer per auto kwam op 0,75 m+ NAP te liggen, 1,25 m onder straatniveau, en daar onder werd nog een kelderverdieping gelegd. Door de Gemeente was 16 meter als maximale maat gegeven voor de hoogte van de gebouwen langs de spoorlijn. De vrije hoogte voor de grote zaal van het briefpostkantoor, die op de tweede verdieping boven de expeditie kwam te liggen, moest minimaal 8,50 meter te zijn. Dit had tot gevolg dat de balken die deze zaal met een maat van 41 meter zouden overspannen, boven het dak kwamen te liggen om binnen de gestelde hoogte te blijven.

Vanuit de locatie en het gebruik kwam men tot vijf zelfstandige delen van het gebouw: de zes meter brede spoorbrug naar het Centraal Station; een 400 meter lang overdekt los- en laad perron; een laag langgerekt trapeziumvormig Briefpostgebouw tegen de spoordijk aan; een hoog slank kantoorgebouw voor de directie en administratie met daaronder uitstekend het lage Pakketpostgebouw.

Ruimtelijk en functioneel liepen de gebouwen over de onderste verdiepingen wel in elkaar over. Het kantoor- en pakketpostgebouw werd vervolgens ook in architectonische uitwerking, door het toepassen van de ronde schaaldaken, als één geheel vormgegeven met het Briefpostgebouw. Tussen de beide gebouwdelen in werd een plein gelegd waar de hoge schoorsteen stond, de entree naar de fietsenkelder lag, de uitrit van de auto's en een doorgang naar de perrons werd voorzien. Aan de westelijke zijde tussen het overdekte perron en de Oosterdokskade reden op het driehoekige terrein de postauto's via een hellingbaan het gebouw in. Onder de westelijke kop van de hoogbouw kwam de hoofdentree voor de kantoren te liggen. Beide toegangshoven werden door eenvoudige betonnen portalen gemarkeerd met de letters 'POST' er op. De hoogbouw werd uiteindelijk bekroond door een in de massa terugliggende dakverdieping waarin de kantine werd ondergebracht en het dak als terras benut kon worden van waar men een prachtig uitzicht had over Amsterdam en omgeving.

### Eén grote hal

| In de doorsnede tekeningen is de ruimtebeleving binnen het gebouw goed af te lezen, door de functie bepaald en architectonisch vertaald in aangename lichte ruimten. Voor de grote postverdeelzaal waren de eisen eenvoudig: 40 x 150 m met een hoogte van minimaal 8,5 meter. Uiteindelijk werd de zaal over een lengte van 100 m zonder tussensteunpunten overspannen. De voortgaande ideeën over de Post Mechanisatie mochten op geen enkele manier door het gebouw in de weg worden gestaan. Dit werd vooral ingegeven door het feit dat deze techniek

nog in ontwikkeling was en men er geen idee van had wat de eisen hiervoor zouden zijn.

Deze grote zaal overspande men met voorgespannen betonnen balken van 41 meter lengte die in het werk werden gestort en bovendaks kwamen te liggen. De aannemer, J.P. van Eesteren realiseerde de spanten met behulp van een stalen hulpconstructie die per drie spanten in bedrijf was. De balken zelf waren 0,75 x 3,5 meter in doorsnede en lagen scharnierend op kolommen van 60 cm in het vierkant. In de spanten werden grote gaten aangebracht waardoor de lichtstraten en waterafvoer door konden lopen. De dakvlakken, gezien vanuit de hoogbouw, waren alom aanwezig. Ze werden voornamelijk met betonnen schalen afgedekt. Men paste twee varianten toe: half ronde en kwart ronde die het daglicht over de gehele gebouwdiepte in de grote zaal liet doordringen. Ook in de sporadische platte daken op het Briefpostgebouw werden nog ronde lichtkoepels geplaatst voor daglicht toetreding. De uitbreidingen van installaties en een te grote mate van daglicht hebben er toe geleid dat er omstreeks 1980 grote delen van de sheddaken werden afgedekt. Aan de voorgespannen balken werden met behulp van trekstangen enkele vloeren opgehangen en aan de noordzijde werd de luifel boven de perrons eveneens kolomloos hier aan opgehangen. Zowel in het interieur als in het exterieur zijn de balken een in het oog springend, structurerend, element dat een multifunctionele ruimte mogelijk maakte.

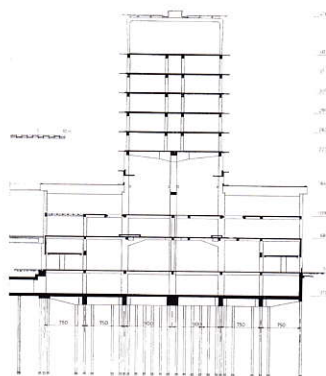
**Het kantoorgebouw** | De lengte van de hoogbouw, dat zal worden hergebruikt binnen de plannen van Van Egeraat, werd op 16 x 6 meter gesteld en de breedte op 18 meter. Dit bood royale indelingsmogelijkheden voor de kantoorverdiepingen met een middengangstructuur en een vrije verdiepingshoogte van 3,25 meter. De overspanning op de lagere verdiepingen was 2 x 9 meter en daarboven: 7,50 + 3,00 + 7,50 meter. De laagbouw stak aan beide zijden 2 x 7,50 meter uit onder de hoogbouw, waardoor deze maat ook weer overeenkwam met de stramienmaat van 7,50 meter van het lage Briefpostgebouw.

In de hoogbouw werd de overgang van hoog naar laag gerealiseerd door een grote kolom in het midden onder de hoogbouw te plaatsen die op de hogere verdiepingen overging in

**Het dakaanzicht van Briefpostgebouw waarbij vele daglichtopeningen zijn omkleed.** | Foto: H. Zijlstra, 2003



**Gevelafwerking van het Briefpostgebouw aan de zuidzijde met natuursteen bekleding en balkons.** | Foto: R. Rawi, 2003



**Dwarsdoorsnede over het kantoor- en Pakketpostgebouw.** |

Uit: De Ingenieur nr. 49, 1966.

een dubbelkolomstructuur dat het beeld in de gangen bepaalde. Vanaf deze kolommen tot de gevel konden alle indelingen worden gerealiseerd met verplaatsbare wanden. De dakverdieping was eveneens vrij indeelbaar en kreeg een flinke hoogte door het toepassen van stalen portalen met een lichte bekleding erom heen.

**De gevels** | De afwerking van de gevels bestond uit een natuurstenen bekleding van: Pouillenay een Franse kalksteen, waarbij de plint werd uitgevoerd in diabaas. De ramen en de puien werden in blank geanodiseerd aluminium uitgevoerd om vervolgens te worden de gevels voorzien van een ervoor geplaatst scherm van beton dat als servicebalkons en zonwering dienst deed. Ook werd er binnen de openingen van dit scherm een buitenzonwering van horizontale, aluminium, lamellen aangebracht.

**Het interieur** | In de binnenafwerkingen van het stationspostkantoor werd een sobere materialisatie nagestreefd. De wanden van de grote zalen en trappenhuisen werden betegeld met witte tegels om bestendig te zijn tegen mechanische beschadigingen. In het tegelwerk werd hier en daar een gekleurd vlak opgenomen in een primaire kleur. De trap treden bekleedde men met natuursteen: Alta-kwartsiet en de vloeren van de werkruimten met Mipolam / Marmoleum. Hierbij bracht Industrieel Ontwerper Friso Kramer advies uit over de kleur en vlakverdelingen. In de kantines, keukens en toiletruimten werden dubbelhard gebakken vloertegels van 5 x 5 cm toegepast en op de vloeren van de verdiepingen waar auto's overheen reden legde men asfalttegels. Stalen binnenkozijnen en verplaatsbare binnenwanden in de kantoren

van het administratiegebouw maakten het geheel af. Middels een proeftravee werden de binnenwanden en de gevelpuien van de hoogbouw beproefd.

**De installaties** | Het beeld van het interieur in de grote zalen van de expeditie werd voornamelijk bepaald door de draagstructuur waaronder de Post Mechanisatie (PM) installaties werden opgesteld. In de districtspostkantoren van Den Haag en Rotterdam waren delen van overeenkomstige installaties geplaatst maar een volledige installatie moest nog worden ontwikkeld. Tijdens de bouw van het postkantoor in Amsterdam bleven vele zaken onzeker en men probeerde zo lang mogelijk alle opties open te houden. De PTT stelde Friso Kramer aan als adviseur voor de positionering van de PM installaties in het gebouw.



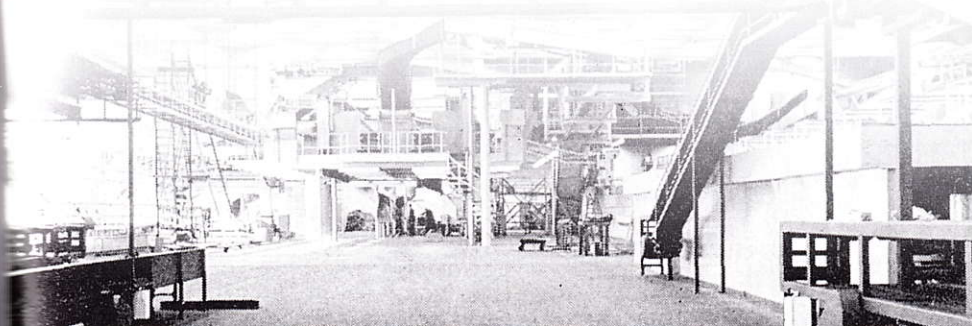
**Het Paketpostgebouw, hoogbouw en laagbouw deel in aanbouw met een proef van de gevelsluitende pui.** | Uit: NAI MELK



**Het interieur van de zaal aan de perronzijde van het Briefpostgebouw.** | Foto: H. Zijlstra, 2003

Naast de PM installaties werkte men voor de grote zalen van de beide gebouwen speciale installaties uit voor: 'het afvoeren van de interne warmtelast, veroorzaakt door verlieswarmte in de machines en verlichtingsinstallaties; het verkrijgen van zoveel mogelijk gelijke klimaatcondities op elke plaats waar personeel werkzaam is en voor het beheersen van het stof- en tochtprobleem, dit laatste vooral daar waar de grote zalen in open verbinding staan met de oost-west lopende rijbaan in het gebouw.'

**Ten slotte** | De installatieadviseur, de heer van der Wel, gaf in 1966 aan dat het nog niet zo zeer de technische eisen waren die de ontwerpers van de gebouwinstallaties voor problemen stelden, maar dat het - vooral in de ontwerpfase - in hoofdzaak ging om het tijdig kunnen beschikken over de juiste gegevens. Dit gold volgens hem overigens eveneens voor de bouwkundige ontwerpers. 'Terwijl de ontwikkeling van de postmechanisatie nog geheel niet was afgesloten, moesten de ontwerpers van de gebouwen beslissingen nemen waarmede deze installaties, althans in de grote lijnen werden vastgelegd. Deze situatie leidde vanzelf tot een ontwerp waarmee een zo groot mogelijke flexibiliteit kon worden bereikt.' Een gebouw met een flexibiliteit dat als geheel een beter lot had verdiend dan de sloop van het meest flexibele deel ervan in de zomer van 2003. ■



## Wethouder Van der Grinten bevestigt eerste monumentenschildje in Eindhoven |

Wethouder Van der Grinten van Eindhoven heeft onlangs het eerste monumentenschildje op het pand Johannastraat 18, in die gemeente, aangebracht. De gemeente Eindhoven wil hiermee aandacht geven aan de monumenten die de stad rijk is. Uiteindelijk worden ruim 1.000 objecten van een schildje voorzien. Eindhoven profileert zich als een moderne stad, met op het eerste gezicht weinig historische bebouwing. Toch heeft Eindhoven meer dan 1.000 objecten die, op grond van hun architectonische of cultuurhistorische waarde, als rijks- of gemeentelijk monument zijn aangewezen. Om mensen bewust te maken van dit erfgoed heeft de gemeente een schildje laten maken om op de voorgrond van de monumenten te bevestigen.

## Cursusprogramma Monumentenzorg in de praktijk 2004 bekend | Een historische opgave voor heden en toekomst |

Het Nationaal Contact Monumenten, de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (samen met de Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek) en het Nationaal Restauratiefonds hebben opnieuw een interessant cursusprogramma samengesteld. Een programma met een, op het eerste gezicht, wellicht 'monumentaal karakter', maar dat óók veel te bieden heeft voor medewerkers, werkzaam in de



'aangrenzende' beleidsvelden, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke ordening en (culturele) planologie. Het programma bestaat uit een 'basispakket' en een aantal cursussen voor 'gevoerden'. Speciale aandacht vragen wij voor de cursussen Belvedere, 'behoud door ontwikkeling', Monumentenzorg

in welstandsbeleid (instrumenten voor ruimtelijk kwaliteitsbeleid), Herbesteding van monumentale complexen en Monumentaal erfgoed (beleid en uitvoering). En natuurlijk de cursus Actualiteiten & Ontwikkelingen, hét regionale platform in de provincie.

Meer informatie kunt u vinden op [www.restauratiefonds.nl](http://www.restauratiefonds.nl). Hier kunt u zich ook aanmelden. De programmapfolder is tevens verkrijgbaar bij het Nationaal Restauratiefonds, telefoonnummer 033 2539833.