



Dit document is opgesteld naar aanleiding van het deelprogramma Wederopbouw van de visie Erfgoed en Ruimte en is een nadere uitwerking van de kernkwaliteiten zoals die genoemd zijn in bijlage 3 van de Visie Erfgoed en Ruimte.

Hengelo

Hengelo binnenstad

Toonbeeld van de wederopbouw

Inhoud

Wederopbouw: tonen van een tijdperk *pagina 2*

Methodiek en leeswijzer *pagina 3*

De wederopbouwperiode *pagina 4*

Wederopbouwkernel Hengelo:

een stad met allure *pagina 7*

Uitgangspunten van het wederopbouwplan *pagina 10*

De kernkwaliteiten *pagina 12*

Conclusie *pagina 15*

Wederopbouw: tonen van een tijdperk

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft in 2011 dertig wederopbouwgebieden geselecteerd uit de periode tussen 1940 en 1965. In deze periode is een groot deel van Nederland opnieuw ingericht. Dat gebeurde op een totaal andere manier dan vóór de oorlog. De geselecteerde gebieden geven met elkaar een goed beeld van hoe er gedacht, gebouwd en ingericht werd en kunnen worden beschouwd als toonbeelden van de Wederopbouwperiode. Ze onderscheiden zich nationaal of zelfs internationaal, bijvoorbeeld vanwege de kwaliteit van de architectuur of als bijzonder voorbeeld van stedenbouw of landschapsinrichting. De Rijksdienst heeft de gebieden in drie gebiedstypen ingedeeld: de wederopbouwkeren (herstelde oorlogsschade), de naoorlogse woonwijken (planmatige opgezette uitbreidingswijken) en de landelijke gebieden (agrarische ruilverkavelings- en landinrichtingsgebieden).

Wederopbouw is één van de vijf prioriteiten uit de rijksnota *Kiezen voor karakter*, de rijksvisie op erfgoed en ruimte die op 15 juni 2011 door de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu namens het kabinet is aangeboden aan de Tweede en Eerste Kamer (TK 2010-2011, 32 156 nr. 29).

De selectie als wederopbouwgebied zorgt in de eerste plaats vooral voor meer aandacht en waardering. Daarnaast wil het Rijk stimuleren dat de bijzondere eigenschappen, de kwaliteiten van de Wederopbouwgebieden, ook in de toekomst herkenbaar aanwezig blijven en als cultureel erfgoed een rol van betekenis spelen in de ruimtelijke ordening.

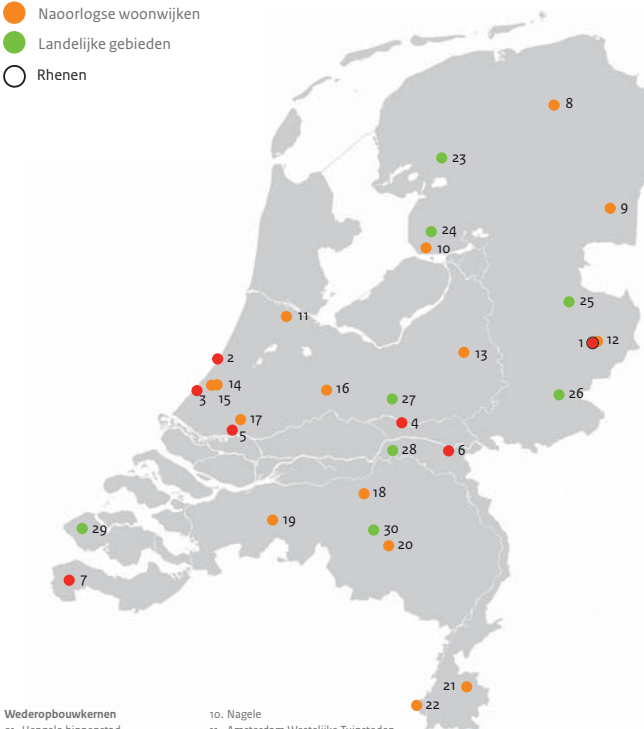
In lijn met de *Beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg* (TK 2009-2010, 32 156 nr. 13) wordt hier in juridische zin invulling aangegeven – niet door aanwijzing als beschermd stads- of dorpsgezicht – maar als uitvloeisel van de verplichting om cultuurhistorie onderdeel te laten zijn van de belangenafweging in het kader van de totstandkoming van bestemmingsplannen, zoals opgenomen in artikel 3.1.6 lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening.

Nu zo'n zestig jaar na de realisatie bouw of aanleg, zijn deze wederopbouwgebieden als gevolg van maatschappelijke en sociaaleconomische veranderingen, object van (ingrijpende) vernieuwingsoperaties. De uitdaging hierbij is om ontwikkelingen en vernieuwing hand-in-hand te laten gaan met het behoud van het bijzondere karakter van deze gebieden.

Kennis, inzicht en begrip van de cultuurhistorische waarden van de wederopbouwgebieden en hun ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis zijn van belang bij het maken van weloverwogen keuzes in de planvormingsprocessen. Dit gebiedsdocument is bedoeld ter ondersteuning hiervan en brengt de bijzondere kernkwaliteiten van één van deze gebieden in beeld: de wederopbouwkeren Hengelo.

30 wederopbouwgebieden

- Wederopbouwkeren
- Naoorlogse woonwijken
- Landelijke gebieden
- Rhenen



Wederopbouwkeren
 01. Hengelo binnenstad
 02. Katwijk aan Zee Boulevardzone
 03. Den Haag Atlantikwallzone
 Kijkduin-Zorgvliet
 04. Rhenen binnenstad
 05. Rotterdam oostelijke binnenstad
 06. Nijmegen binnenstad
 07. Oostburg

Naoorlogse woonwijken
 08. Groningen De Wijert-Noord
 09. Emmen Emmermeer, Angelslo en Emmerhout

10. Nagele
 11. Amsterdam Westelijke Tuinsteden
 12. Hengelo Klein Driene I en II
 13. Apeldoorn Kerschoten
 14. Den Haag Mariahoeve
 15. Leidschendam-Voorburg
 De Heuvel Prinsenhof
 16. Utrecht De Halve Maan
 17. Rotterdam Ommoord
 18. Den Bosch Plan Zuid/De Pettelaar
 19. Breda De Heuvel
 20. Eindhoven 't Hooft
 21. Heerlen Vrieheide
 22. Maastricht De Pottenberg

Landelijke gebieden
 23. Skarsterlân Haskerveenpolder
 24. Noordoostpolder
 25. Vriezenveen
 26. Berkelland Beltrum I
 27. De Groep en omgeving
 28. Maas en Waal-West
 29. Veere Walcheren
 30. Boxtel en Best De Scheeken

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Methodiek en leeswijzer

De methodiek is er op gericht de kernkwaliteiten uit de Wederopbouwperiode te analyseren en herkenbaar in beeld te brengen. Als basis voor de ruimtelijke analyse zijn bestaande studies gebruikt, waar nodig aangevuld met een veldbezoek om de bureaustudie te toetsen. In het colofon van dit document is opgenomen welke studies en rapporten als basis gebruikt zijn voor dit gebiedsdocument. De inhoudelijke focus van de gebiedsdocumenten ligt op de Wederopbouwperiode en de actuele situatie van het gebied. Om de context van de ontwikkelingen te begrijpen, zijn waar nodig relevante ontwikkelingen uit andere tijdsperiodes meegenomen in de analyse.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de wederopbouwperiode in het algemeen en de specifieke ontwikkelingen met betrekking tot wederopbouwkeren (herstelde oorlogsschade) in het bijzonder. In de erna volgende hoofdstukken wordt ingezoomd op het onderhavige gebied en wordt door middel van een gebiedsanalyse geïdentificeerd wat de specifieke kernkwaliteiten zijn die dit gebied tot een wederopbouwgebied van nationaal belang maken.



Bron: gemeentearchief Emmen

De wederopbouwperiode

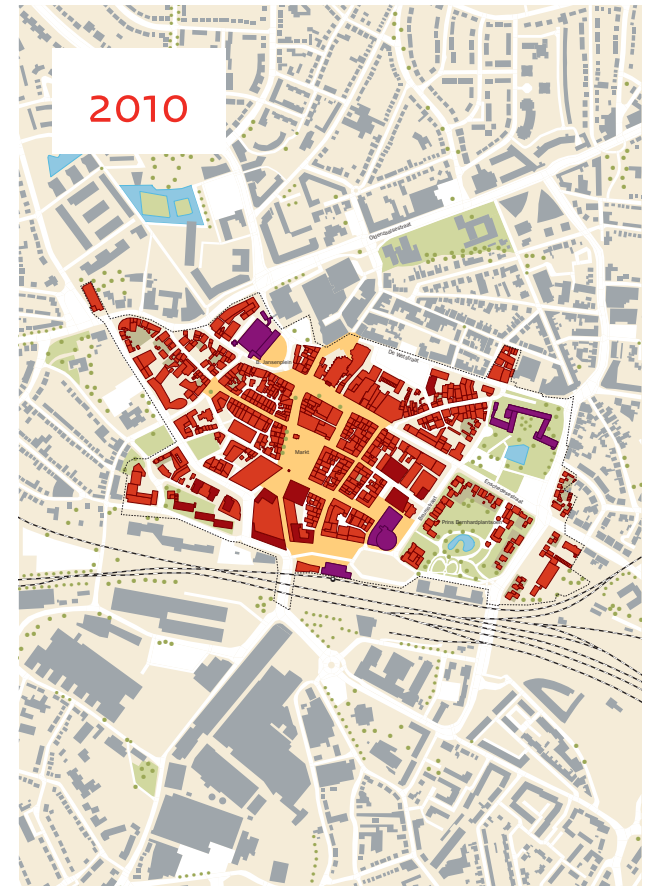
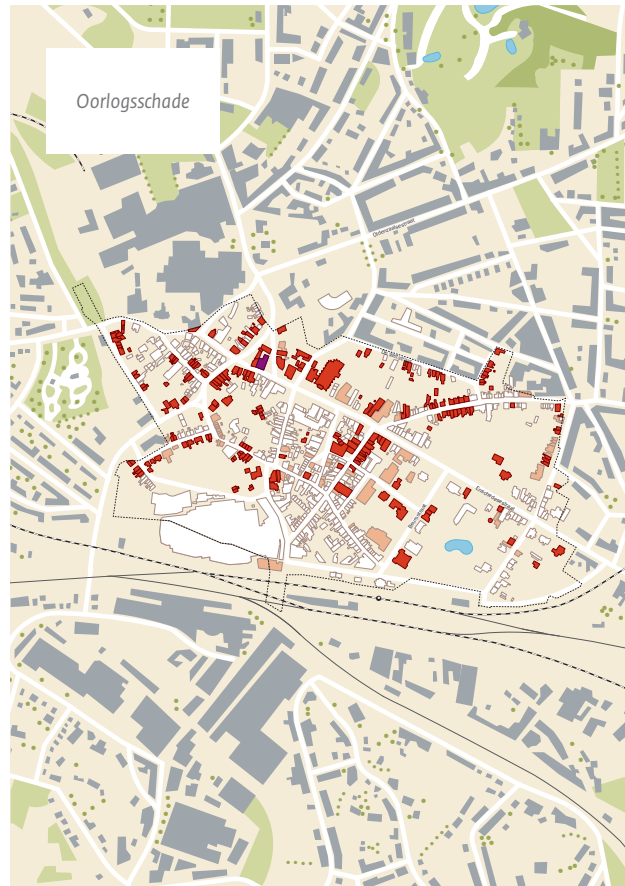
Nederland maakte tussen 1945 en 1965 een ongekende transformatie door. In ruimtelijk, economisch en in sociaal-maatschappelijk opzicht veranderde ons land ingrijpend. Na de Tweede Wereldoorlog was veel landelijk gebied, gebouwde omgeving en infrastructuur zwaar beschadigd geraakt, stonden onder water of lagen compleet in puin. Het herstel van de oorlogsschade en de wederopbouw begon al in de oorlog. Steden en dorpen herrezen uit het puin dankzij krachtige samenwerking en een sterke centrale sturing. In deze periode zijn veel innovatieve en ongekende ontwerpen gerealiseerd, zowel bij stedelijk herstel en uitbreiding als bij de herinrichting van het landelijk gebied en de aanleg van nieuw land.

Wederopbouwplan

De verwoeste en beschadigd geraakte steden en dorpen mochten pas bouwen, nadat de gemeenten een goedgekeurd wederopbouwplan hadden. En hoewel er tijdens de oorlog weinig is gebouwd, is er wel druk gewerkt aan ruimtelijke plannen. Na de bevrijding werd het *College van Algemeene Commissarissen voor de Wederopbouw* opgericht, dat adviseerde over het herstel van de verwoeste (binnen)steden, en namens de minister de goedkeuring verleende aan wederopbouwplannen. Alles wat met bouw, herbouw, de verdeling van bouwmaterialen, aantallen woningen en de inrichting en ordening van het land te maken had, werd centraal door het Rijk geregeld. Deze strikte overheidssturing was ook een gevolg van de krappe financiële situatie in Nederland. Pas na de start van de Amerikaanse Marshallhulp in 1948 om de Europese economie beter op gang te brengen, kwam er ook vaart in de uitvoering van de wederopbouwplannen.

Herstel en vernieuwing

Het herstel van de oorlogsschade werd ook aangegrepen om de verkrotting in de binnensteden aan te pakken. Veel gemeenten wilden meer centrumfuncties, cityvorming: meer winkels, maatschappelijke functies en zakelijke bedrijven, en minder plek voor de woonfunctie. In Rotterdam en Nijmegen keerde maar 10 tot 15% van de woningen terug in de binnensteden. Wanneer we kijken naar de resultaten van de wederopgebouwde kernen, zien we vaak een mix van traditionele vormgeving en moderne inrichting. De kleinere gemeenten wilden meestal een reconstructie van de vooroorlogse situatie. Meer dan aanpassingen voor verbetering van de verkeerssituatie was dan niet gewenst. In de grotere gemeenten koos men vaak voor een modernere invulling. Mede door de eigentijdse architectuur van nieuwe bouwopgaven als warenhuizen en kantoren, de nieuwe verkeersdoorbraken en de grootschaligheid van pleinen is de uitstraling van de vernieuwde binnensteden eerder modern te noemen.



Hengelo binnenstad. Kaarten: MUST



De Markt in Hengelo, vanaf de Telgen. Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Wouter van der Sar



Industriestad Hengelo was gelegen aan een knooppunt van wegen en sporen, 1905. Bron: HCO

Het centrum van Hengelo.
Bron: Rijksdienst voor het
Cultureel Erfgoed, Siebe Swart

Wederopbouw kern Hengelo: een stad met allure

Voordat bombardementen van de geallieerden in oktober 1944 het centrum van Hengelo verwoestten, was de stad een rommelig geheel. Aan het einde van de Enschedestraat lag de dorpskom met het oude stadhuis. Rond het Telgen was een winkelbuurtje ontstaan. Hiertussen lagen huizen, afgewisseld met boerderijen en lege kavels, aan een wirwar van smalle straten. Het was het resultaat van decennialang ongebreidelde groei, zonder vooropgesteld plan. Door de ligging aan een knooppunt van spoor- en autowegen was Hengelo vanaf het begin van de twintigste eeuw uitgegroeid van een landelijk boerendorp tot een fabrieksstad van betekenis, met een belangwekkende textiel- en staalindustrie.

De materiële schade van het bombardement bestond uit 485 verwoeste, 373 zwaar beschadigde en ruim drieduizend licht beschadigde panden. Ook de spoorlijn en een groot deel van de industrie gingen verloren. Het wederopbouwplan moest meer zijn dan een reparatie van oorlogsschade. Het bood de mogelijkheid om langgekoesterde stedenbouwkundige vernieuwingen door te zetten. Hengelo moest een representatief en modern stadscentrum krijgen dat overeenstemde met haar beoogde status als alsmaar groeiende industriestad. De opgave bestond uit een grondige wijziging van de stadsplatte-

grond, het verzorgen van goede (auto)verkeerverbindingen tussen het centrum en de buitenwijken en plek voor voldoende winkels en kantoren.

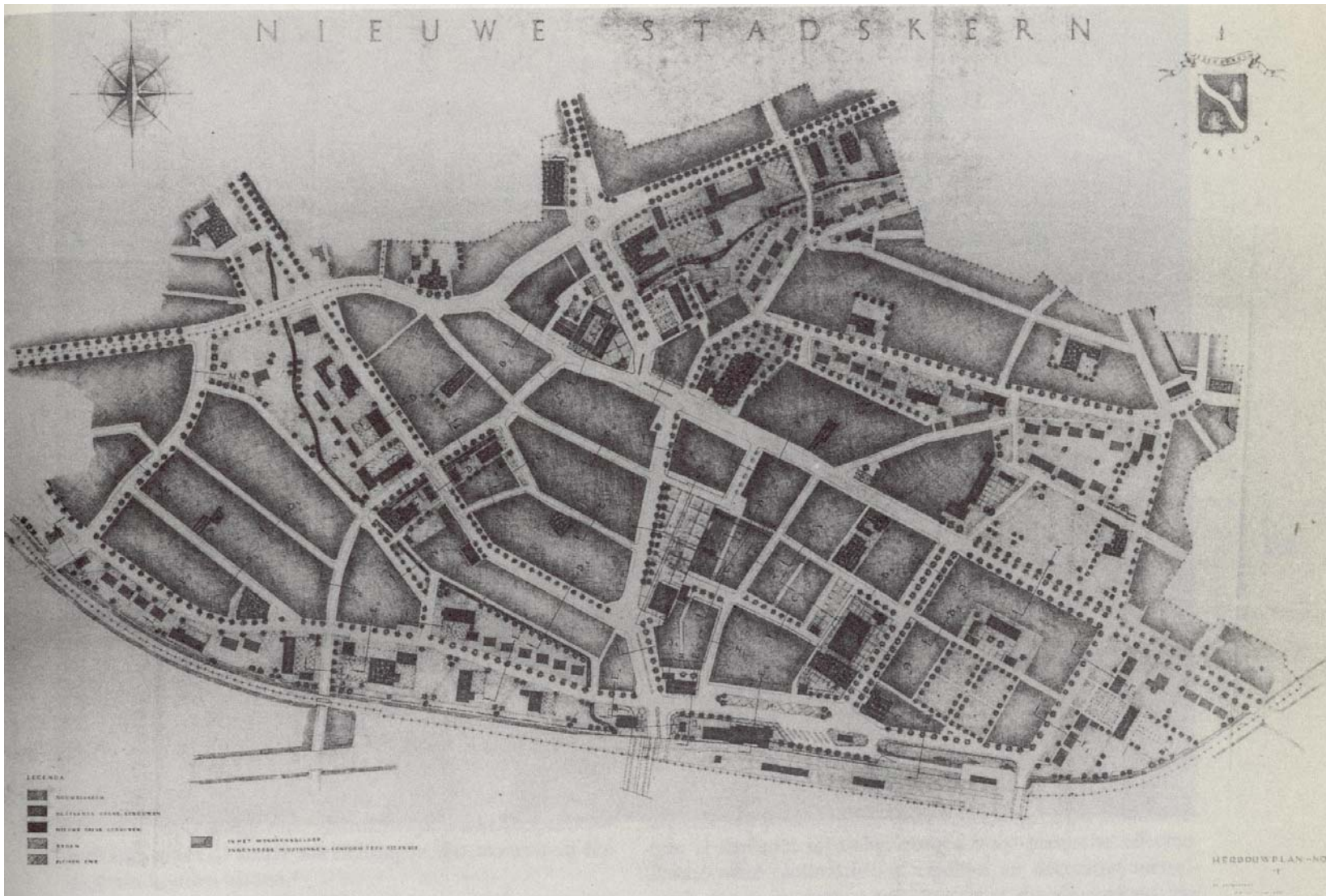
Hengelo ging voortvarend te werk en stuurde in 1945 als een van de eerste steden een wederopbouwplan ter goedkeuring naar Den Haag. De eerste planversie werd in opdracht van de dienst Gemeentewerken en het bureau Wederopbouw Hengelo ontworpen door C. Pouderoyen en W.R. van Couwelaar. Vooral Pouderoyen was door zijn betrokkenheid bij meerdere wederopbouwplannen elders in het land zeer ervaren. P. Verhagen, stedenbouwkundig adviseur van het rijk, had waardering voor het ontwerp van Van Couwelaar en Pouderoyen, maar vond het in opzet te traditioneel. Een meer zakelijke invulling vond hij beter bij de nieuwe status van Hengelo als (industrie)stad passen. Verhagen vroeg een collectief van jonge architecten (A. Komter, M. Duintjer, G.H.M. Holt en S. van Woerden) een alternatief plan te maken. Toch kon niet dit plan, maar een tweede plan van Van Couwelaar en Pouderoyen, de gemeente bekoren, vooral omdat dit betere oplossingen bood voor de verkeersproblemen. Dit plan werd ontworpen in 1947 en goedgekeurd in 1948, waarmee het vooroorlogse karakter bewust werd afgeschud.

Kerngegevens

- *Materiële schade*: 485 verwoeste, 373 zwaar beschadigde en ruim drieduizend licht beschadigde panden
- *Soort schade*: geallieerd bombardement in oktober 1944
- *Ontwerper(s) wederopbouwplan*: W.R. van Couwelaar in samenwerking met C. Pouderoyen
- *Goedkeuring wederopbouwplan*: 1948



Hengelo met een deels opgebouwde stad, omstreeks 1960. Bron: HCO



W.R. van Couwelaar en C. Pouderoyen, definitiefontwerp voor de wederopbouw van Hengelo, 1946 (gewijzigd in 1947). Bron: HCO

Uitgangspunten van het wederopbouwplan

Concrete opgaven waarvoor de ontwerpers van het wederopbouwplan stonden was het scheppen van een duidelijker structuur in het onoverzichtelijke stratenplan, het maken van een betere verbinding tussen het centrum en de arbeiderswijken ten zuiden van de spoorlijn en het ontwerpen van een ruim marktplein met plek voor winkels en vrijstaande kantoren. Ook zou een nieuw stadhuis gebouwd worden als symbool van de moderne stad die Hengelo voor ogen stond.

Het antwoord van Van Couwelaar en Pouderoyen op deze vraagstukken was de aanleg van een nieuw, orthogonaal stratenplan in het centrum, het gebied tussen de spoorlijn en de Enschedesestraat. Bestaande straten werden verbreed en rechtgetrokken. Ter verbetering van het verkeersverloop rond het centrum werd de Beatrixstraat aangelegd en de Marskant verbreed en doorgetrokken tot aan het station, zodat ze met de Wolter ten Catestraat en de Enschedesestraat een ringweg vormden.

De binnenstad werd opgedeeld in vier gebieden met ieder een eigen karakter: het bestuurscentrum met het stadhuis, de stationsomgeving, het commerciële centrum en het winkelgebied rondom de Markt. In het eerste wederopbouwplan was geen ruimte gemaakt voor de bouw van een raadhuis. Pas in het herziene plan werd een raadhuis opgenomen, naast de plek van het in de oorlog beschadigde gebouw aan het einde van de Enschedesestraat.



Het Stadhuis van Hengelo. Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Wouter van der Sar

Rondom het centrum werd een groengordel geregen van bestaand groen langs de Oldenzaalsestraat in het noorden en nieuw groen langs Markant, het spoor, het Prins Bernhardplantsoen aan de Wolter Ten Catestraat en de De Wetstraat. Binnen deze omranding van groengebieden bestond de bebouwing uit gesloten bouwblokken, daarbuiten uit open bebouwing met naar buiten toe steeds lagere dichtheden. Ook binnen de groenstructuur werd bebouwing gepland. Op de overgang naar de fabrieksgebouwen ten zuiden van het spoor kwamen kantoren, meer naar het westen werden villa's en enkele flatgebouwen gebouwd. Het station lag ook in de groenstructuur, westelijk van de vooroorlogse positie. Hierdoor was er ruimte voor een stationsplein en een betere aansluiting op de belangrijkste wegen.



De Europatunnel. Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Wouter van der Sar

Voor een grote verscheidenheid in architectuur stelde Van Couwelaar voor ieder bouwblok een andere architect aan. Deze architect ontwierp het belangrijkste gebouw in het blok en was als supervisor verantwoordelijk voor de architectuur van de andere panden in het blok. Van Couwelaar gaf onder andere opdracht aan H.T. Zwiers, M. Duintjer en G.H.M. Holt. De opzet van Van Couwelaar bleek geslaagd. De straatwanden vertoonden een grote variatie: open en gesloten gevels, balkons en loggia's en platte en schuine daken. In combinatie met bebouwing in twee of drie lagen en brede straatprofielen gaf de architectonische variatie Hengelo een open stadsbeeld. Tot ver in de jaren vijftig werd aan de wederopbouw van de stad gewerkt. Het raadhuis was het laatste grote bouwproject, dat in 1963 werd voltooid.



BISCHOFF

Coöp Samenwerking

De Markt in Hengelo, omstreeks 1955. Bron: Monumenten-hengelo.nl

De kernkwaliteiten

In 'Kiezen voor Karakter', de rijksvisie op erfgoed en ruimte (2011), zijn drie fysieke kwaliteiten genoemd die in de kern beschrijven waarom dit wederopbouwgebied van nationale betekenis is:

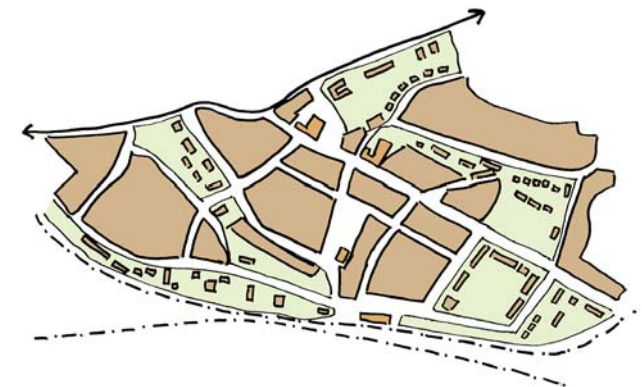
- een wederopbouwplan met vernieuwd, stedelijk karakter en ruimtelijke functieverdeling;
- een variatie en samenhang in een pandsgewijze bebouwing;
- het geheel is omgeven door een groengordel.

Deze kwaliteiten zijn in dit gebiedsdocument nader geïdentificeerd, uitgewerkt en waar nodig aangevuld.

Wat zijn de ruimtelijke erfenissen uit het wederopbouwplan en welke kwaliteit geven ze momenteel aan de stad? Hierna volgen de vijf kernkwaliteiten die bijdragen aan de leefbaarheid van de wederopbouw kern van Hengelo. Meestal zijn ze nog herkenbaar, soms zijn ze vertroebeld, maar bieden ze juist bij toekomstige ingrepen aanknopingspunten.

1. Een ruimtelijk contrast

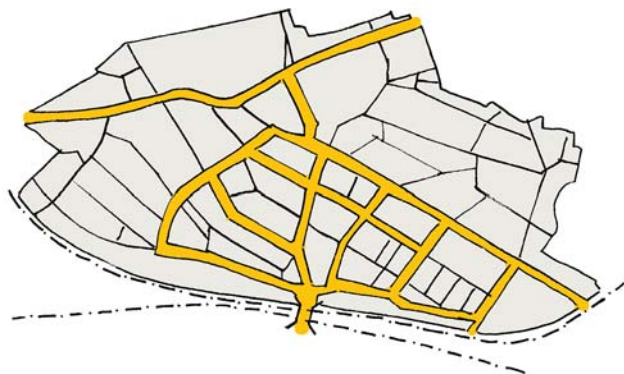
Het centrum is eind jaren veertig ontworpen om Hengelo de uitstraling van een regionale stad te geven. Een essentieel onderdeel was het streven naar een kern met een compacte vorm, opgedeeld door forse gesloten bouwblokken. Een serie groenstroken met daarin vrijstaande bebouwing vormde de begrenzing van de kern, met als doel het contrast te zoeken tussen het dicht bebouwde centrum en de meer open uitleg van de woonwijken eromheen. Zo was duidelijk waar de binnenstad begon en ontstond een mooie overgang tussen het drukke centrum en de rustige buitenwijken. Het maakte Hengelo eigen: stedelijk, maar met het landschap dichtbij. Door de ruimtelijke druk is deze kernwaarde tegenwoordig lastig zichtbaar. De historische Berfloebek – een van de weinige herinneringen aan het eens agrarische Hengelo – is een waardevol element in de groenstrook langs de Marskant.



Een ruimtelijk contrast

2. Optimale bereikbaarheid

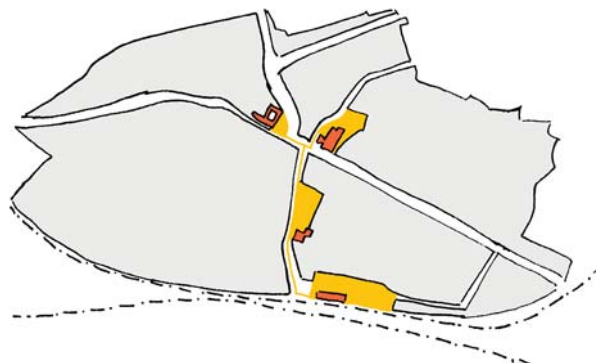
Een van de belangrijkste verdiensten van het wederopbouwplan is de goede bereikbaarheid van de stad. Een optimale bereikbaarheid was het moderne ideaal, passend bij het streven om van Hengelo een regionaal centrum te maken. Brede, rechte straten boden plaats aan de toenemende verkeersdruk in het centrum, terwijl nieuwe viaducten – zoals de Europatunnel – de barrière slechten die het spoor toen al decennialang vormde.



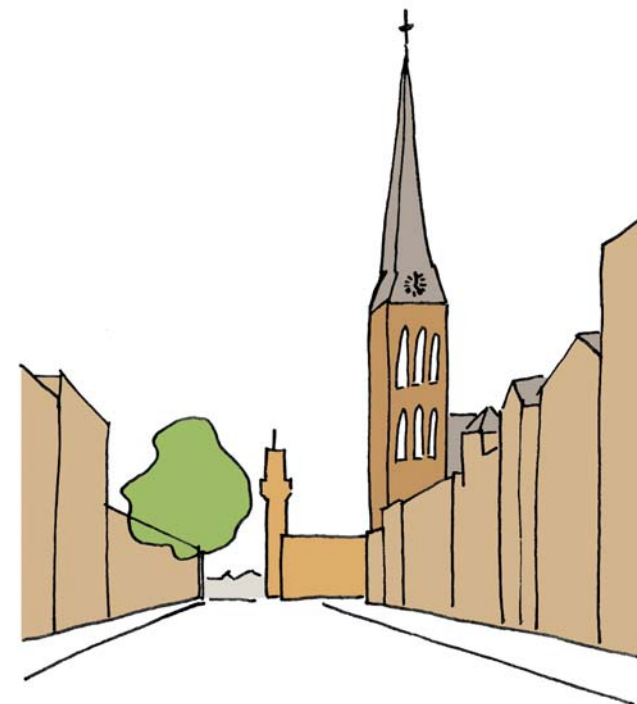
Optimale bereikbaarheid

3. Een aaneenschakeling van pleinen

De kern van Hengelo kenmerkt zich door een stelsel van pleinen, verdeeld naar het destijds moderne stedenbouwkundige principe van functiespreiding. Elk plein heeft een eigen sfeer en functie, tot stand gebracht door een koppeling van bestaande en nieuw gebouwde ankerpunten: het bestuursplein met een nieuw en opvallend raadhuis, het stationsplein als belangrijk verkeersknooppunt met diverse kantoren, de Markt met de iconische Telgenflat en een verbreding van de Enschedesestraat als voorplein van de Sint Lambertusbasiliek. De kerktoren, de klokkentorens van het station en het stadhuis en de Telgenflat zijn door ontworpen zichtlijnen belangrijke oriëntatiepunten in de stad.

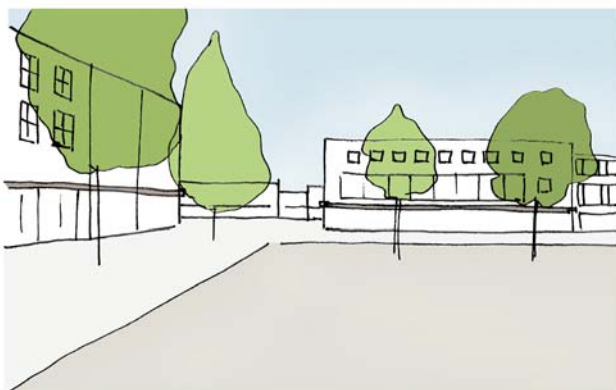


Een aaneenschakeling van pleinen



4. Een open stadsbeeld

De stedelijke ambitie van de gemeente Hengelo in de jaren vijftig uitte zich niet in monumentale hoogbouw – enkele uitzonderingen daargelaten – maar in een ongekend forse schaal van de openbare ruimte. Brede hoofdwegen en een uitgestrekt marktplein met een relatief lage bebouwing van twee of drie bouwlagen zorgden voor het open stadsbeeld dat Hengelo nog altijd karakteriseert. De lage bebouwing moest de menselijke schaal waarborgen en een prettige, leefbare stad opleveren. De grote ruimten ertussen – een uitzonderlijke luxe in een binnenstad – worden nu vaak ervaren als een leegte. Met name de Markt ontbeert het intieme karakter dat de ontwerpers destijds voor ogen stond. Door het deels ontbreken van de bomerijen die in het wederopbouwplan staan ingetekend langs de Brink, de Marskant, Markt en Beursstraat mist het straatbeeld elementen die de ruimte begeleiden, afbakenen en verzachten. Een aanzienlijke wijziging (functioneel en in beeld) is het autovrij en autoluw maken van delen van de binnenstad.



Een open stadsbeeld

5. Een staalkaart van wederopbouwarchitectuur

De werkwijze om voor ieder bebouwingsblok een hoofdarchitect aan te wijzen die het belangrijkste gebouw ontwierp en vervolgens de regie voerde over de ontwerpen van de overige gebouwen heeft geresulteerd in een grote variatie aan gevelwanden en een uitzonderlijk rijk architectuurpalet, maar wel met een onderlinge samenhang. Kijk omhoog en je ziet open en gesloten gevels, balkons en loggia's, platte en schuine daken, lichte of donkere baksteen en uitzonderlijke details. Doordat zowel architecten uit de streek, maar ook grote namen van daarbuiten – als Zwiers, Vegter, Kraayvanger, Duintjer en Holt – hier aan het werk zijn geweest, biedt Hengelo een staalkaart van bouwwerken uit de wederopbouw, in een traditionele en moderne jas, of een mengvorm. De scheiding tussen wonen en winkels werd zichtbaar door de toevoeging van luifels. Met het huidige puienbeleid van de gemeente worden tegenwoordig steeds meer winkelpuien hersteld, waarmee een belangrijke kwaliteit aan het straatbeeld wordt toegevoegd.




Een staalkaart van wederopbouwarchitectuur

Conclusie

De meeste uitgangspunten uit het wederopbouwplan werden gerealiseerd, en nog altijd is Hengelo een van de best bewaard gebleven voorbeelden van de wederopbouw. Op deze kaart zijn de kernwaarden van de wederopbouw kern Hengelo samengevat in één beeld.

- een compacte stadskern met gesloten bouwblokken, die naar de randen toe steeds losser is opgezet
- goede bereikbaarheid door rechte, brede wegen
- een aaneenschakeling van pleinen, die elk zijn gekoppeld aan een bijzonder gebouw als ankerpunt
- een forse schaal van de openbare ruimte
- een grote variatie aan gevelwanden en een uitzonderlijk rijk architectuurpalet, een kwaliteit die steeds beter zichtbaar wordt door het Hengelose puienbeleid





Bronnen: **A. Blom (red.)**, *Atlas van de Wederopbouw Nederland 1940-1965*, Rotterdam 2013. **K. Bosma (red.)**, *Een geruisloze doorbraak*, Rotterdam 1995, pp 447-456. **Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/ landschap**, *Wederopbouwkerneln in Nederland, Hengelo*, Schiedam 2009.

Colofon

Gebiedsdocument Hengelo

Samenstelling en tekst: SteenhuisMeurs

Afbeeldingen: Alle afbeeldingen zijn afkomstig uit de beeldbank van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, tenzij anders vermeld

Tekeningen en kaartmateriaal: SteenhuisMeurs

Coverfoto: gemeente Hengelo, Wim Oosterhuis

Ontwerp: Tegenwind grafisch ontwerp

Bij het tot stand komen van deze publicatie is zoveel mogelijk getracht toestemming te krijgen voor het beeldgebruik van de oorspronkelijk rechthebbenden of hun uitgevers. Indien een rechthebbende denkt aanspraak te kunnen maken op een beeld, dan kunt u contact opnemen met InfoDesk info@cultureelerfgoed.nl.

©Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2016

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed staat voor de bescherming van het roerende en onroerende erfgoed van nationaal belang. Met specialistische kennis stimuleert de dienst een goede zorg voor archeologie, monumenten, cultuurlandschap, beeldende kunst en kunstnijverheid.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Smallepad 5 | 3811 MG Amersfoort
Postbus 1600 | 3800 BP Amersfoort
033 – 421 7 421 | fax 033 – 421 7 799
info@cultureelerfgoed.nl
www.cultureelerfgoed.nl