

I believe that in twenty years' time it may be possible to turn this into a tourist attraction . . . with catchy slogans such as: The Tanthof: its chaos, its vitality, its hustle and bustle, its variety, its multiple objectives. The Tanthof: tantalizing, in the Nietzschean sense of the word, in all its frivolity.

Rem Koolhaas in 1990, on the Tanthof neighbourhood in Delft¹

Editorial

Exactly 20 years ago, Rem Koolhaas predicted the rediscovery of the Tanthof, a *woonerf* or home zone in Delft, in his infamous diatribe against the era's neo-modernism, *How Modern Is Dutch Architecture?* The prediction was no more than an ironic, perhaps even sarcastic interjection in his Philippic, aimed at riling young colleagues such as Mecanoo or DKV. Although Koolhaas's prophecy has not come true (yet), the 'cauliflower neighbourhoods', the derogatory label now attached to the suburban developments from the 1970s and '80s, are undeniably due a reassessment. The fact that the neighbourhoods and houses are falling into disrepair and the composition of the population is changing, is putting them back on the radar of institutional managers and policymakers. The first few studies and surveys have already been carried out, but the fate of this collection of mass small-scale developments and planned everyday happiness has yet to be decided.

In professional circles it is certainly the done thing to dismiss the architecture and planning from this era as one big mistake. Some people are even calling for a large-scale reconstruction effort, similar to the one targeting post-war neighbourhoods. But at the same time there are signs of a nostalgic revival among the generation that grew up with the aesthetics of cosiness, sunken seating areas, railway sleepers and washed gravel stones in the garden. The 2004 NAI exhibition and publication *The Critical Seventies*, in which the so-called 'new twee' was quite prominent, was an early expression of this revival.

Although there is an inner-city variation on the *woonerf*, it is probably not too much of an exaggeration to describe the *woonerf* as the most important Dutch contribution to the international debate on urban and suburban sprawl in the twentieth century. Building on American and Scandinavian models, the 1970s *woonerf* became the preferred alternative to the era's large-scale planning around high-rises that fostered the new post-war dependence on cars. The blue traffic sign with playing children, a house and a small car represents the iconic image of the aspiration for pedestrian-friendly and small-scale residential areas.

In order to understand the nature and quality of the *woonerf* neighbourhoods, we need to develop accurate methods of analysis and interpretation. Preliminary attempts, such as those by Ivan Nio, Nynke Jutten and Willemijn Lofvers, show that quality and reputation depend in no small measure on the interaction between the architectural design, open space plan, long-term management and residents' involvement. The design of the transitions between the private and collective zones is often subtle and understated. The articulation of the 'ordinary' and the 'everyday' is what makes the architecture of the

woonerf special and distinctive – especially in this day and age when design and lifestyle have become so important – but it also constitutes its most vulnerable aspect.

Closer scrutiny of the phenomenon suggests that the *woonerf* escapes facile and unambiguous typological definitions. Although one of the key principles underlying the *woonerf* is the redefinition of the place of the car in our living environment, this has resulted in extremely diverse solutions. Some forms offer a mix of traffic users, but there are equally successful examples in which the car is barred from the collective outdoor spaces. Likewise, our assumption that the *woonerf* was, to some extent, the product of the exchange between sociology, planning and architecture – so passionately adhered to at the time – rests largely on misunderstandings and myths.

If the rise of neo-modernism and the rediscovery of the urban block meant that for some time the *woonerf* was taboo in Dutch architecture and planning, the recent Vinex neighbourhoods show signs of modest re-interpretation, of a renewed critique of the production of anonymous, suburban living environments. Surprisingly enough, the *woonerf* phenomenon continues to inspire contemporary architects to create interesting new variations on comfortable, suburban living with modest forms of small-scale collectivity.

This issue of *DASH* examines the now classic 1970s *woonerf* and explores its historic precursors. The specific domestic lifestyle that complements collective, suburban living will be looked at as well as interesting contemporary projects that breathe new life into the ideal of the *woonerf*.

¹ B. Leupen, W. Deen and Chr. Grafe, *Hoe modern is de Nederlandse architectuur?* (Rotterdam: 010 Publishers, 1990), 17.

Ik denk dat het mogelijk is om hiervan over twintig jaar een toeristische attractie te maken (...), met als wervende slogans: de Tanthof; zijn chaos, zijn vitaliteit, zijn levendigheid, zijn keuze, zijn kakelbonte bedoelingen, de Tanthof, in Nietzscheaanse zin, in al zijn frivoliteit.

Rem Koolhaas in 1990 over de Delftse wijk de Tanthof¹

Redactioneel

Precies 20 jaar geleden voorspelde Rem Koolhaas de herontdekking van de Delftse woonerfwijk Tanthof in zijn roemruchte lezing *Hoe modern is de Nederlandse architectuur?*, een diatribe tegen het neo-modernisme uit die tijd. De woorden waren niet meer dan een ironisch, misschien zelfs sarcastisch bedoeld tussenwerpsel in zijn filippica, die toen nog jonge collega's als Mecanoo of DKV eens flink de gordijnen in moest jagen. Koolhaas' profetie is (nog) niet uitgekomen, maar de 'bloemkoolwijken', zoals de uitbreidingswijken uit de jaren zeventig en tachtig nu wat negatief worden genoemd, zijn ontegenzeggelijk toe aan een herwaardering. De wijken en huizen raken sleets en de bevolkingssamenstelling verandert, wat maakt dat ze weer op de radar van institutionele beheerders en beleidsmakers verschijnen. De eerste studies en verkenningen zijn al verricht, maar wat er nu precies met deze verzameling van massale kleinschaligheid en gepland alleedaags geluk moet gebeuren, is nog een open vraag.

In vakkringen is het in ieder geval *bon ton* om de architectuur en stedenbouw uit die tijd af te doen als één grote vergissing. Hier en daar klinkt dan ook een pleidooi voor een nieuwe, grootschalige reconstructie-opgave, zoals die nu al enige jaren gaande is in de naoorlogse wijken. Tegelijkertijd is er ook een meer nostalgische revival waar te nemen bij een deel van de generatie die is opgegroeid met de esthetiek van gezelligheid, zitkuilen, bielzen en gewassen grindtegels in de tuin. De NAI-tentoonstelling en publicatie *De kritiese jaren zeventig* uit 2004 met veel aandacht voor de zogenaamde 'nieuwe truttigheid' was een eerste, vroege uiting hiervan.

Hoewel het woonerf ook een binnenstedelijke variant kent, kan zonder al te veel overdrijven worden gesteld dat het woonerf de belangrijkste Nederlandse bijdrage is geweest aan het internationale debat over *urban sprawl* en suburbanisering in de 20^e eeuw. Voortbordurend op Amerikaanse en Scandinavische modellen werd het woonerf in de jaren zeventig het alternatief bij uitstek voor de toenmalige grootschalige planning met hoogbouw die ruim baan gaf aan de nieuwe naoorlogse automobiliteit. Het blauwe verkeersbord met spelende kinderen, een huis en een klein autootje is nog altijd het icoon van dit streven naar een voetgangersvriendelijke en kleinschalige woonomgeving.

Om de aard en kwaliteit van de woonerfwijken te doorgronden is het in de eerste plaats noodzakelijk om een precieze manier van analyse en interpretatie te ontwikkelen. Eerste exercities zoals die bijvoorbeeld door Ivan Nio, Nynke Jutten en Willemijn Lofvers zijn ondernomen, laten zien dat de kwaliteit en waardering sterk afhankelijk is van een samenspel tussen het architectonisch ontwerp, het groenplan, het beheer door de jaren heen en de betrokkenheid van bewoners. De architectuur van de

overgangen tussen de private en collectieve zones is vaak subtiel en bijna onopvallend vormgegeven. De articulatie van het 'gewone' en het 'allegaagse' is het bijzondere, eigen kenmerk van deze architectuur van het woonerf – zeker gezien vanuit onze tijd, waarin design en lifestyle zo belangrijk zijn geworden – maar het is ook meteen het meest kwetsbare aspect ervan.

Nadere beschouwing van het fenomeen laat verder zien dat het woonerf al te makkelijke en eenduidige typologische definities ontloopt. Eén van de hoofduitgangspunten van het woonerf is weliswaar het herdefiniëren van de plek van de auto in de woonomgeving, maar dat leidt tot heel verschillende oplossingen. Er zijn vormen die al het verkeer mengen, maar er zijn ook geslaagde voorbeelden waar de auto wordt geweerd uit de collectieve buitenruimten. Onze veronderstelling dat het woonerf onder meer een resultaat was van de uitwisseling tussen sociologie, planning en architectuur – destijds zo vurig beleden – blijkt ook voor een groot deel op misverstand en mythes te berusten.

Was met de opkomst van het neo-modernisme en de herontdekking van het bouwblok het woonerf enige tijd taboe in de Nederlandse architectuur en stedenbouw, in de recente Vinex-wijken zijn opvallend genoeg weer bescheiden herinterpretaties waar te nemen, opnieuw als kritiek op de productie van een te anonieme, suburbane woonomgeving. Het fenomeen van het woonerf blijkt voor eigentijdse architecten verrassend genoeg nog altijd interessante aanknopingspunten te bieden voor nieuwe variaties op een ontspannen, suburbaan wonen met bescheiden vormen van kleinschalige collectiviteit.

Deze *DASH* verkent de kwaliteiten van het nu klassiek geworden fenomeen van het jaren zeventig woonerf en gaat op zoek naar historische voorlopers. De specifieke wooncultuur die hoort bij collectief, suburbaan wonen komt aan bod, net als bijzondere eigentijdse projecten die het ideaal van het woonerf opnieuw tastbaar maken.

1 B. Leupen, W. Deen en Chr. Grafe, *Hoe modern is de Nederlandse architectuur?* (Rotterdam: Uitgeverij 010, 1990), 17.