



THE AMERICAN DREAM

De Nederlandse motelbouw in de periode 1950-1980



The American Dream
De Nederlandse motelbouw in de periode 1950-1980

Universiteit Utrecht
Master Architectuurgeschiedenis en Monumentenzorg

A.L.M. Zeeuw van der Laan
Studentnummer: 3341879

Thesisbegeleider: Dr. D.R.E. van de Vijver
Tweede lezer: Prof. dr. K.A. Ottenheim

Maart 2014

Voorwoord

Deze scriptie is in opdracht van de masteropleiding Kunstgeschiedenis – Architectuurgeschiedenis en Monumentenzorg geschreven en betoogt de bouw van motels in Nederland. Deze motels werden vanaf het eind van de jaren vijftig gebouwd en waren zowel onderdeel van de ‘American Dream’, als van de ontwikkeling van de autosnelwegen en de nieuwe vrijetijd. Hoewel er in Amerika hernieuwde belangstelling bestaat voor de typologie van motels, is dit in eigen land nog niet beschreven. Dit resulteerde in een vraagstuk dat zowel vanuit architectonisch, cultureel en historisch perspectief benaderd moest worden, als wel vanuit een beeldcultuur en bedrijfstechnische oogpunten. Dit werd bereikt door het gebruik van veel nationale en internationale literatuur, eigentijdse vakbladen en vele beeldbanken. Daarnaast hebben de heren J.L.M. Zeeuw van der Laan (1922) en J.A.M. Zeeuw van der Laan (1948) als direct betrokkenen van de motelbouw een belangrijke bijdrage geleverd aan dit betoog. Graag wil ik hen hartelijk bedanken voor de vele verhalen en het geduld om de vraagstukken helder te krijgen.

Bussum maart 2014.

VOORWOORD	3
INLEIDING	5
1. VOORGESCHIEDENIS	7
1.1 Het motel: een nieuwe typologie	7
1.2 Motels in Amerika	9
1.3 Motels in Europa	14
1.3.1 Motelbouw voor 1945	14
1.3.2 Motelbouw na 1945	15
1.3.2.1 Motels naar Amerikaans concept	15
1.3.2.2 Motels naar Europees concept	16
2. NEDERLAND	19
2.1 Ontwikkeling van de Nederlandse autosnelwegen	19
2.2 Mobiliteit en vrijetijd	22
2.3 Motels in Nederland	24
2.3.1 Historie van de eerste Nederlandse motels	25
2.3.2 Horecaconcerns	26
2.3.3 Motelbouw	28
3. CASESTUDIE	29
3.1 Motel de Witte Bergen, Rijksweg 2 Eemnes	29
3.1.2 Voorgeschiedenis	29
3.1.2 Een typologische analyse	30
3.1.3 Situatieschets van een nieuwe bedrijfsvoering	31
CONCLUSIE	33
AFBEELDINGEN	35
BIBLIOGRAFIE	79
ILLUSTRATIEVERANTWOORDING	84
BIJLAGE	87

Inleiding

De Amerikanen waren ten tijde van de Tweede Wereldoorlog niet alleen de bevrijders van de gehate bezetter, maar zij vormden ook een cruciale bouwsteen voor de wederopbouw van Nederland. Zij creëerden een politieke stabiliteit en een economische welvaart voor een duurzame vrede in Europa.¹ Dit werd gerealiseerd door het opzetten van de Marshallhulp – benoemd naar de gelijknamige Amerikaanse minister van Buitenlandse zaken George C. Marshall (1880-1959) – voor de bevordering van het economische herstel.² Naast een ‘sterk Europa’ leidde dit tot een veramerikaniseerde samenleving. Terwijl Duitsland vóór 1940 werd gezien als belangrijk cultureel centrum, betekende de gruwelheden van de Tweede Wereldoorlog een groot omslagpunt. Men keerde zich tegen Duitsland en omarmde de ‘American Dream’. De Verenigde Staten werd gezien als hét voorbeeld voor een nieuwe toekomst van Europa, met een rooskleurig en positief toekomstbeeld waar comfort en plezier hoog in het vaandel stonden.³

De Nederlandse samenleving kende na 1950 een snelle modernisering waar Amerikaanse trends haar intreden deden en steeds meer het straatbeeld vulden.⁴ Dit resulteerde in de introductie van Amerikaanse bouwtypologieën met benzinestations, bouwketens en motels die langs de Nederlandse autosnelwegen verschenen. De motels in Amerika, als alternatief voor hotels, waren informele één-kamer appartementen met weinig service en voorzieningen. Hoewel de afstanden in Europa relatief klein zijn, sloeg dit concept in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw aan en verschenen steeds meer motels vlakbij een stad of dorp. Het motel was een paradijs voor vermoeide reizigers; de auto werd direct voor de deur geparkeerd en de kamer was voorzien van bedden, schoon linnen en (gedeeld) badkamergebruik. Er was geen behoefte aan luxe voorzieningen want vakantiegangers waren toch de hele dag op pad.⁵

Deze masterthesis analyseert het fenomeen van ‘het motel’ aan de Nederlandse snelwegen. Vanaf de eerste Nederlandse motels in de jaren vijftig tot aan de jaren tachtig wanneer de benaming een slechte connotatie krijgt en motels zich massaal hotel gaan noemen. Wat waren de constructies van deze eerste motels? Waren deze typisch Amerikaans of is er sprake van een Europese variant? Was dit een tijdelijke trend vanuit Amerika? Met behulp van een aantal cases zal getracht worden de komst en ontwikkeling van motels in Nederland te verklaren. Omdat dit specifieke onderwerp niet tot nauwelijks beschreven is in de Nederlandse literatuur zal er gebruik worden gemaakt van tijdschriften als *De Kampioen*, kranten, reclames en Amerikaanse literatuur over de motellerie. Ook de gesprekken met de heer J.L.M. Zeeuw van der Laan (1922), één van de pioniers van het motelwezen in Nederland, zijn een belangrijke bron voor deze thesis. Naast oprichter van hotel (motel) De Witte Bergen in Eemnes, was hij lange tijd medebestuurder van de Federatie Weggebonden Horeca - een organisatie die samenwerkte met Rijkswaterstaat - adviseur van Horeca Nederland en bestuurslid van de Europese Motel Federatie.⁶ De gesprekken met zijn zoon en

¹ Jan Donkers, *De Amerikaanse Droom in Nederland 1944-1969*, Nijmegen 2000, p. 14.

² Hans Ibelings, *Americanism. Nederlandse architectuur en het transatlantische voorbeeld./ Dutch architecture and the Transatlantic model*, Rotterdam 1997, p. 6.

³ Donkers 2000 (zie noot 1), p. 5.

⁴ Donkers 2000 (zie noot 1), p. 5.

⁵ Kathrijn Strand Koutsky en Linda Koutsky, *Minnesota Vacation Days*, Minnesota 2006, p. 49.

⁶ Jaap Zeeuw van der Laan, *Mijn leven*, Hilversum 2012, p. 63.

voormalig directeur van hotel (motel) De Witte Bergen, de heer J.A.M. Zeeuw van der Laan (1948), zijn belangrijk vanwege zijn competenties en geleverde verifiëring. Naast deze gesprekken is er ook literatuur geraadpleegd over de infrastructuur en de vrijetijds mobiliteit voor een locatieverklaring van deze motels. En zijn bronnen van het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS), horeca vakboeken en literatuur over de amerikanisering binnen de Nederlandse architectuur geraadpleegd. Ten slotte is er met behulp van het krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek een analyse gemaakt van de gebouwde en nooit gerealiseerde motels in Nederland.

Deze thesis is opgedeeld in drie verschillende hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk wordt een voorgeschiedenis beschreven met een etymologie van het woord motel, vervolgens de Amerikaanse typologische ontwikkelingen en tot slot de ontwikkeling van de Europese motels. Het volgende hoofdstuk betoogt de motellerie in Nederland. Allereerst wordt er een beschrijving gegeven van de aanleg van de Nederlandse autosnelwegen en de vrijetijd en mobiliteit van de jaren zestig. Tot slot wordt de ontwikkeling van de Nederlandse motels belicht met een historie van de eerste motels. De casestudie in het laatste hoofdstuk omvat een typologische analyse en situatieschets van hotel (motel) De Witte Bergen waarin duidelijk wordt hoe de Amerikaanse bouwtypologie in de jaren zestig werd gerealiseerd in nuchter Nederland.

1. Voorgeschiedenis

1.1 Het motel: een nieuwe typologie

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw verrees een nieuw type onderkomen voor de moderne reiziger; het motel. De benaming van dit nieuwe fenomeen werd in 1955 nog als vreemd jargon beschouwd binnen de Nederlandse architectenkringen en verscheen datzelfde jaar voor het eerst in het *Woordenboek der Nederlandse taal* als een 'logeergelegenheid voor automobilisten'.⁷ Binnen de architectenkringen werd het motel beschreven als 'een uit Amerika geïmporteerde combinatie van een volledig geoutilleerde hotelkamer (al of niet met zelfbediening) en een autostalling'.⁸ Wat dat precies inhield, was lange tijd onduidelijk. De term 'motel' werd vermoedelijk voor het eerst gebruikt in Arthur Heineman's Milestone Mo-tel, dat geopend werd in 1926 in San Luis Obispo, in Californië.⁹ De benaming kwam voort uit een samentrekking van motor en hotel, wat ook wel 'motor hotel' werd genoemd. Het gevolg was dat veel accommodaties langs snelwegen de benaming motel kregen. Daarnaast werden er ook tal van andere termen gebruikt als Tourist Court en Motor court, maar deze bleken lang niet zo pakkend te zijn om alle ondernemingen te beschrijven.¹⁰

Vandaag de dag loopt de definiëring van een motel sterk uiteen; vaak wordt verondersteld dat een hotel langs de snelweg per direct een motel is. Toch kent het motel een specifieke typologie die moet voldoen aan een bepaalde definitie. De *Van Dale* (1995) verklaart het woord motel als 'een Amerikaanse en Engelse samenvoeging van 'motor' en 'hotel'', en omschrijft het als 'een logeergelegenheid voor één nacht voor automobilisten op doorreis'.¹¹ Schröder schrijft echter in *Van Aalmoes tot Zwijntjesjager* dat het Nederlandse woord 'motel' zowel ontleend kan zijn Amerikaans-Engelse 'motor hotel', als aan het 'Motorfahrerhotel'.¹² Dit laatste vanwege de in Duitsland gelegerde Amerikaanse soldaten die het woord zouden hebben geïmporteerd en dat het via het Duits in Nederland is gekomen. Het eerste Duitse motel dateert uit 1953, het Nederlandse werd in 1956 geopend.¹³ Het *Woordenboek der Nederlandse Taal* omschrijft het motel als 'een hotel dat speciaal is ingericht voor automobilisten, gelegen is langs grote verkeerswegen, met per gast een eigen ingang met aangrenzende parkeermogelijkheid'.¹⁴

Eigentijdse krantenartikelen geven een uitgebreidere omschrijving: 'Een motel bestaat uit kleine afzonderlijke logeergelegenheden met garageruimte voor de auto van de toerist er naast'.¹⁵ Of als 'een hotel voor automobilisten die slechts één nacht willen logeren en stalling en service voor hun

⁷ Ibelings 1997 (zie noot 2), p. 44, N. van der Sijs, *Chronologisch Woordenboek*, Amsterdam/Antwerpen 2002, p. 1019.

⁸ Ibelings 1997 (zie noot 2), p. 44.

⁹ John A. Jakle, Keith A. Sculle, Jefferson S. Rogers, *The motel in America*, United States of America 1996, p. 18.

¹⁰ Motels of the 1950s <<http://hotelexecutive.com/businessreview>>.

¹¹ Prof. Dr. G. Geerts en Dr. H. Heestermans, *Van Dale. Groot woordenboek der Nederlandse taal*, Utrecht twaalfde druk 1995, p. 1866.

¹² P.H. Schröder, *Van Aalmoes tot Zwijntjesjager*, Baarn 1980, p. 191.

¹³ Schröder 1980 (zie noot 12), p. 191.

¹⁴ Motel <<https://gtb.inl.nl>>.

¹⁵ Gebr. Verhoeven, 'Motel ten Zuiden van Amsterdam', *De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad*, 18 augustus 1954.

wagen verwachten, alsmede een eenvoudige maaltijd'.¹⁶ Maar ook als 'motel; het beste te vertalen als verkeerswaghotel'.¹⁷ Synoniemen van 'motel' leveren ook voldoende informatie op; 'autohotel', 'eenvoudig hotel', 'eenvoudige logies', 'hotel langs de snelweg', 'nachtverblijf voor autoreizigers', of 'snelweghotel'.¹⁸ Aannemelijk is dat motels langs een snelweg zijn gelokaliseerd, met voldoende parkeergelegenheid. Daarbij is het belangrijk dat men een motel niet verwart met een hotel met parkeergelegenheid. In een motel blijft de auto onder het directe bereik van de automobilist en de privacy in motels is aanzienlijk groter dan in hotels.¹⁹ Belangrijk is dat de motels eenvoudig blijven, gezien de overnachtingsprijs aanzienlijk lager is dan in hotels.²⁰

Amerikaanse woordenboeken geven een bredere definiëring van het motel. '*Motels differ from hotels in their emphasis on largely anonymous interactions between owners and occupants, their location a long highways (as opposed to urban cores), and their orientation to the outside (in contrast to hotels whose doors typically face an interior hallway). A hotel generally will have interior hallways rather than open walkways. Motels almost by definition included a parking lot.*'²¹ Een andere definitie beschrijft het motel als een vestiging langs snelwegen, waar gasten korte of langere tijd kunnen verblijven en waar zij voor de deur kunnen parkeren. De kosten zijn lager dan een hotel, maar er is minder comfort en service aanwezig.²² Scott King, president van Travelodge, beargumenteert dat wanneer een gast moet betalen voor een garage of fooien dient te geven, dat hij of zij niet in een motel was.²³

Kenmerkend voor Amerikaanse motels zijn de zogenoemde one- of two-story constructies; waarbij het complex is opgebouwd in één of twee bouwlagen.²⁴ Het *Texas department of transportation* beschrijft daarnaast andere criteria waaraan motels moeten voldoen; zo moeten zij gebouwd zijn in de periode tussen de Tweede Wereldoorlog en halverwege de jaren '70.²⁵ Moet het motel oorspronkelijk gebouwd zijn als motel, met een balkon in het verlengde van het complex en vervolgens opgebouwd zijn in een rechthoekige vorm, in een 'L-' of 'U-vorm', of in een combinatie daarvan.²⁶ Vaak had het motel nog een kantoor voor de manager en een klein restaurant.²⁷ Andere criteria zijn platte daken (tenzij het motel een decoratief thema heeft), parkeerplaatsen, carports en opvallende borden die worden aangevuld met neonverlichting.²⁸

¹⁶ Nieuwenhuis, 'Studieprijsvraag voor een „motel”', *Nieuwsblad van het Noorden*, 23 juli 1954.

¹⁷ Dagblad de Telegraaf, '„Motel” bij Breda?', *De Telegraaf*, 12 juni 1953.

¹⁸ Motel <<https://www.encyclo.nl>>.

¹⁹ J. Pront e.a., *De betekenis van seizoenverlenging voor hotellerie en vervoer*, 's – Gravenhage 1958, p. 22.

²⁰ Pront 1958 (zie noot 19), p. 23.

²¹ Motel <<https://www.diffen.com>> .

²² Motel <<https://www.diffen.com>>.

²³ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 20.

²⁴ Mark Okrant, *No Vacancy. The Rise, Demise and Reprise of America's Motels*, New Hampshire 2012 (E-reader).

²⁵ Ralph Edward Newlan and Laura Caffrey, *Historic-age Motels in Texas from the 1950s to the 1970s: An Annotated Guide to Selected Studies*, prepared for Texas Department of Transportation, Round Rock 2011, p. 11.

²⁶ Newlan 2011 (zie noot 25), p. 11.

²⁷ Motel <<http://nationalehorecagids.nl>>.

²⁸ Newlan 2011 (zie noot 25), p. 11.

1.2 Motels in Amerika

In de negentiende eeuw waren de meeste hotels in Amerika gesitueerd in de binnenstad of vlakbij een treinstation.²⁹ Met de opkomst van de automobiel aan het einde van de negentiende eeuw, werden parkeerplaatsen noodzakelijk geacht voor de reizende gast. Zelfs aan het begin van de twintigste eeuw waren er nog maar weinig locaties waar reizigers langs de weg konden verblijven. Vaak kampeerden reizigers gewoon in de berm langs de weg (figuur 1).

Hoewel het woord 'motel' pas in 1926 voor het eerst werd gebruikt, dateert het eerste motelprincipe uit 1901. Het 'Askings' Cottage Camp' lag aan de rand van Douglas (Arizona) waar William Askings negen cottages creëerde die in een reeks naast elkaar aan de openbare weg waren gesitueerd, als voorloper van de huidige motels.³⁰ Pas na 1910, toen de auto steeds meer gebruikt werd als vervoersmiddel, werd er een nieuwe naam gekozen voor het Cottage Camp; het Askings Tourist Court. Elk klein huisje was voorzien van een keuken, woonkamer en slaapkamer die geheel gemeubileerd werden verhuurd.³¹ Vaak waren deze cottages aan elkaar verbonden door middel van een overdekte garage waar de auto's geparkeerd konden worden.³² De 'tourist courts' waren meer permanente constructies die voorzien waren van gescheiden kamers en privé badkamers en waren het vervolg op de 'tourist- of autocamps'.³³ Tourist- of autocamps ontstonden als goedkoop alternatief van het hotel, waar men sliep in tenten en kookte in de buitenlucht (figuur 2).³⁴ Een belangrijke verandering was de ontwikkeling van de permanente cabins als vervangingen van de tenten. Deze cabins waren water- en windbestendig en konden verwarmd worden.³⁵ Langzaam veranderden de tourist camps in tourist courts waar de cabins waren opgesteld in parallelle rijen, halve maanvormen, L-vormen of U-vormen.³⁶ Deze tourist courts werden vaak gesitueerd in de omgeving van snelwegen, restaurants en meren en waren immens populair tijdens de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw (figuur 3 en 4).³⁷ In onderstaand figuur A is de evolutie van de Auto Camp tot Cottage Court schematisch weergegeven. Deze voorlopers van de motels waren geheel gestandaardiseerd waardoor de functie van het motel duidelijk was en de gast moest aantrekken.³⁸ Het ruimtelijk ontwerp van de Cottage Courts kwam overeen met een klein dorp, maar dan voor de middenklasse reiziger en de reizende zakenman. De cottages werden geheel gemeubileerd verhuurd zoals het gemiddelde Amerikaanse huishouden was voorzien.³⁹

²⁹ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 23.

³⁰ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 19.

³¹ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 19.

³² Jakle 1996 (zie noot 9), p. 37.

³³ Okrant 2012 (zie noot 24).

³⁴ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 31.

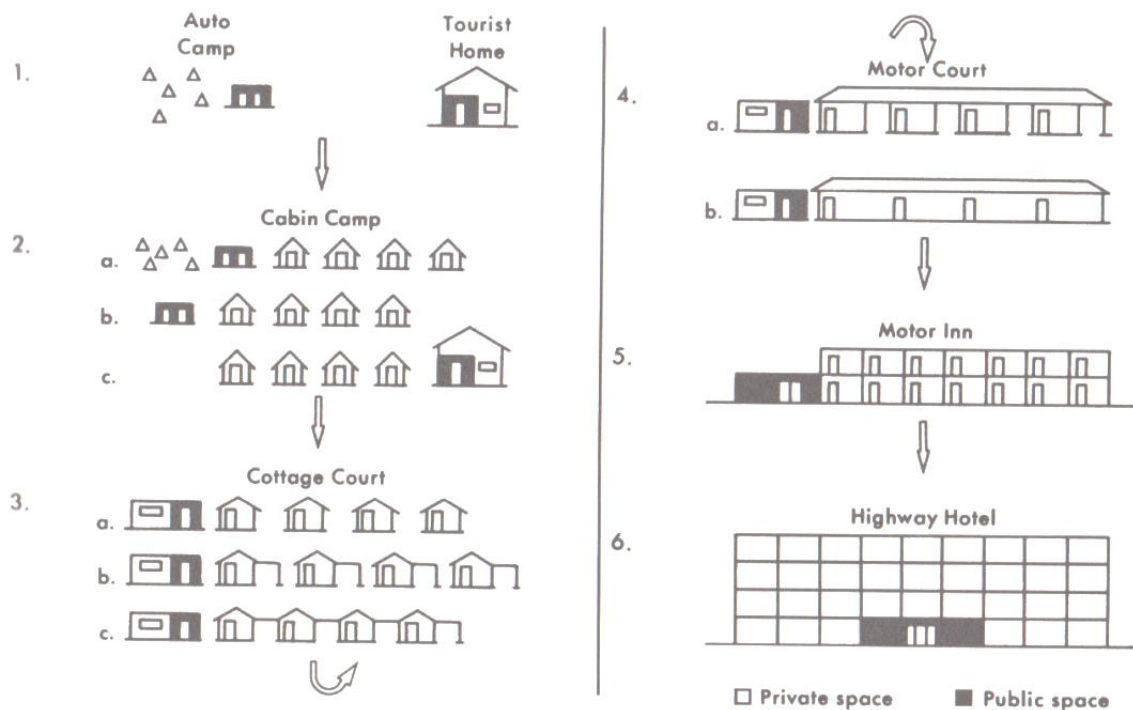
³⁵ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 34.

³⁶ Motels <<http://www.uvm.edu>>.

³⁷ Koutsky 2006 (zie noot 5), p. 49.

³⁸ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 39.

³⁹ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 43.



Figuur A: De evolutie van Auto Camp naar Highway Hotel

Een volgende ontwikkeling is bekend als de 'Motor Court' (Figuur A, 4) en kenmerkt de jaren vijftig. Deze Motor Courts waren gestructureerd als Cottage Courts, maar dan geheel geïntegreerd onder één dak, bestaande uit één bouwlaag met een I- of L-vormige plattegrond.⁴⁰ De oorspronkelijke vormgeving van de Motor Court had nog vaak een garage die tussen twee units was gesitueerd.⁴¹ De garages waren nuttig tijdens zware regenval, maar bleken vaak onnodig en namen te veel ruimte in beslag. De kamers zelf, hadden vaak nog een kitchenette voor reizigers die langer in een motel verbleven.⁴² De motels waren niet voorzien van verschillende publieke ruimtes zoals eetzaal, danszaal of conferentieruimtes. Wel maakten vaak coffeeshops en restaurants deel uit van het complex. Het Park Plaza Hotel Court in New Orleans (circa 1950) is een duidelijk voorbeeld van een Motor Court dat georganiseerd is in een U-vorm (figuur 5).⁴³

In de loop van de jaren vijftig begonnen steeds meer motel-eigenaren de traditionele vormgeving te vervangen door Modernistische invloeden. Gladde, ronde vormen in de zogenoemde machine-esthetiek deden haar intrede waarmee de blik op de toekomst werd gericht.⁴⁴ De architectonische motieven van voorgaande decennia werden vervangen en bakstenen blokcomplexen met simpele neonverlichting verschenen langs de weg.⁴⁵ Steeds vaker werden de losse appartementen ondergebracht in één overkoepelend gebouw, dat aansloot op de omgeving.⁴⁶ In Los Angeles bijvoorbeeld, werden veel motels gebouwd volgens de opvattingen van de Streamline Modern stijl,

⁴⁰ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 43.

⁴¹ Edgar Z. Palmer en Charles Whitney, *The motel Industry in Nebraska*, 1962, p. 12.

⁴² Palmer 1962 (zie noot 41), p. 12.

⁴³ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 44.

⁴⁴ Motels <<http://www.uvm.edu>>.

⁴⁵ Andrew F. Wood en Jenny L. Wood, *Motel America: A state-by-state Tour guide to nostalgic stopovers*, Portland 2004, p. 8.

⁴⁶ Koutsky 2006 (zie noot 5), p. 49.

als metafoor van de gestroomlijnde vliegtuigen en locomotieven van de moderne tijd. Deze architectonische stijl maakte vooral gebruik van ronde hoeken en lange horizontale lijnen.⁴⁷ Het Tropical Palms Court in Fort Myers (Florida) is hier een duidelijk voorbeeld van (figuur 6). Het complex is in een U-vorm opgebouwd en bestaat uit één bouwlaag. De motelkamers zijn aaneengeschakeld gesitueerd met parkeermogelijkheden bij de achterdeur. Bij U-vormige plattegronden was parkeren uitsluitend mogelijk aan de achterzijde van het motel. De kamers waren dan ook voorzien van twee deuren; zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde (figuur 7).⁴⁸ De dakranden van het complex zijn evenals de hoeken afgestompt en afgewerkt in lichte kleuren. Centraal in de U-vorm zijn de receptie en het managerkantoor gesitueerd.⁴⁹

Met de toename van het autogebruik, begon de reisindustrie ook te groeien. In de eerste periode van tien jaar, was de toename van motels van 3.000 in 1928, gegroeid naar 13.521 in 1938. In 1954 waren dit er 29.426 en in 1961 zelfs 60.951 motels in Amerika.⁵⁰ Met dit enorme aanbod was het niet langer voldoende om een parkeerplaats voor de deur aan te bieden en de toerist begon meer eisen te stellen; postkaarten, koelkasten en vriezers, douches met warm water, privé toiletten en moderne apparaten zoals radio's en telefoonservices.⁵¹ Maar ook voorzieningen als zwembaden en cocktailbars verschenen steeds meer bij motels om gasten aan te trekken. Daarnaast verschenen er motels in verschillende thema's, zoals motels in Spaanse stijl, wigwamdorpen en Hans en Grietje cottages die langs de weg verschenen. De motels werden kenbaar gemaakt met grote reclameborden en neonverlichtingen die vanaf de snelweg zichtbaar waren en fungeerden als belangrijk communicatiemiddel.⁵² De beeldende vormen resulteerden in een identificatie van de motels, waar ook de *signs* belangrijker werden geacht dan de architectuur zelf. Het motel met haar eenvoudige en gestandaardiseerde constructie kan bestempeld worden als 'Decorated Shed', ofwel gedecoreerde schuur, waar het vrij staat in de ruimte en door de *signs* wordt toegekend als motel.⁵³ De uithangborden fungeerden als belangrijkste communicatiemiddel om al vanaf de snelweg te kunnen adverteren. De motelbouw zelf werd daarom zo goedkoop en eenvoudig mogelijk gehouden om de reclameborden en neonverlichtingen zo groot en aantrekkelijk mogelijk te kunnen realiseren.

In de jaren vijftig verschenen vooral in de stedelijke gebieden en in de buurt van vliegvelden de zogenaamde Motor Inns (Figuur A, 5). Deze motels werden opgebouwd in een 'center-core' constructie, met twee of meerdere verdiepingen.⁵⁴ De plattegrond was opgebouwd met kamers die rug-aan-rug gesitueerd lagen, met badkamers gegroepeerd in de kruisende hoeken. Deze Motor Inns waren groter van opzet en luxer dan de Motor Courts en komen meer in de buurt van de traditionele hotels vanwege de publieke ruimtes zoals de traditionele 'dining room' en de conferentiezalen die in het motel werden gevestigd.⁵⁵ Daarnaast waren de motelkamers bereikbaar via rondlopende gangen.⁵⁶ Hoewel de center-core constructie met meerdere verdiepingen rumoeriger was, waren

⁴⁷ Alan Hess, *Googie redux. Ultramodern roadside architecture*, San Francisco 2004, p. 29.

⁴⁸ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 45.

⁴⁹ Wood 2004 (zie noot 45), p. 27.

⁵⁰ Motels of the 1950s <<http://hotelexecutive.com/businessreview>>.

⁵¹ Koutsky 2006 (zie noot 5), p. 49.

⁵² Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas: The forgotten symbolism of architectural form*, MIT Press Ltd 1977, p. 8.

⁵³ Venturi 1977 (zie noot 52), p. 87.

⁵⁴ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 49.

⁵⁵ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 49.

⁵⁶ Motels <<http://www.uvm.edu>>.

zowel de bouw- en stookkosten per eenheid lager. Vanwege de meerdere verdiepingen konden Motor Inns gebouwd worden met 150 tot 300 kamers, waar voorheen de Motor Courts bestonden uit slechts 50 tot 60 kamers (figuur 8).⁵⁷

Kemmons Wilson (1913-2003), grondlegger van het Holiday Inn-concern, opende in 1941 zijn eerste motel in Memphis. Wilson richtte zich met een prijs-kwaliteitverhouding op de standaardreiziger zoals families op doorreis.⁵⁸ De Holiday Inns waren goed bereikbaar vanaf de autosnelweg, maar ook schoon, kindvriendelijk en gestandaardiseerd. De motels herkende men al van ver; brede gele frieslijsten en opvallende groene borden volgens de opvattingen van de Google-architectuur, moest de aandacht trekken van gasten onderweg.⁵⁹ Deze Californische architectuurstijl werd veel gebruikt voor fastfoodketens, motels, benzinstations en bowlingbanen en was gebaseerd op ongebruikelijke vormen en symbolen.⁶⁰ Deze stijl was een belangrijk genre binnen de futuristische architectuur en werd daarnaast ook sterk beïnvloed door de auto-cultuur, als de commerciële tegenhanger van het Modernisme.⁶¹ De Google-architectuur resulteerde in motels met grote boomerang structuren, diagonale lijnen, betongewelven, ornamenten in overeenstemming met de Space Age, 'gevouwen' dakranden en platen en vele andere vrije vormen.⁶²

Vanaf eind jaren zestig werden er steeds meer motels gerealiseerd met kamers die alleen van binnenuit te bereiken waren met meerdere verdiepingen en liften. Deze bedrijven hadden faciliteiten als restaurants, vergaderzalen, binnenzwembaden en lobbies waardoor het de benaming van Highway Hotel (Figuur A, 6) kreeg.⁶³ Het traditionele motelontwerp werd doorgezet in hoogbouw met I- en L-vormige plattegronden waar de begane grond voornamelijk in gebruik werd genomen voor publieke ruimtes.⁶⁴ De kamers waren op de daaropvolgende etages gesitueerd. Opvallend is dat kamers op de bovenste etages van binnenuit bereikbaar waren zoals gebruikelijk in traditionele hotels. Maar kamers die waren gesitueerd op de begane grond en de eerste etage, waren bereikbaar zoals het traditionele motel: vanaf de parkeerplaats (figuur 9).⁶⁵ Het Highway Hotel kan daarom gezien worden als Amerikaans compromis van een motel en een hotel vanwege de locatie, constructie en voorzieningen.

Concluderend kan gezegd worden dat de belangrijkste ontwikkeling van de Amerikaanse motels zich voordoet in de periode waar de tenten van de Auto Camps worden vervangen door Tourist Courts met permanente huisjes die aaneengeschakeld werden gesitueerd. Zoals te zien in onderstaand schema waren deze tenten geclusterd totdat deze in één rij of meerdere rijen werden gesitueerd volgens de plattegronden van de Tourist Courts zoals te zien onder het kopje *detached* (zie figuur B). De volgende ontwikkeling, kenbaar als de Motor Courts, laat geïntegreerde motelkamers zien in de bekende I-, L-, U- of C-vorm, bestaande uit één bouwlaag. De Motor Inns waren het gevolg op de Motor Courts, die vaak twee bouwlagen kende en in het schema wordt aangegeven onder *Center-*

⁵⁷ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 49.

⁵⁸ William S. Gray, Salvator C. Linguori, *Hotel and Motel management and operations*, Pennsylvania State University 2003, p. 17.

⁵⁹ Hess 2004 (zie noot 47), p. 47.

⁶⁰ Hess 2004 (zie noot 47), p. 33.

⁶¹ Hess 2004 (zie noot 47), p. 33.

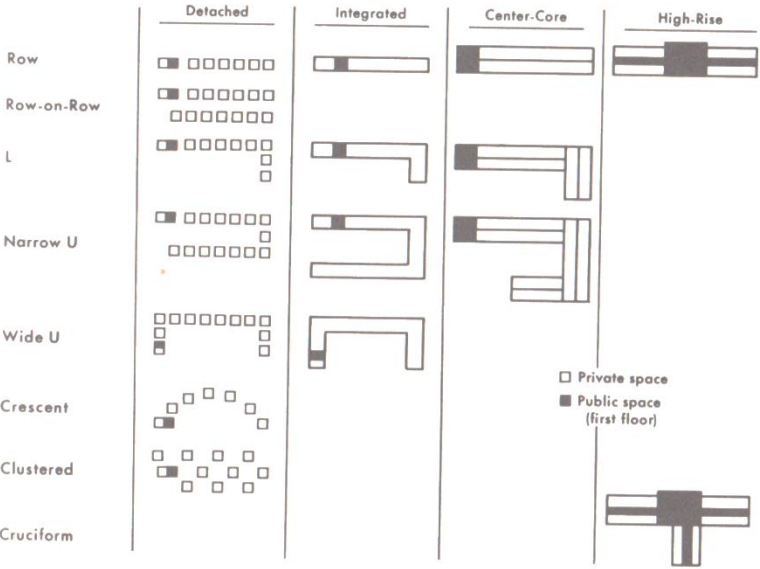
⁶² Hess 2004 (zie noot 47), pp. 192-195.

⁶³ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 51.

⁶⁴ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 51.

⁶⁵ Jakle 1996 (zie noot 9), p. 51.

Core. Tenslotte kent de motelconstructie een ontwikkeling die zich richt op de moderne hoogbouw met I-vormige of crucifixplattegrond. Het Highway Hotel geldt daarbij als compromis tussen het motel en het hotel van de jaren zestig.



Figuur B: Van Cabin Camp naar Highway Hotel: plattegronden

1.3 Motels in Europa

Ook in Europa waren de hotels van oudsher in binnensteden of vlakbij treinstations gesitueerd. De komst van de automobiel en de behoefte aan bewegingsvrijheid en parkeermogelijkheid werden vanaf het begin van de twintigste eeuw steeds belangrijker geacht. De evolutie van de jaren vijftig met nieuwe smaken, dranken en mode bracht innovaties in het ontwerp van hotelvestigingen.⁶⁶ Ook het motelconcept werd in deze tijd vanuit Amerika geïntroduceerd, waar het logiesverblijf niet in een stad of dorp werd gesitueerd, maar langs de autosnelweg.

1.3.1 Motelbouw voor 1945

In Duitsland wijst literatuur echter een voorloper van het motelprincipe aan in 'Rasthaus am Chiemsee', dat in 1938 door Adolf Hitler werd geïntroduceerd.⁶⁷ Dit eerste motel werd gebouwd in de buurt van Felden, zowel aan de oever van de Chiemsee, als aan de Autobahn tussen München-Salzburg (figuur 10 tot en met 13).⁶⁸ Hitler liet dit complex tussen 1937 en 1938 bouwen als 'rustplek' op de weg van zijn woonplaats Obersalzberg naar München. Dit motel aan de Reichsautobahn was voorzien van een garage en sportmogelijkheden dat niet alleen voor het doorgaande verkeer was bestemd, maar ook voor de mentale gezondheid; als toevluchtsoord en recreatiecentrum.⁶⁹ Bij de bouw van het complex had Hitler een groot aandeel gehad waarbij het eerste ontwerp van de architect Roderich Fick (1886-1955) van de hand werd gewezen vanwege de vier vertakte vleugels met uienkoepels. De architect Fritz Norkauer (1887-1976), professor aan de Staatlichen Hochschule für Baukunst in Weimar, oriënteerde zich vanuit Hitlers wens op de grote *Chiemgauer Höfen* met haar lage hellende daken, kenbaar vanuit de Alpen.⁷⁰ Tenslotte werd er uit zeven verschillende ontwerpen van Norkauer één Rasthaus gecreëerd dat aansloot op de eisen van de Führer.⁷¹

Het grondplan van de aan de zuidoever van Chiemsee gelegen Rasthaus was Z-vormig en bestaande uit een middenbouw van drie bouwlagen met twee zijvleugels en strekte zich uit over een lengte van totaal 250 meter.⁷² Het complex was opgebouwd met zware dakranden en veel houtwerk, wit pleisterwerk en pittoreske luiken.⁷³ Het hoofdgebouw bevatte naast de keuken een bibliotheek, een ontbijtzaal en een grote salon met de 'Führerzimmer'. De 103 meter lange westvleugel omvatte het hotel met 53 kamers die direct aan het meer waren gesitueerd, de 142 meter lange oostvleugel daarentegen, bevatte het zwemkanaal en de 38 meter lange eetzaal met een capaciteit voor 400 personen.⁷⁴ Ruime terrassen met aanmeerplaatsen voor een stoomboot, een jachthaven en zonterrassen stonden langs de oever. Aan de zuidkant van de Autobahn waren de bijgebouwen in een zogenaamde u-vorm gebouwd. Hier waren de garages en tank- en servicestations gerealiseerd, maar ook de wasserij, slagerij en 160 bedden voor de medewerkers van het Rasthaus.⁷⁵ Het Rasthaus werd vanwege de patriottische functie tot in detail uitgewerkt voor een zo groot mogelijk mentaal en

⁶⁶ Marcel Bourseau, *L'Équipement hôtelier. Construction modernisation – financement*, Paris 1966, p. 633.

⁶⁷ Sven Bardua, 'Deutschlands erste Raststätte', *Frankfurter Allgemeine*, 13 januari 2011 <<https://www.faz.net>>.

⁶⁸ Bardua 2011 (zie noot 67).

⁶⁹ Max Schreiber, *Hitler-Rasthaus am Chiemsee Reha statt Urlaub*, <<https://www.weber-rudolph.de>>.

⁷⁰ Bardua 2011 (zie noot 67).

⁷¹ Schreiber (zie noot 69).

⁷² Schreiber (zie noot 69).

⁷³ Robert R. Taylor, *The word in stone. The role of architecture in the National Socialist Ideology*, Berkeley and Los Angeles California 1974, p. 203.

⁷⁴ Schreiber (zie noot 69).

⁷⁵ Bardua 2011 (zie noot 67).

psychisch comfort, als onderdeel van de propaganda van het Derde Rijk.⁷⁶ Bouwwerken ten dienste van de mens moesten een menselijke referentie hebben, terwijl de overige bouwwerken langs de Autobahn in economische eenvoud gebouwd konden worden.⁷⁷

1.3.2 Motelbouw na 1945

Het motelconcept verscheen na de Tweede Wereldoorlog in meerdere landen van Europa; in België, Frankrijk en Nederland als 'motel', in het Verenigd Koninkrijk als 'coach hotel', in Italië als 'autostelli', in Duitsland als 'Rasthaus' of 'Autohof' en in Spanje als 'parador'.⁷⁸ Hoewel de afstanden in Europa relatief gezien niet zo groot zijn als in Amerika, sloeg het concept toch aan.⁷⁹ Met de introductie van motels werd volop geëxperimenteerd met bouwconstructies en bedrijfsvoering. Steeds meer grote bouwblokken verschenen in I- en L-vormen langs de autosnelwegen, als een reactie op de ontwikkelende maatschappij met weinig tijd en veel auto's.

1.3.2.1 Motels naar Amerikaans concept

Het eerste 'Amerikaanse' motel in Europa werd door John Collins (circa 1905-1961), destijds bekend in de Engelse amusementswereld, in 1952 geïntroduceerd in Engeland.⁸⁰ Het Kenilworth Auto Villas Motor Hotel was gevestigd langs de hoofdweg van Warwick richting Kenilworth, en bestond uit zeventien lage bakstenen cottages met elk een eigen garage (figuur 14 tot en met 17).⁸¹ Per bouwblok waren twee bakstenen appartementen aanwezig die aan de buitenzijde werden gerealiseerd. De binnenzijde daarentegen, was bestemd voor de automobiel en werd per appartement gescheiden door middel van een wand met glazen bouwstenen. De bouwblokken met rechthoekig grondplan waren in baksteen opgetrokken met plat dak en overkragende dakranden die als afdak fungeerde en ondersteund werden met een pilaar. In de voorgevel bevond zich de entree en een hoekraam met stalen raamkozijn. De cottages vormden met het authentieke landhuis met restaurant, bar, schrijfsalen en zitplekken een nationaal representatief motelterrein.⁸² De cottage was gebaseerd op de Amerikaanse typologie van de Motor Court en was via de garage bereikbaar, waarna men de zit-slaapkamer betrad. Het kleinschalig appartement had een badkamer en keuken, dat voorzien was van een elektrische kookplaat en telefoon.⁸³

In Noord-Europa verschenen de eerste motels als het Esso Motor Hotel, dat in 1963 zijn eerste filiaal opende. Dit concern, tegenwoordig de Scandic Hotels, had het doel om het Amerikaanse concept van de motels te doen grondvesten in Scandinavië en werd gefinancierd door de U.S. benzine gigant Exxon (in Europa vooral bekend als Esso).⁸⁴ De Esso Motor Hotels haalde met succes de reizende automobilist binnen; in 1973 was dit al het grootste concern in Zweden en was kenbaar door het logo van de Esso Motor Hotels (figuur 18).⁸⁵ Typisch Amerikaanse *signs* als extravagante neonverlichting en reclameborden hadden deze motels echter niet. Het woord 'motel' in

⁷⁶ Taylor 1974 (zie noot 73), p. 204.

⁷⁷ Taylor 1974 (zie noot 73), p. 204.

⁷⁸ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 644.

⁷⁹ Dagblad de Telegraaf, 'Nachtverblijf voor Automobilisten. Engeland heeft zijn eerste motel', *De telegraaf*, 16 oktober 1952.

⁸⁰ Anoniem, 'Motels Slowly Invading Europe's Tourist Scene', *St. Petersburg Times*, Sunday December 4, 1955.

⁸¹ Dagblad de Telegraaf 1952 (zie noot 79).

⁸² Dagblad de Telegraaf 1952 (zie noot 79).

⁸³ Dagblad de Telegraaf 1952 (zie noot 79).

⁸⁴ Brian F. Nattrass, Mary Altomare, *The Natural Step for Business: Wealth, Ecology and the Evolutionary Corporation*, Canada 2006, p. 75.

⁸⁵ Nattrass 2006 (zie noot 84), p. 75.

neonverlichting op het dak werd enkel gebruikt om gasten aan te trekken. De motels waren vaak opgebouwd zoals de Amerikaanse Motor Inns en de Highway hotels met vele faciliteiten als restaurant, bar, fitness en benzine- en servicestation. Het eerste Esso Motor Hotel werd in 1961 geopend in Laxa in Zweden. Zoals te zien in figuur 19 tot en met 21, kent dit motel een typisch Amerikaanse Motor Inn-constructie van appartementen van één bouwlaag in een L-vorm. De appartementen zijn niet allen aaneengeschakeld maar bestaan uit blokken van vier appartementen die naast elkaar zijn geplaatst. Deze blokken zijn typerend voor de standaardisatie en prefabricage van de jaren zestig. De bouwblokken hebben allen een stalen frame met een brede dakrand dat fungeert als afdak aan de voorzijde. Het hele bouwblok is afgewerkt met witgeschilderde stalen wandelementen. Aan de voorzijde van de motelkamers waren parkeerplaatsen aanwezig en aan de achterzijde een gezamenlijke binnentuin met zwembad. De publieke ruimtes van het Esso Motor Hotel waren in een apart bouwblok op het terrein gesitueerd. Het Esso Motor Hotel Örebro in Zweden uit 1968 kent een typisch Amerikaanse Highway Hotelconstructie met twee aaneengeschakelde bouwblokken (figuur 22 en 23). Zoals te zien is het linker bouwblok bestemd voor de motelkamers en bestaande uit vijf bouwlagen. Het bouwblok heeft een rechthoekig grondplan en is opgebouwd met prefabricage betonbouw. Het blok is aan drie zijden voorzien van ramen en gekleurde wandelementen. Op de achtergevel tenslotte, is een trappenhuis gebouwd met grote ramen voor zoveel mogelijk daglicht. Het rechter bouwblok daarentegen, is voorzien van publieke ruimtes en bestaat uit twee bouwlagen. Dit bouwblok heeft ook een rechthoekig grondplan en is in het verlengde van het andere bouwblok gebouwd. Het blok is voorzien van grote verticale ramen en in overeenstemming met het motelkamerblok met brede dakranden, plat dak en wit gepleisterde muren.

1.3.2.2 Motels naar Europees concept

Eigentijdse literatuur en nieuwsberichten spreken met enthousiasme over experimenten van motelbouw in Europa.⁸⁶ *'Europe's motels are not carbon copies of American ones, however. National characteristics assert themselves'*.⁸⁷ Hoewel men de Amerikaanse motels als hét moderne voorbeeld zag, mondten veel motels in Europa uit in een compromis tussen de Amerikaanse motels en de klassieke Europese hotellerie.⁸⁸ Het typisch Europese motel erkende de continentale wens om uitgebreid te dineren. Zo hadden motels vaak uitstekende wijnen en chef-koks, maar ook nationale karakteristieken die de gast moest aantrekken; zo brouwde een motel in Tuebingen (Duitsland), bijvoorbeeld zijn eigen bier.⁸⁹

Motels verschenen in bestaande gebouwen maar werden voornamelijk 'nieuw' opgeleverd volgens de meest recente ontwikkelingen binnen de motelbouw. Om kosten en tijd te besparen, bouwde men deze met prefab-onderdelen.⁹⁰ De constructies van de groot opgezette motels uit Amerika werden niet klakkeloos overgenomen. In plaats daarvan gebruikte men de Amerikaanse motels als voorbeeld, maar werden de motels voltooid naar eigen opvatting.⁹¹ Er ontstonden motels waarvan

⁸⁶ Sydney Clark, *All the best in Germany and Austria*, California 1961, p. 345.

⁸⁷ St. Petersburg Times 1955 (zie noot 80).

⁸⁸ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 633.

⁸⁹ St. Petersburg Times 1955 (zie noot 80).

⁹⁰ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 645.

⁹¹ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 645.

de motelskamers onder één dak waren gesitueerd, maar ook aaneengeschakelde appartementen als een *kruising* tussen hotel en bungalow.⁹²

Vanwege dit nieuwe bedrijfstype, werden verschillende federaties opgericht om algemene richtlijnen voor de bouw van motels te kunnen vastleggen, zodat er een Europese versie van de Amerikaanse industrie werd geschapen.⁹³ Deze bedrijven hadden enkel Europese richtlijnen; zo moest een motel langs de autosnelweg gerealiseerd worden, moesten parkeerplaatsen vóór de kamer gelegen zijn en kamers op één niveau. Want nu er geen bagagist aanwezig was, moest de gast zelf eenvoudig de bagage naar de kamer kunnen brengen.⁹⁴ Opvallend is dat er nauwelijks gebruik werd gemaakt van de typisch extravagante neonverlichting die vooral kenmerkend zijn voor de Amerikaanse motels. Dat de Europese motels zich onderscheidde van zijn Amerikaanse voorganger blijkt uit het voorbeeld van het eerste Oostenrijkse motel uit 1955, Motel Galina nabij Feldkirch.⁹⁵ Motel Galina werd ontworpen door de architect Georg Lipperts (1908-1992) die het fenomeen in Amerika en Canada had meegemaakt.⁹⁶ Het motel was gericht op de bovenklasse en voorzien van appartementen die elk op de begane grond een eigen garage hadden onder de zit-slaapkamers op de eerste verdieping. Elke kamer was voorzien van een badkamer, telefoon en verwarming.⁹⁷ Op het terrein zelf was ook een restaurant en bar aanwezig. Opvallend aan dit motel zijn de meerdere services die werden aangeboden en die al in de prijs verwerkt waren zoals roomservice en fooien, om de gast in alle comfort te voorzien.⁹⁸ Figuur 24 geeft een foto weer van Motel Galina, waar de garages zich op de begane grond bevinden en de motelkamers op de eerste verdieping. Het complex had twee bouwlagen en was opgebouwd in een Z-vormige massaplan. Het geheel was in een traditionele stijl opgetrokken met gepleisterde muren, donkere dakpannen en een noordboomdak (figuur 25). De begane grond was voorzien met kleine vierkante ramen voor de garages, terwijl de eerste verdieping was voorzien van openslaande ramen. Het pand had meerdere entrees aan de binnenzijde die zich kenmerkten met een afdak van donkere dakpannen en drie pilaren.

Een voorbeeld uit Frankrijk is het Motel Du Pont de l'Europe in Strasbourg. Dit motel werd in 1965 gebouwd naar ontwerp van de architect André M. Remondet (1908-1998), prijswinnaar van de Grand Prix de Rome d'Architecture (figuur 26).⁹⁹ Het motel werd opgebouwd in een zogenaamde – L-vormige constructie – en bestond uit twee delen. In het vierkante bouwblok bevonden zich de publieke ruimtes zoals het restaurant, toiletten, receptie, kantoren en een snackbar. In het bouwblok met het langwerpige grondplan bevonden zich 51 motelkamers, waarvan vijf extra ruime kamers. De motelkamers bevonden zich in het lange bouwblok dat opgedeeld was in twee bouwlagen. Het hele complex was opgetrokken in een betonconstructie met witgepleisterde muren, panoramaramen en plat dak. Aan de voorzijde van het motelgebouw waren parkeerplaatsen gerealiseerd die vanaf de motelkamers goed zichtbaar bleven, aan de achterzijde daarentegen was een ruime tuin aangelegd.¹⁰⁰ In figuur 27 is een fragment van de plattegrond weergegeven dat een goed voorbeeld

⁹² Dagblad de Telegraaf, 'Twaalf tegelijk', *De Telegraaf*, 29 mei 1954.

⁹³ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 645.

⁹⁴ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 645.

⁹⁵ Dagblad de Telegraaf, 'Moderne service automobilisten. Met de auto naar de hotelkamer', *De telegraaf*, 30 juli 1955.

⁹⁶ Georg Lipperts <<https://architectenlexicon.at>>.

⁹⁷ Georg Lipperts, *Erstes Auto-hotel in Vorarlberg*, <<https://mak01.intrada.com>>.

⁹⁸ Dagblad de Telegraaf 1955 (zie noot 95).

⁹⁹ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 646.

¹⁰⁰ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 648.

geeft van een Europees motel. In dit fragment worden de publieke ruimtes van het motel getoond zoals het restaurant, lounge en gang richting de motelkamers; een bedrijfsconstructie dat de Amerikaanse motels niet kennen omdat deze los van het motel werden gerealiseerd. Een ander voorbeeld is 'Motel 58' in Saint-Gobain van de architecten Jacques Ruillier (1901-1986), Guillaume Gillet (1912-1987) en Georges Johannet.¹⁰¹ Dit motel met aaneengeschakelde prefab-cottages werd destijds uitgedacht en tentoongesteld in de Salon International de l'Équipement hôtelier in Parijs.¹⁰² Deze prefab-cottages werden in samenwerking van 'La Compagnie Saint Gobain' en l'Aluminium français' gerealiseerd met als voordeel dat deze motelkamers geheel compleet opgeleverd konden worden (figuur 28).¹⁰³ Elk element had een woonkamer, badkamer en kitchenette zoals de Amerikaanse cottages. Daarnaast waren alle kamers voorzien van elektronische voorzieningen om in alle gemakken te kunnen voorzien.¹⁰⁴ De appartementen waren opgetrokken met een houten frame en een aluminium dak. Daarnaast waren de gevelpanelen, dakranden en de kitchenettes voorzien van gekleurd geanodiseerd aluminium.¹⁰⁵

De eerste motelkamers in België werden door het Nederlandse concern Van der Valk gerealiseerd in Brasschaat, in 1958.¹⁰⁶ Dit motel was zowel voor België, als voor het concern een primeur. De eerste motelkamers van Van der Valk werden in Brasschaat gerealiseerd waar men inspeelden op logiesmogelijkheden van internationale bezoekers voor de Wereldtentoonstelling Expo'58. Er werden in totaal dertig houten barakken gebouwd die aaneengeschakeld werden gesitueerd in een I-vorm zoals de Amerikaanse Motor Courts.¹⁰⁷ De motelkamers werden snel en eenvoudig gebouwd door middel van geprefabriceerde houten bouwonderdelen. De appartementen waren voorzien van grote ramen met kleine openslaande ramen en lessenaarsdakjes voor de deur. Het café-restaurant daarentegen was gesitueerd in een oud en vervallen café dat geheel werd gerenoveerd. Het motel stond langs de weg van Rotterdam naar Antwerpen en was bovendien de doorgaande weg tussen Brussel en Parijs. Opmerkelijk is dat men bij de aanvraag van de verplichte vergunning onwetend was rondom het begrip 'motel' en wat er precies gebouwd zou worden.¹⁰⁸ Bij de aanvraag van de vergunningen moest de heer Ben Wohrmann (1930-1998) zelfs uitleggen wat een motel precies was, want in Brussel hadden zij daar nog nooit van gehoord.¹⁰⁹

¹⁰¹ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 650.

¹⁰² Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 650.

¹⁰³ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 649.

¹⁰⁴ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 653.

¹⁰⁵ Bourseau 1966 (zie noot 66), p. 650.

¹⁰⁶ Eveline van den Hul- van der Valk, Lukas van der Valk en Martin van der Valk, *Van der Valk. De bewogen geschiedenis van een Nederlandse horecafamilie*, Leiden, p. 76.

¹⁰⁷ Van den Hul- van der Valk (zie noot 106), p. 76.

¹⁰⁸ Van den Hul- van der Valk (zie noot 106), p. 76.

¹⁰⁹ Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan, 29 januari 2014.

2. Nederland

2.1 Ontwikkeling van de Nederlandse autosnelwegen

Hoewel de eerste automobiel aan het eind van de negentiende eeuw al haar intrede deed, duurde het toch een halve eeuw voordat de autodichtheid in Nederland even groot was als in het buitenland.¹¹⁰ In de beginjaren van de automobiliteit moesten de automobilisten zich aanpassen aan het overige verkeer; zo bepaalden voetgangers, fietsen en paarden de snelheid van de openbare weg.¹¹¹ Daarnaast werd de toegestane snelheid jarenlang laag gehouden door het parlement, want zo bepaalde de Motor- en Rijwielwet uit 1908 de toegestane snelheid van 10 km/u binnen de bebouwde kom, terwijl in 1909 het snelheidsrecord al boven de 200 km/u lag.¹¹² Wanneer het automobielbezit in Nederland van 1 auto in 1896 naar 7100 auto's in 1920 toeneemt, is de overheid genoodzaakt om maatregelen te treffen voor de openbare wegen.¹¹³ Toch duurde het nog tot 1927 voordat Rijkswaterstaat in samenwerking met de provincies en de ANWB een Rijkswegenplan presenteert met een nieuw wegenbouwbeleid.¹¹⁴ Het Rijkswegenplan van 1927 introduceerde ingrijpende wegverbetering, de aanleg van nieuwe wegen en de bouw van een aantal bruggen dat ongeveer eens per tien jaar werd herzien en waar vanaf 1936 ook autosnelwegen deel van uitmaakten.¹¹⁵ Eind jaren dertig liet het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ongeveer 300 kilometer snelweg aanleggen.¹¹⁶ Deze werken hadden het doel om de belangrijkste steden van Nederland met elkaar te verbinden; de Rijksweg 12; van Den Haag naar Utrecht, Rijksweg 13; van Den Haag naar Rotterdam en Rijksweg 16; van Rotterdam naar Dordrecht.¹¹⁷ Als model voor Nederland fungeerden de Duitse Reichsautobahnen van Fritz Todt (1891-1942), die op zijn beurt zich presenteerde als de ambitieuze opvolger van de Romeinse wegen die destijds Europa en Noord-Afrika doorkruisten.¹¹⁸ De snelwegen van Todt waren de eerste wegen die enkel voor auto's waren bestemd. Met hun flauwe bochten en Portland betonnen rijbanen konden ze snelheden aan van 160 km/u op het rechte stuk en 150 km/u in de bochten.¹¹⁹ De aanleg van de eerste Autobahn werd tussen Keulen en Bonn in 1932 gerealiseerd.¹²⁰ Dit Duitse project werd aangelegd door een centrale overheidsdienst, Italië daarentegen deed beroep op particuliere ondernemers.¹²¹ Al in jaren dertig verschenen de eerste Duitse publicaties over de schoonheid van de weg in combinatie met de visuele

¹¹⁰ Auke van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006, p. 409.

¹¹¹ Maarten Leendert Smaal, *Politieke strijd om de prijs van automobiliteit*, Delft 2012, p. 45.

¹¹² Smaal (zie noot 111), p. 48.

¹¹³ Smaal (zie noot 111), p. 48.

¹¹⁴ Geschiedenis rijkswegen <<https://www.rijkswaterstaat.nl>>.

¹¹⁵ Geschiedenis rijkswegen <<https://www.rijkswaterstaat.nl>>.

¹¹⁶ Hans van der Cammen en Len de Klerk, *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinexwijk*, Utrecht 2003, p. 155.

¹¹⁷ Jan Brouwer, in opdracht van de Rijksadviseur Infrastructuur, *Cahier van de stedelijke autosnelweg. Bijdragen aan de esthetische ontginning van de autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam 2008 p. 61.

¹¹⁸ Jonathan Glancey, *Architectuur*, Houten 2007, p. 466.

¹¹⁹ Glancey 2007 (zie noot 118), p. 466.

¹²⁰ Jos van der Lans en Herman Vuijsje, *Lagen landen hoge sprongen. Nederland in de twintigste eeuw*, Wormer 2003, p. 18.

¹²¹ Brouwer 2008 (zie noot 117), p. 61.

aspecten van de verkeersveiligheid.¹²² Adolf Hitler (1889-1945) had met zijn Autobahn het doel om Duitsland te transformeren in een enorm landschapspark. Hij wilde het kale en industriële landschap camoufleren met een illusie van het Duitse woud, door aan weerszijden bomen te planten.¹²³ De beplanting werd gezien als de verbindende schakel tussen de weg en de omgeving, waardoor het autorijden een manier was om van de ongerepte natuur te genieten. Het rijden over de Autobahn werd gezien als een 'prettig zintuigelijk genot', met het gevolg dat er in de jaren dertig Raststätten in de nabijheid van de steden werden aangelegd.¹²⁴ Deze Raststätten hadden geen rustmomenten tijdens het rijden tot doel, maar fungeerde als mentale voorbereiding. Want 'wanneer de reiziger zich vanuit de grote stad via een Zubringer naar de Autobahn begeeft, moet men de automobilist de kans geven om te bekomen van het drukke bestaan in de stad. Pas dan, na innerlijk tot rust gekomen, kan de automobilist zich met een gelouterde geest zich overgeven aan het genot van de ritmische beweging van de Autobahn'.¹²⁵

In Nederland was er minder belangstelling voor de schoonheid van de weg en werden Raststätten of woudillussies dan ook niet gerealiseerd. In de periode 1933 – 1936 werd de Rijksweg 12 Den Haag – Utrecht aangelegd met rijbanen die werden gescheiden door een brede groene middenberm en strakke rijen bomen.¹²⁶ In totaal werden er twee rijbanen per richting aangelegd volgens een destijds gebruikelijk ontwerp met vooral rechte stukken en af en toe een scherpe bocht.¹²⁷ Het wegdek daarentegen, bestond zowel uit beton als klinkers, om de Nederlandse baksteenindustrie te ondersteunen.¹²⁸ De autosnelwegen in het Rijkswegenplan 1938 vormden een belangrijk onderdeel van het nationale wegenstelsel, maar na de Duitse inval en de daarop volgende jaren, werd er weinig aandacht geschonken aan het herstel en uitbreiding van het wegennet. Pas in 1954 werd er door minister Jacob Algra (1902-1966) van Verkeer en Waterstaat geld beschikbaar gesteld voor de verbetering en uitbreiding van het wegennet.¹²⁹ Met deze bijdragen werden Rijksweg 2, 12 en 16 uitgebreid volgens de plannen van het Rijkswegenplan van 1948, dat weinig verschilde met het Rijkswegenplan van 1938. Door de meer beschikbare middelen en verbeteringen voor de aanleg van rijkswegen, groeide de jaarlijks gemiddeld 32 km aanleg autosnelweg in de periode 1950-1957, tot een jaarlijks gemiddelde van 65 km vanaf 1958.¹³⁰ Figuur 32 geeft daarbij een weergave van de aangelegde autosnelwegen in de periode 1930 tot mei 1962, waar duidelijk wordt hoe het stelsel van de autosnelwegen de verbindingen tussen de steden verzorgden en tegelijkertijd het achterland toegankelijker maakten.¹³¹ De economische welvaart aan het eind van de jaren vijftig leidde ertoe dat het autobezit aanzienlijk groter werd, en dat er sprake was van een massamotorisatie. Het gevolg was dat het Rijkswegenplan van 1958 werd herzien en aangevuld werd met het 1200kilometer-plan van minister Hendrik Albertus Korthals (1911-1976).¹³² Dit plan, dat werd gefinancierd door het

¹²² Wim Nijenhuis en Wilfried van Winden, *De diabolische snelweg. Over de traditie van de mooie weg in het Nederlandse landschap en het verlangen naar de schitterende snelweg in de grote stad*, Rotterdam 2007, p. 71.

¹²³ Nijenhuis 2007 (zie noot 122), p. 71.

¹²⁴ Brouwer 2008 (zie noot 117), p. 60.

¹²⁵ Brouwer 2008 (zie noot 117), p. 61.

¹²⁶ Nijenhuis 2007 (zie noot 122), p. 121.

¹²⁷ De geschiedenis van de Nederlandse autosnelwegen <<https://autosnelwegen.nl>>.

¹²⁸ Geschiedenis rijkswegen <<https://www.rijkswaterstaat.nl>>.

¹²⁹ De Minister van Verkeer en Waterstaat J. Algra, *Rijksbegroting voor het dienstjaar 1954. Hoofdstuk IXB Verkeer en Waterstaat. Memorie van antwoord*, 14 december 1953, p. 4.

¹³⁰ De geschiedenis van de Nederlandse autosnelwegen <<https://autosnelwegen.nl>>.

¹³¹ Nijenhuis 2007 (zie noot 122), p. 81.

¹³² De geschiedenis van de Nederlandse autosnelwegen <<https://autosnelwegen.nl>>.

Rijkswegenfonds en bijdragen uit de Algemene Middelen, maakte het mogelijk om het Nederlandse autosnelwegennet tussen 1965 en 1973 fors uit te kunnen breiden tot een lengte van 1245 kilometer.¹³³ Eind jaren zestig fungeerde het verkeer als een belangrijk component van de samenleving. De automobiel was niet alleen een sociaal en economisch goed, maar representeerde ook de verrijking van het menselijk bestaan en groeide uit tot nationaal symbool dat evolueerde van luxeproduct tot massa-artikel in een volledig gemotoriseerde samenleving.¹³⁴

¹³³ C.J.M. Schuyt en Ed Taverne, *1950. Welvaart in zwart-wit*, Den Haag 2000, p. 173.

¹³⁴ Schuyt 2000 (zie noot 133), p. 171.

2.2 Mobiliteit en vrijetijd

De introductie van de vijfdaagse werkweek in 1960 en het recht op ‘betaalde’ vakantie in 1966 leidde tot een vrijetijdsindustrie van goederen en diensten.¹³⁵ De vrijetijd krijgt in die tijd steeds meer vorm in stad en landschap zoals in buurthuizen en sportvelden.¹³⁶ Maar ook de toenemende invloed van de Amerikaanse consumptiecultuur werd een belangrijk onderdeel voor de generator van de economische bloei.¹³⁷

Met de introductie van de spoorwegen, en later ook de fiets en de automobiel werd de wereld van de mens enorm vergroot; zo werden verbindingen richting strand en afgelegen provincies mogelijk. Hoewel de vrijetijds mobiliteit in de eerste helft van de twintigste eeuw vooral was weggelegd voor de elite, werd de fiets in de jaren twintig en dertig ingezet als vrijetijdsvervoermiddel.¹³⁸ De fiets was vooral voor jongeren het vakantievervoer bij uitstek waarbij zij overnachtten in tenten die geïnspireerd waren op deze van het Amerikaanse leger.¹³⁹ Het kamperen bleek in het begin vooral een bezigheid van de goeude jeugd, maar groeide al snel uit tot een ideale jongerenvakantie van de arbeidersklasse. Met name door de introductie van lichtere en kleinere Amerikaanse tenten, werd het kamperen ook steeds meer een gezinsvakantie.¹⁴⁰ De introductie van de caravan in 1929 leidde tot de bouw van tent- en kamphuisjes die als gezinsverblijf gebouwd werden en die vooral na 1945 geliefd waren.¹⁴¹ Toen na de Tweede Wereldoorlog steeds meer huishoudens zich een motorfiets, motor of auto konden veroorloven, nam de vrijetijds mobiliteit explosief toe. De populariteit van de auto, die niet als vrijetijdsbesteding fungeerde maar als vrijetijdsdoel, kwam voort uit een nieuwe ruimtelijke vrijheid waar men met het hele gezin kon rijden en pauzeren waar men wenste.¹⁴² Een voortvloeisel van deze ontwikkeling is het bekende ‘bermtoerisme’ dat in 1962 verboden werd vanwege de massaliteit en verkeersonveiligheid.¹⁴³ De ANWB beschreef dit fenomeen niet alleen als automobilisten die langs de kant van de weg wilden uitblazen, maar ook als recreatiezoekenden die vaak de hele dag langs de kant van de weg gingen zitten en klapstoelen en –tafels meebrachten.¹⁴⁴ Om het verbod van deze populaire vrijetijdsbesteding onder controle te krijgen, werden er vanaf 1962 parkeerplaatsen met picknickplaatsen langs de weg gerealiseerd, naar voorbeeld van de Duitse Raststätten.¹⁴⁵

De modernisering en technologisering van de jaren zestig leidden tot veranderingen op het gebied van de economie, ruimtelijke ordening, cultuur en mobiliteit die op zijn beurt uitmondten in nieuwe bestemmingen. De popularisering hield direct verband met de massarecreatie, met gezinnen die er met de auto op uit trokken om te zien en gezien te worden. De attracties zélf, lieten nog even op zich wachten. Een van de eerste attracties voor de dagtoerist was de Scheveningse Pier (1954-1961) en

¹³⁵ H. Mommaas, M. van den Heuvel en W. Knust, *De vrijetijdsindustrie in stad en land. Een studie naar de markt van belevenissen*, Den Haag 2000, p. 25.

¹³⁶ Mommaas 2000 (zie noot 135), p. 25.

¹³⁷ Theo Beckers, *Planning voor vrijheid. Een historisch-sociologische studie van de overheidsinterventie in recreatie en vrije tijd.*, Wageningen 1983, p. 227.

¹³⁸ Lucas Harms, *Op weg in de vrije tijd. Context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit*, Den Haag 2006, p. 79.

¹³⁹ Harms 2006 (zie noot 138), p. 80.

¹⁴⁰ Beckers 1983 (zie noot 137), p. 145.

¹⁴¹ Beckers 1983 (zie noot 137), p. 145.

¹⁴² Harms 2006 (zie noot 138), p. 80.

¹⁴³ Harms 2006 (zie noot 138), p. 80.

¹⁴⁴ Wim Daniels, *Mieters! De taal van de jaren vijftig*, Amsterdam 2012 (digitale druk), p. 1929.

¹⁴⁵ Daniels 2012 (zie noot 144), p. 1929.

de Euromast (1958-1960) van H.A. Maaskant (1907-1977) die inspeelden op de nieuwe mobiliteit en vrijetijd richting een vrijetijdsindustrie die goed gesitueerd moesten zijn om de gemotoriseerde bezoeker te kunnen ontvangen.¹⁴⁶ Nederland transformeerde daarmee vanaf het eind van de jaren vijftig steeds meer in een gemobiliseerd landschap met voorzieningen als wegrestaurants, tankstations en motels, die gezien werden als functionele en culturele uiting van de overgave aan mobiliteit.¹⁴⁷ Zij vormden het ruimtelijke antwoord op de mobiliteitsbelofte waardoor de Nederlandse 'American Dream' in de jaren zestig steeds meer een realiteit werd, waarbij plezier en vrijheid hoog in het vaandel stonden en uitgroeide tot een alomtegenwoordige cultuur van *fun*.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Michelle Provoost, *Hugh Maaskant. Architect van de vooruitgang*, Rotterdam 2003, p. 227.

¹⁴⁷ Luuk Boelens, *Mobility all over; A story about floating heritage passing by*.

<<https://www.urbanunlimited.nl>>.

¹⁴⁸ Tracy Metz, *Pret! Leisure en landschap*, Rotterdam 2002, p. 8.

2.3 Motels in Nederland

In de jaren vijftig leerde Nederland het principe van het motel kennen en de eerste vooruitzichten waren niet bepaald optimistisch. De bestaansmogelijkheid van dit nieuwe bedrijfstype was grotendeels afhankelijk van de aanwezigheid van snelverkeerswegen en van grote afstanden door dunbevolkte gebieden. Maar dit was echter niet het geval in Nederland. Volgens het Nederlands Verkeersinstituut 's – Gravenhage konden motels dan ook alleen voortleven met behulp van de autoriteiten, zodat het motel uiteindelijk zou kunnen dienen als 'invalspoort' van de grote stad.¹⁴⁹ Dit zou de vindbaarheid, verkeersdrukte, parkeermogelijkheid en de aantrekkelijkheid van het motel in de naaste omgeving van de grote stad stimuleren.¹⁵⁰ Binnen de Rijksbegroting van 1958 werden aankomende moteldirecteuren aangemoedigd door een financieringsregeling waarmee subsidies ter bevordering van de motelbouw beschikbaar werden gesteld. De overheid zag dit nieuwe type horecabedrijf als een der meest doelmatige economische voorziening in de nijpende behoefte aan logeergelegenheid dat snel en goedkoop gebouwd kon worden.¹⁵¹

Het nieuwe horecaprincipe werd vooraf uitgedacht in het Bouwcentrum te Rotterdam, waar kamers met parkeerplaatsen werden nagebouwd door middel van een systeem met verstelbare wanden.¹⁵² Met dit systeem was het mogelijk om goedkoop en in korte tijd een eenheid te kunnen bouwen, en detailfouten met de bouw zelf, te kunnen vermijden.¹⁵³ Men kon nu de werkelijkheid bestuderen in plaats van bouwtekeningen. De motelkamers van Motel Hoornwijck (1956) werden in dit Bouwcentrum uitgedacht. De foto's in figuur 33 en 34 tonen de motelkamers in het Bouwcentrum zoals zij uiteindelijk werden gerealiseerd. Dit Bouwcentrum was in 1946 opgericht door de Bond van Nederlandse Architecten, waar voorlichting en documentatie werd gegeven over de voortschrijdende bouwtechniek van de Wederopbouwperiode.¹⁵⁴ Opvallend is dat wanneer men in de media over 'motelkamers' spreekt, dit vaak 'flats' en 'flatwoningen' wordt genoemd; wellicht overeenkomend met de nieuwe flatwoningen van de wederopbouwperiode.¹⁵⁵

Hoewel de afstanden in Nederland relatief klein zijn tussen de verschillende steden, sloeg het fenomeen bij vertegenwoordigers en toeristen aan. Vanaf 1955 werden de eerste motels gebouwd waarbij het belangrijk werd geacht dat deze goed zichtbaar waren en dat zij aan de grote weg werden gesitueerd.¹⁵⁶ Het motelprincipe sloot daarbij aan op de specifieke ruimteopvatting van de jaren vijftig, waarbij de nadruk werd gelegd op ruimtelijkheid en onbegrensdeheid. Deze naoorlogse architectuur streefde naar een openheid in ruimtelijke zin, waar de bewegingsvrijheid, groei en expansie symbolisch werden voor een rooskleurige toekomst.¹⁵⁷ De bouw van deze toekomst werd

¹⁴⁹ C. Kuipers e.a., *De betekenis van goede verbindingen voor de gelijkmatige bezetting van hotels en de bestaansmogelijkheid van motels. Rapport van een studiegroep*, studiegroep Nederlands Verkeersinstituut 's-Gravenhage, juli 1958, p. 23.

¹⁵⁰ Kuipers 1958 (zie noot 149), p. 23.

¹⁵¹ J. Zijlstra, *Zitting 1957-1958-4900. Rijksbegroting voor het dienstjaar 1958. Hoofdstuk X economische zaken*, 1957, p. 24.

¹⁵² J. v. R., 'Vorstudie tot een motel', in *De Kampioen*, jr. 10, nr. 70 oktober 1955, p. 309.

¹⁵³ J. v. R. 1955 (zie noot 152), p. 309.

¹⁵⁴ Bouwcentrum Rotterdam <<http://www.bouwcentrum-rotterdam.nl>>.

¹⁵⁵ Nieuwe Limburger Koerier; Uitgeversmaatschappij Limburgs Dagblad, 'Rijswijk biedt toeristen primeur. Vakantiegangers kunnen in „motels” gaan wonen. Inrichting volgens Amerikaans idee', *Limburgs dagblad*, 25 mei 1956.

¹⁵⁶ Kuipers 1958 (zie noot 149), p. 23.

¹⁵⁷ Hans Ibelings, *De moderne jaren vijftig en zestig*, Rotterdam 1996, p. 12.

grotendeels gefinancierd door de Marshall-fondsen waarvan 7 miljoen gulden werd vrijgegeven voor de bouw van hotels.¹⁵⁸

2.3.1 Historie van de eerste Nederlandse motels

Motel Hoornwijck in Rijswijk was het eerste Nederlandse motel. Het werd op 15 juni 1956 geopend.¹⁵⁹ De motelkamers waren een uitbreiding van Taverne Hoornwijck, dat op het landgoed van opdrachtgever en eigenaar Hermanus Petrus Beens (circa 1900-1966), werden gerealiseerd.¹⁶⁰ Vóór de horecabestemming stond op deze locatie het koetshuis van het landgoed dat gesloopt werd voor de bouw van Taverne Hoornwijck.¹⁶¹ In figuur 35 is de Taverne vóór de uitbreiding tot motel goed zichtbaar. Deze uitbreiding was een ontwerp van Willem Verschoor (1880-1968) en zijn zoon ingenieur Willem Hyazinth Verschoor (1917-2005).¹⁶² De bouw tot motel kostte ongeveer 1 miljoen gulden, waarvan een gedeelte werd gefinancierd door de Marshallfondsen.¹⁶³ Het motel was opgebouwd in drie blokken van twee bouwlagen, met in totaal 60 motelkamers voor vier tot vijf personen.¹⁶⁴ Het motelcomplex kon snel worden opgebouwd dankzij de standaardisatie en prefabricage van bouwonderdelen zoals de grote raamvlakken, balkonvloeren en balkonhekken. Het geheel werd opgetrokken in baksteen en had doorgetrokken muren wat de balkons en terrassen van elkaar scheidde, zoals te zien in figuur 36 tot en met 42. Achter de kamers vond men overkappingen die dienst deden als garage en plaats boden aan 200 auto's (figuur 37).¹⁶⁵

Motel Hoornwijck, gesitueerd aan de Rijksweg 13 was de eerste vorm van accommodatie die aangepast was aan de moderne reiziger.¹⁶⁶ De kamers waren volledig ingericht volgens het principe van 'zelfbediening'; een relatief nieuw begrip in de jaren vijftig, met een keuken met ijskast, elektrische kookinstallatie en een voorraad drank en etenswaren.¹⁶⁷ Ook was de kamer geheel gemeubileerd met een ronde tafel en een schrijftafel, twee opklapbedden en divanbed, stoelen en fauteuils, radio (draadomroep) en telefoon en daarnaast was elke kamer nog voorzien van verwarming, verlichting, vaste wastafel en een douchecel.¹⁶⁸ Op het terrein zelf was nog een restaurant aanwezig, met een aantal winkeltjes en een servicestation. Met dit nieuwe concept kon de vermoeide gast slapen terwijl de auto gewassen of gerepareerd werd.¹⁶⁹

Het tweede Nederlandse motel – Motel Amsterdam – werd op 21 juni 1957 geopend als een combinatie van nachtverblijf en garageruimte.¹⁷⁰ Het motel werd opgeleverd door aannemersbedrijf Gebroeders van Mierlo met twee vleugels van twee verdiepingen met in totaal 40 verblijven; elk

¹⁵⁸ Ibelings 1997 (zie noot 2), p. 10.

¹⁵⁹ Nieuwenhuis, 'Het eerste motel in Nederland geopend', *Nieuwsblad van het noorden*, 16 juni 1956.

¹⁶⁰ Rijswijk <<https://www.buitenplaatseninnederland.nl>>, geboortedatum H.P. Beens <<https://www.genealogie.nl>>.

¹⁶¹ Rijswijk <<https://www.buitenplaatseninnederland.nl>>.

¹⁶² Ibelings 1997 (zie noot 2), p. 47; namen en data <<https://www.nai.nl>>.

¹⁶³ Anoniem, 'Binnenkort opening van Nederlandse eerste motel', in: *De Kampioen*, jr. 71 nr. 3 maart 1956, p. 88.

¹⁶⁴ Nieuwenhuis 1956 (zie noot 159).

¹⁶⁵ Nieuwenhuis 1956 (zie noot 159).

¹⁶⁶ Anthony Winkler Prins, *Algemene Winkler Prins encyclopedie*, 1956, p. 488.

¹⁶⁷ Anoniem 1956 (zie noot 163), p. 89.

¹⁶⁸ Anoniem 1956 (zie noot 163), p. 89.

¹⁶⁹ Anoniem 1956 (zie noot 163), p. 89.

¹⁷⁰ Stichting Leeuwarder Courant 1947, 'Tweede motel in ons land te Amsterdam geopend', *Leeuwarder Courant: hoofdblad van Friesland*, 22 juni 1957.

bestaande uit een zit-slaapkamer met twee, drie of vier slaappleatsen, een douche, een toilet, een balkon met uitzicht op de weg en een garageruimte.¹⁷¹ Dit motel was opgericht door de Compagnie Internationale des Wagons Lits om het hotelbed reservoir van Amsterdam te vergroten met 200 slaappleatsen.¹⁷² In figuur 43 wordt duidelijk dat de motelconstructie is gebaseerd op de Amerikaanse Motor Inn. Het motel is opgebouwd in een zogenaamde U-vorm met twee bouwlagen. Het restaurant is in het midden van het complex gesitueerd met een groot terras aan de binnenzijde. Het motel is geheel gestandaardiseerd en gebouwd met prefab-elementen zoals witgepleisterde betonstenen, houten balkonhekken en platte daken (figuur 44 tot en met 47). De kamers op de begane grond hebben terrassen aan de achterzijde van het motel die dankzij de doorgetrokken muren van elkaar gescheiden werden. Aan de voorzijde van de motelkamers waren overkappingen gerealiseerd om de auto direct voor de kamer te parkeren. Op het terrein zelf was nog een benzine- en servicestation aanwezig.¹⁷³ Aanvankelijk werd het motel opgezet door de binnenhuisarchitect A.J. Kleykamp die zich vanwege gezondheidsredenen moest terugtrekken, waarop het ontwerp door de architect Arthur Staal (1907-1993) werd overgenomen.¹⁷⁴

2.3.2 Horecaconcerns

Vanaf de jaren zestig gaan steeds meer particulieren en horecaconcerns zich richten op de mobiele gast. Hotelketens als Smits Restaurants en motelketens zoals Postiljon Motels en Van der Valk bouwen bevestigingen langs de Nederlandse snelwegen.¹⁷⁵ Het horecaconcern Postiljon Motels werd eind jaren vijftig opgericht onder de naam 'Motoresto' en verscheen in 1960 met de eerste vestiging in Bunnik.¹⁷⁶ Het concern Postiljon Motels opereerde ook onder de naam Postiljon Pleisterplaatsen en Postiljon Hotels en had in de periode 1960-1979 negen vestigingen in Almelo, Arnhem, Bunnik, Deventer, Dordrecht, Haren, Heerenveen, Nulde-Putten en Zwolle.¹⁷⁷ In figuur 48 tot en met 55 zijn zowel beelden als luchtfoto's zichtbaar van enkele Postiljon Motels. De bedrijfsidentiteit binnen dit concern wordt vooral zichtbaar door het exterieur van het restaurant. Deze werd uitgevoerd in een typische stijl met grote raamvlakken, zware dakranden en platte daken dat door het hele complex werd doorgevoerd en dat dankzij de prefabricage van onderdelen snel en eenvoudig gebouwd kon worden. De blokvormige constructie van het motel bestond uit maximaal twee bouwlagen dat in een I- of L-vorm werd gebouwd. Het restaurant en het terras waren een belangrijk onderdeel van het motel en hadden geen vaste plaats binnen de constructie. Dit markeert een belangrijk verschil met de Amerikaanse Motor Courts waar een kleinschalige publieke ruimte beschikbaar was, in tegenstelling tot de Nederlandse motels die waren voorzien van ruime restaurants, terrassen en conferentiezalen. Een belangrijk onderdeel van de Corporate Identity, als gezamenlijk karakteristiek van het concern, duidt op de locatie van de motels die allen langs de Rijksweg of autosnelweg zijn gesitueerd. Daarnaast was het bij geen enkel Postiljon motel mogelijk om direct voor de motelkamer te kunnen parkeren en binnen te treden. De complexen waren voorzien van ruime parkeerplaatsen en motelkamers die van binnenuit bereikbaar waren.

¹⁷¹ Stichting Leeuwarder Courant 1947 1957(zie noot 169).

¹⁷² Dagblad de Telegraaf, 'Motel Amsterdam geopend', *De Telegraaf*, 22 juni 1957.

¹⁷³ Stichting Leeuwarder Courant 1947 1957(zie noot 169).

¹⁷⁴ Motel Amsterdam <<https://www.nai.nl>>.

¹⁷⁵ Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan, 15 mei 2013.

¹⁷⁶ Nieuwenhuis, 'Moderne pleisterplaats tussen Utrecht en Arnhem', *Nieuwsblad van het Noorden*, 26 september 1958.

¹⁷⁷ 'Postiljon Fietsweekend', in: *De Kampioen*, april 1986 jr. 101, nr. 4, p. 54.

Van der Valk kent haar oorsprong in 1929 wanneer café De Gouden Leeuw in Voorschoten wordt uitgebreid met een restaurant door Martinus van der Valk (1895-1969).¹⁷⁸ Het restaurant was gelegen aan de grote weg van Leiden en Den Haag en was al snel een populaire pleisterplaats. Na de Tweede Wereldoorlog richtte Martinus van der Valk de keten Van der Valk-restaurants op, waar elk van zijn elf kinderen een eigen zaak zouden krijgen.¹⁷⁹ Het concern begon met de restaurants de Haagsche Schouw in Leiden, de Witte Bergen in Eemnes en Motel Dennenhof in Brasschaat (België).¹⁸⁰ Het eerste motel werd in Brasschaat gerealiseerd naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling in Brussel in 1958. Na het succes van het eerste motel werden er al snel plannen gemaakt om alle restaurants uit te breiden met motelkamers.

In de media wordt veel gesproken over Gerrit van der Valk (1928-2009), als dé oprichter van de motellerie in Nederland, waarmee men doelt op de typisch Amerikaanse motelbouw. Gerrit van der Valk opende in 1968 dan niet het eerste motel, maar wel het eerste grote motel dat op de Amerikaanse Motor Courts was geïnspireerd en elk een eigen buitendeur had.¹⁸¹ Het concern bouwde nauwelijks kant-en-klare motels, maar zocht locaties met potentie; vaak al bestaande bouw zoals oude boerderijen of cafés die omringd werden met natuur en vlakbij de grote weg lagen gesitueerd. Motel Nuland werd ontworpen door de architect Th.W.M. Sluijs en met de bouw van dit motel in 1968 ontstaat een typische architectonische stijl die kenmerkend zal worden voor Van der Valk.¹⁸² Sluijs ontwierp in de periode 1960-1990 meerdere motels en uitbreidingen voor Van der Valk, die allen in dezelfde stijl werden uitgewerkt (figuur 56 tot en met 60).¹⁸³ De Corporate Identity werd uitgevoerd in een typische architectonische stijl met grote puntdaken, grote raampartijen en rieten daken. Ook het kenmerkende torentje van Motel de Witte Bergen werd vaak gebruikt als uitgangspunt bij nieuwe ontwerpen.¹⁸⁴ In de jaren zeventig en tachtig worden de rieten daken vanwege brandgevaar vervangen door overeenkomende bruine dakpannen. Naast de herkenbare architectuur, waren de motels allen langs de autosnelweg gelokaliseerd. De Corporate Identity werd daarnaast versterkt door het logo van de toekan (figuur 61 en 62). De toekan was zowel in neonverlichting als in vlaggen vanaf de autosnelweg goed zichtbaar. Daarnaast werd het symbool veelvuldig gebruikt in het bedrijf zelf om de gezamenlijke karakteristieken van de ondernemingsidentiteit te representeren.¹⁸⁵ Zo werd de toekan bijvoorbeeld zichtbaar op menu's, servies en kamersleutels. In de jaren zeventig en tachtig werd het concern steeds bekender en groeide het uit tot het grootste Nederlandse horecaconcern vanwege de betaalbare diners en overnachtingen voor het hele gezin.¹⁸⁶

¹⁷⁸ Van den Hul (zie noot 106), p. 27.

¹⁷⁹ Van den Hul (zie noot 106), p. 44.

¹⁸⁰ Van den Hul (zie noot 106), p. 45.

¹⁸¹ Van den Hul (zie noot 106), p. 95.

¹⁸² Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan, Eemnes 15 mei 2013.

¹⁸³ Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan, Eemnes 15 mei 2013.

¹⁸⁴ Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan, Eemnes 15 mei 2013.

¹⁸⁵ Piet Grouls, e.a., *Van Mourik architecten. Identiteit en Architectuur*, Den Haag 2007, p. 37.

¹⁸⁶ Anoniem, 'Familiebedrijf Van der Valk (horeca) opent drie nieuwe motels in één maand', *Het financiële dagblad*, zaterdag 2 december 1974.

2.3.3 Motelbouw

In de periode 1950-1980 waren motels een populaire bestemming die aansloten op de nieuwe mobiliteit en vrijetijd om langs de weg te kunnen dineren of overnachten. In de pers werd eind jaren vijftig en zestig met enthousiasme over de motelbouw geschreven waaruit blijkt dat dit moderne bedrijfstype niet alleen aansloot op de nieuwe economische situatie maar ook op het ideaal van de 'American Dream'. De motelbouw was een voortvloeisel van de veramerikanisering en de modernisering van het land. Door heel Nederland werden motels in de nabijheid van de grote steden gebouwd, zoals te zien in figuur 63.¹⁸⁷ De rode stippen representeren de motels die gerealiseerd zijn in de periode 1950-1980. De paarse stippen verbeelden de motels waarvan reële plannen werden gemaakt en door de pers kenbaar zijn gemaakt, maar die nooit zijn gerealiseerd. Belangrijk is dat deze paarse stippen geen nauwkeurig beeld geven omdat deze adressen nooit zijn gepubliceerd. In de periode 1950-1980 werden er in totaal 44 motels gebouwd, tegenover 20 reële plannen voor motels door heel Nederland (in de bijlage zijn twee tabellen opgenomen met gegevens van motels die wel en niet gerealiseerd zijn). De horecatelling uit 1971 van het Centraal Bureau voor Statistiek geeft echter geen specifieke informatie over motels als afzonderlijk bedrijfstype. Dit is vanwege het onvoldoende aantal ingedeeld onder het bedrijfstype 'hotel-café-restaurant' met een totaal van 1788 horecabedrijven.¹⁸⁸

De kaart in figuur 63 geeft een overzichtelijk beeld van motels die als toegangspoort van de stad fungeerden en die in het open landschap langs Rijkswegen werden gebouwd. Deze motels werden voornamelijk volgens de standaardisatie en prefabricage gebouwd, in een constructie met ruime publieke ruimtes en kamervleugels van twee bouwlagen. De restaurants van deze motels hadden vaak grote raamvlakken ter breedte van de gehele gevel met stalen kozijnen en raamkasten en blokvorming met platte daken. De publieke ruimtes had geen vaste plaats binnen de constructie, zo kon deze in het midden of aan de uiterste zijde gerealiseerd zijn, maar vormden altijd het centrale punt. Deze ruimtes waren bestemd voor de entree, receptie, restaurant en conferentiezalen die ook beschikbaar waren zonder overnachting. De Amerikaanse motels hadden echter wel kleine publieke ruimtes, maar die waren enkel voor de logies beschikbaar. De Nederlandse motelkamers werden in een gestandaardiseerd blok van twee bouwlagen gerealiseerd. Zowel het interieur als het exterieur van deze bouwblokken waren identiek. De kamers waren voorzien van terras of balkon en hadden vanbinnen dezelfde opstelling en voorzieningen. De parkeerplaatsen voor de deur waren bij deze motels geen standaard; er waren motels met parkeerplaats voor de deur maar ook vestigingen met één algemene parkeerplaats. De Nederlandse motels waren niet identiek maar kwamen grotendeels met elkaar overeen. Een uitzondering is het Amerikaanse Holiday Inn dat eind van de jaren zestig in Leiden werd gebouwd. In figuur 64 is een foto van het Holiday Inn te zien. Het complex was geheel gestandaardiseerd en bestond uit drie bouwlagen dat in een U-constructie werd gebouwd. Zoals te zien bestond de publieke ruimte uit één bouwlaag en was deze parallel aan het motel gebouwd. De publieke ruimte werd naast het bouwblok van de motelkamers gerealiseerd zodat men de kamers van buitenaf kon bereiken. Het complex had tenslotte aan de binnenzijde een ruime tuin en aan de buitenzijde parkeerplaatsen direct voor de motelkamers.

¹⁸⁷ Nederlandse motels in kaart gebracht met behulp van het krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek Den Haag.

¹⁸⁸ Centraal Bureau voor Statistiek, *Horecatelling 1971. Deel 1 hotels*, 's-Gravenhage 1976, p. 15 en p. 85.

3. Casestudie

3.1 Motel de Witte Bergen, Rijksweg 2 Eemnes

3.1.2 Voorgeschiedenis

De Witte Bergen was van oorsprong een theehuis, dat vernoemd werd naar de tegenoverliggende witte zandheuvels. Het theehuis werd in 1931 gebouwd naar ontwerp van de Larense gemeente architect H.F. Smit (1888-1968) en werd gerealiseerd na de aanleg van de nieuwe Rijksweg Amsterdam-Amersfoort in 1929. Het pand werd al snel een populaire pleisterplaats voor vermoeide wandelaars, fietsers en automobilisten (figuur 65 en 66). In 1942 werd het pand verkocht vanwege onenigheid tussen de verschillende directeuren waardoor De Witte Bergen een nieuwe bestemming kreeg. De nieuwe eigenaar A.F.J. Montens behield het restaurant maar richtte zich voornamelijk op de avondgast met een nachtclub en kegelbanen.¹⁸⁹ In 1951 werd het complex tenslotte in slechte staat aangekocht door de familie van der Valk. Hoewel De Witte Bergen altijd een goed lopend bedrijf was geweest, was er nog geen centrale verwarming maar kolenkachels, was er geen gas of riool en geen waterleidingen voor stromend water.¹⁹⁰ Toch zagen zij potentie in het pand als derde vestiging van het concern, zo langs de Rijksweg en omringd door het open landschap. Het pand met het stuk grond werd met erfpacht aangekocht en richtte zich in tegenstelling tot A.F.J. Montens op reizigers en het wegverkeer.¹⁹¹ De nachtclub werd dan ook gesloten en het zwaartepunt kwam op het restaurant te liggen. Vanaf 1957 ontstonden de eerste plannen om het café-restaurant uit te breiden met logiesmogelijkheden ter vervanging van de kegelbanen die aan de oostzijde van het pand gevestigd waren.¹⁹² In 1957 werd dan ook de procedure gestart om vergunning te krijgen voor de bouw van een motel. Aangezien De Witte Bergen het noordelijkste punt van de Utrechtse Heuvelrug vormt, moest het bestemmingsplan in dit kader gewijzigd worden.¹⁹³ Ook aan de ontwerpen van 'huisarchitect' Th.W.M. Sluijs werd nooit vergunning verleend, totdat men zich wendde tot de architect van de oorspronkelijke bouw; H.F. Smit. Zijn eerste ontwerpen waren onwetend; meerdere toiletten per kamer, verschillende bouwlagen voor gasten en hun chauffeurs, met een servicestation pal voor het restaurant en het motel gericht op de autosnelweg. Met behulp van de Huizense architect, J.H. van den Born (1927) en de opdrachtgever J.L.M. Zeeuw van der Laan ontstonden er in 1965 reële en goedgekeurde plannen voor de uitbreiding tot motel. De motelkamers werden aan de oostzijde van het pand gerealiseerd, op de voormalige plek van de kegelbaan (figuur 69). De kamers waren van de autosnelweg af gericht, voor een zo min mogelijk overlast.¹⁹⁴ Eind 1966 werd begonnen met de bouw die samen viel met de verbreding van de Rijksweg (de huidige A1) naar een vierbaansweg dat uitgevoerd werd door aannemersbedrijf E. Blok NV uit Rotterdam.¹⁹⁵ Naast de verbreding voerde zij ook in opdracht van Rijkswaterstaat het grondwerk van het motel uit. De verbreding van de Rijksweg nam een deel van het eigen terrein in beslag, waardoor gerechtelijk werd besloten voor de aanleg van het viaduct en de oprit naar het

¹⁸⁹ Henk van Hees, '60 jaar "De Witte Bergen"', *Historische Kring Eemnes*, Eemnes 1991, p. 55.

¹⁹⁰ Jaap Zeeuw van der Laan, *Mijn Leven. Jaap Zeeuw van der Laan*, Hilversum 2012, p. 44.

¹⁹¹ Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan op 15 mei 2013.

¹⁹² Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan op 15 mei 2013.

¹⁹³ Van Hees 1991 (zie noot 189), p. 58.

¹⁹⁴ J.H. van den Born <<https://www.nai.nl>>.

¹⁹⁵ 'Motel de' Witte Bergen' officieel geopend', *Laarder Courant de Bel*, dinsdag 30 januari 1968.

complex.¹⁹⁶ Ook werd het parkeerterrein door Rijkswaterstaat aangelegd. De bouw van de eerste 33 motelkamers werd uitgevoerd door de bouwploeg van Van der Valk uit Voorschoten, dat verantwoordelijk was voor de bouw van verschillende vestigingen. Het motel werd al in 1967 in gebruik genomen maar werd pas op 26 januari 1968 officieel geopend door de voormalige burgemeester van Eemnes, de heer A.C.H.N.M. de Bekker (1912-1997)(figuur 68 en 69).¹⁹⁷

3.1.2 Een typologische analyse

De uitbreiding tot motel aan de oostzijde van het restaurant was opgebouwd in twee vleugels waarvan één vleugel bestond uit twee bouwlagen en de andere vleugel uit drie bouwlagen (zie figuur 71; de linker vleugel heeft drie bouwlagen, de rechter twee). Het geheel was ontworpen door de gemeente architect H.F. Smit en werd in dezelfde stijl als de bestaande bouw gerealiseerd (zie figuur 69 en 70). Beide vleugels hadden een betonnen grondwerk en waren opgetrokken in witgekalkte muren onder een zadeldak met daksingels die aansloten op het riet van de bestaande bouw. Deze motelkamers waren van binnenuit bereikbaar met zowel parkeerplaatsen rondom het motel, als in de ondergrondse parkeergarage direct onder de motelkamers. In figuur 71 wordt er een situatieschets weergegeven van de eerste motelkamers. Met de rode lijnen worden de kamers op de begane grond weergegeven, met de oranje lijnen de motelkamers op de eerste verdieping. Opvallend is dat de kamers op de begane grond ruimer zijn dan op de eerste verdieping. Dit is te verklaren uit de opbouw van het pand; de kamers van de eerste etage bevinden zich onder een zadeldak en moeten ruimte innemen vanwege het schuin aflopende dak. De kamers op de begane grond hebben een afmeting van 7 meter in de lengte en 4 meter in de breedte. De kamers op de eerste verdieping hebben echter een afmeting van 4,5 meter in de lengte en 4 meter in de breedte.¹⁹⁸ In tegenstelling tot Motel Amsterdam en Motel Hoornwijck waren er in de motelkamers van Motel de Witte Bergen en eigenlijk in het gehele concern, geen kitchenettes of andere keukengerei aanwezig. De motelgast kon goedkoop en uitgebreid dineren in het restaurant, voor een zo groot mogelijk comfort en gemak. Ook de kamers waren ingericht naar eigentijdse moderne opvattingen met een eigen telefoon, radio en kluis.¹⁹⁹ Aan de achterzijde van het motel was een ruime binnentuin gecreëerd, zodat de kamers aan de begane grond elk een eigen terras hadden. Tenslotte waren er aan de achterzijde van de kamervleugels brandtrappen geplaatst in geval van nood.

In 1976 volgde de tweede uitbreiding van het motel met 29 extra motelkamers, verdeeld over twee extra vleugels bestaande uit twee bouwlagen (figuur 72 tot en met 76). Deze uitbreiding werd echter wel ontworpen door de architect Theo Sluijs uit Voorschoten.²⁰⁰ De tweede uitbouw en tevens derde en vierde vleugel, werd opgebouwd in twee bouwlagen die beiden bestemd waren voor motelkamers. Deze vleugels had een afwijkende stijl van het geheel, maar overeenstemmend met de identiteitsarchitectuur van Van der Valk en was opgetrokken in gele baksteen onder een zadeldak bedekt met bruin bezande leipannen.²⁰¹ De derde vleugel was voorzien van totaal twaalf kamers; zes kamers op de begane grond en zes kamers op de eerste verdieping. De vierde vleugel daarentegen, was voorzien van achttien motelkamers; negen op de begane grond en negen op de eerste verdieping. De kamers in beide vleugels hadden een breedte van 4 meter met een lengte van 7 meter

¹⁹⁶ Gesprek met J.L.M. Zeeuw van der Laan op 15 december 2013.

¹⁹⁷ Van Hees 1991 (zie noot 189), p. 59.

¹⁹⁸ Bouwtekening 'Revisie B.V. Motel Witte Bergen Eemnes', door W.J.A.M. Floor, Andijk december 1981.

¹⁹⁹ Van den Hul (zie noot 104), p. 46.

²⁰⁰ Bouwtekening 'Uitbreiding Motel de Witte Bergen', door Th.W.N. Sluijs, Voorschoten januari 1976.

²⁰¹ Bouwtekening 'Uitbreiding Motel de Witte Bergen', door Th.W.N. Sluijs, Voorschoten januari 1976.

dat vervolgens opgedeeld was in een slaapkamer van 4,80 meter in de lengte en een badkamer van 2,20 meter lang.²⁰² De vleugels werden gerealiseerd met motelkamers die enkel van binnenuit te betreden waren en met terrasjes aan de binnentuin. De conventionele gang op de begane grond van de vierde vleugel was voorzien van een lange plantenbak met twee uitgebouwde nissen met zitjes voor de gast. In deze nissen werden ook de vluchtdeuren geplaatst. In de gang op de eerste verdieping waren dakkapellen geplaatst voor extra daglicht. De derde vleugel had geen extra decoratie in de gangen; er was enkel een brede nis aangebracht met twee vluchtdeuren aan beide uiteinden. De eerste verdieping was daarentegen ook voorzien van verschillende dakkapellen voor extra daglicht.

In figuur 72 wordt een revisiebouwtekening uit 1981 weergegeven. De rode en oranje lijnen verwijzen naar de eerste motelkamers uit 1966 en de blauwe lijnen verwijzen naar de uitbreiding van 1976. De helling naar de parkeergarage onder de motelkamers, wordt door middel van de gele lijnen zichtbaar. De groene lijnen ten slotte, geven de ingang tot het motel weer. Daarnaast werd er ook een tank- en servicestation gerealiseerd ten dienst van de reizende gast. Deze werd naast het pand en aan het parkeerterrein gerealiseerd, zodat deze direct vanaf de oprit bereikbaar was. In figuur 77 is een plattegrond zichtbaar van zowel het motel (zwart) als van het autoservicestation dat in rood is aangegeven. Het tankstation werd geëxploiteerd door Mobile Oil bv (tegenwoordig Esso) uit Rotterdam en werd tegelijkertijd met het autoservicestation in 1974 gerealiseerd.²⁰³

Opvallend aan het motel zijn de meerdere conferentie- en feestzalen die aanwezig zijn. Deze zalen zijn in figuur 72 zichtbaar gemaakt met bruine lijnen en zijn een belangrijk kenmerk van het hotelwezen. De conferentie- en feestzalen in Motel de Witte Bergen zijn te verklaren vanuit de oorspronkelijke functie van het bedrijf en maakt Motel de Witte Bergen een 'Europees motel', als compromis tussen het typisch Amerikaanse motel en een klassieke hotel. Het motel was gesitueerd langs de Rijksweg en werd kenbaar gemaakt door haar typisch architectonische stijl en met vlaggen en lichtkast van de bekende toekan.

3.1.3 Situatieschets van een nieuwe bedrijfsvoering

Niet alleen de bouw van motels was nieuw in Nederland en Europa, maar ook de kennis rondom deze nieuwe bedrijfsvoering was aan het eind van de jaren zestig nog erg gering. In deze tijd worden er dan ook verschillende federaties opgericht om de kennis en ervaring van deze bedrijfsvoering te kunnen verzamelen en verspreiden. Federaties als Horeca Nederland, Weggebonden Horeca en de Europese Motel Federatie (EMF) werden opgericht. De EMF was een Zwitserse federatie dat bestond uit Europese motel-eigenaren die via deze weg regelgevingen konden uitwisselen, maar ook toelatingscriteria opstelden om zich officieel 'motel' te kunnen noemen.²⁰⁴ Tijdens deze bijeenkomsten werden bijvoorbeeld veiligheidseisen besproken waarvan destijds niets was vastgelegd en zo uit ervaringen kon worden opgesteld. Er werden zelfs Amerikaanse boeken over de motelbouw gebruikt om veiligheidsvoorschriften vast te kunnen stellen. De federatie Weggebonden Horeca werkte nauw samen met Rijkswaterstaat vanwege bijvoorbeeld de aanleg van toeritten en de aanleg van parkeerplaatsen. Bestuurslid J.L.M. Zeeuw van der Laan was vanaf 1976 werkzaam bij deze organisatie als eigenaar van Motel de Witte Bergen. Dit motel voldeed aan de Europese eisen om zich een 'officieel' motel te mogen noemen en fungeerde als voorbeeld van overige bedrijven.

²⁰² Bouwtekening 'Uitbreiding Motel de Witte Bergen', door Th.W.N. Sluijs, Voorschoten januari 1976.

²⁰³ Situatieschets Mobile Oil bv, 5 februari 1974.

²⁰⁴ Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan, Eemnes 15 mei 2013.

Tegenwoordig heet het motel, 'Hotel Hilversum – de Witte Bergen' en heeft het bedrijf zichzelf omgedoopt, net zoals vele andere ondernemingen, tot volwaardig hotel. De afgelopen decennia heeft het bedrijf vele metamorfoses ondergaan en is het hotel een nationaal landmark geworden voor congressen, diners en overnachtingen. Hoewel het bedrijf geen motel meer is, heeft het hotel nog vele typische kenmerken van de oorspronkelijke motelbouw. De parkeergarage is verdwenen maar haar ligging en de verschillende faciliteiten als tankstation en ruime parkeerplaatsen voldoen al aan de Nederlandse definitieomschrijving van een motel. De kamers in de afgelopen jaren zijn meerdere malen gerenoveerd zodat zij steeds voldeden aan de huidige tijd. Toch zijn er met de oorspronkelijke bouw weinig verschillen op te maken. Het hotel bestaat uit verschillende kamervleugels die gelegen zijn aan de binnentuin met eigen terrassen of balkons. Daarnaast zijn er nog hotelkamers aanwezig waar men vlakbij kan parkeren.

Conclusie

De Amerikaanse motels hebben de afgelopen eeuw een duidelijke ontwikkeling doorgemaakt van Tourist camps met legertenten tot de Highway hotels langs de snelwegen. Tegenwoordig geldt de motellerie in Amerika als belangrijk zelfstandige industrie dat zich zichtbaar maakt als product van de reizende gast binnen het landschap. Deze motels kennen vaak een eenvoudige architectonische constructie om de bouwkosten laag te kunnen houden. In de grote reclameborden en neonverlichtingen daarentegen, werd flink geïnvesteerd. Deze extravagante *signs* fungeerden als belangrijk communicatiemiddel vanaf de snelweg, maar ook als onderscheidende functie van alle overige motels. Hoewel de meeste motels dezelfde bouwconstructie hadden, werd er veelal op verschillende wijze met populair commerciële lichtkasten geadverteerd.

In Nederland kwam de mobiliteit en vrijetijd relatief gezien pas laat op gang en pas vanaf de jaren vijftig konden steeds meer mensen zich een eigen automobiel veroorloven en had men tijd om deze vrij te kunnen besteden. In deze tijd zag men Amerika als het voorbeeld van het goede leven met een ontwikkelde consumptiecultuur, met het gevolg dat er steeds meer bouwwerken naar Amerikaans principe in Nederland werden gebouwd. De 'American Dream' liet zich steeds meer gelden en drive-ins, benzinstations en motels verschenen langs de Nederlandse snelwegen. De Nederlandse motels werden zowel geïntroduceerd vanuit het perspectief van de 'American Dream', als het tegelijkertijd tekort aan logiesmogelijkheden. Motels konden snel en eenvoudig gebouwd worden door het gebruik van prefab-onderdelen en beton. Daarnaast werd er gebruik gemaakt van tentoonstellingsruimten van het Bouwcentrum uit Rotterdam die fungeerden als experimentele setting voor de inrichting van motelkamers op ware grootte. Het nieuwe logiesverblijf sloot aan op de technische ontwikkelingen en de modernisering van het maatschappelijk leven en daarmee kan de motelbouw gezien worden als belangrijk component binnen de modernistische architectuur. Architectonisch gezien zijn de eerste Nederlandse motels geïnspireerd op de typisch Amerikaanse variant, maar resulteerden zij in een compromis tussen de Amerikaanse motels en klassieke hotels. Overeenstemmend met de Amerikaanse motels werden deze motels eenvoudig en goedkoop opgebouwd met gebruik van een standaardisatie en prefabricage van bouwonderdelen. Daarnaast kenden de meeste Nederlandse motels een constructie bestaande uit twee bouwlagen met voldoende parkeergelegenheid. De motels verschilden allereerst van hun Amerikaanse voorganger door de situering van de publieke ruimtes. In tegenstelling tot de Amerikaanse motels werden deze ruimtes opgenomen in het complex als belangrijk onderdeel van het motel. In deze ruimtes werden bijvoorbeeld het restaurant, conferentiezalen, receptie en toiletten ondergebracht. De Amerikaanse motels kende echter lange tijd een constructie waarvan maar weinig publieke ruimtes aanwezig waren en los van het motel werden gelokaliseerd. Pas vanaf de jaren vijftig met de ontwikkeling van de Motor Inn constructie, werden er veelal eetcafés op het terrein gerealiseerd, hoewel deze altijd los van het motel werden gebouwd. Daarnaast kende de Amerikaanse motels een constructie waarbij de motelkamers elk een eigen buitendeur hadden, terwijl veel Nederlandse motels – net zoals de overige Europese motels – meer conventionele hotels waren, met kamers aan een gang. De motels waren, op enkele uitzonderingen na, enkel van binnenuit bereikbaar. Alleen de ligging langs de autosnelweg en de aanwezigheid van een ruime parkeerplaats rechtvaardigden vaak de

beginletter 'M' van het woord motel.²⁰⁵ Daarnaast werden deze motels nauwelijks in het open landschap gebouwd, maar vaak aan de rand van een stad of dorp met het doel om als toegangspoort van een stad of dorp te fungeren. De Nederlandse motels hadden tenslotte minder extravagante neonverlichtingen en reclameborden. Dit kan te maken hebben met het feit dat er veel minder motels in Nederland waren gebouwd en dus de noodzaak om zich te kunnen onderscheiden van overige vestigingen van minder belang was. Lichtkasten met bijvoorbeeld toekans of het woord motel werden daarentegen veelvuldig gebruikt. Het interieur van de motelkamers kwam grotendeels overeen met de traditionele hotelkamers. De kamers waren naast bedden voorzien van tafels met stoelen, radio's, telefoons en een eigen badkamer met toilet en een bad of douche. Alleen de kamers van de eerste motels zoals Motel Hoornwijck waren typisch Amerikaans door de kitchenettes en (gevulde) koelkasten om zelf te kunnen koken. Daarnaast kon de gast in Nederlandse, en veelal in overige Europese motels, nog extra service verwachten zoals roomservice om te voldoen aan een zo groot mogelijk comfort.

Tegenwoordig zijn de motels weer een typisch Amerikaans fenomeen. Vanaf de jaren tachtig en na de ontwaking van de 'American Dream' krijgt de term *motel* een negatieve lading met associaties als goedkoop, crimineel en een walhalla voor vreemdgangers. De ontwaking betekende een realisatie van het echte leven dat zich achter de Amerikaanse utopie schuil had gehouden. Het gevolg was dat steeds meer moteleigenaren hun bedrijfsnaam veranderen naar hotel, ongeacht de typologie en bedrijfsvoering, om de gast ook na de 'American Dream' te blijven aantrekken. De naamswijziging ging gepaard met een bedrijfssituering met een eenvoudige bereikbaarheid vanaf de snelweg, ruime parkeerplaatsen en een eenvoud met zo een groot mogelijk comfort, dat dan weer wel.

²⁰⁵ Ibelings 1997 (zie noot 2), p. 47.

Afbeeldingen

1.2 Motels in Amerika



Figuur 1: 'Roadside campsite' Colorado 1917



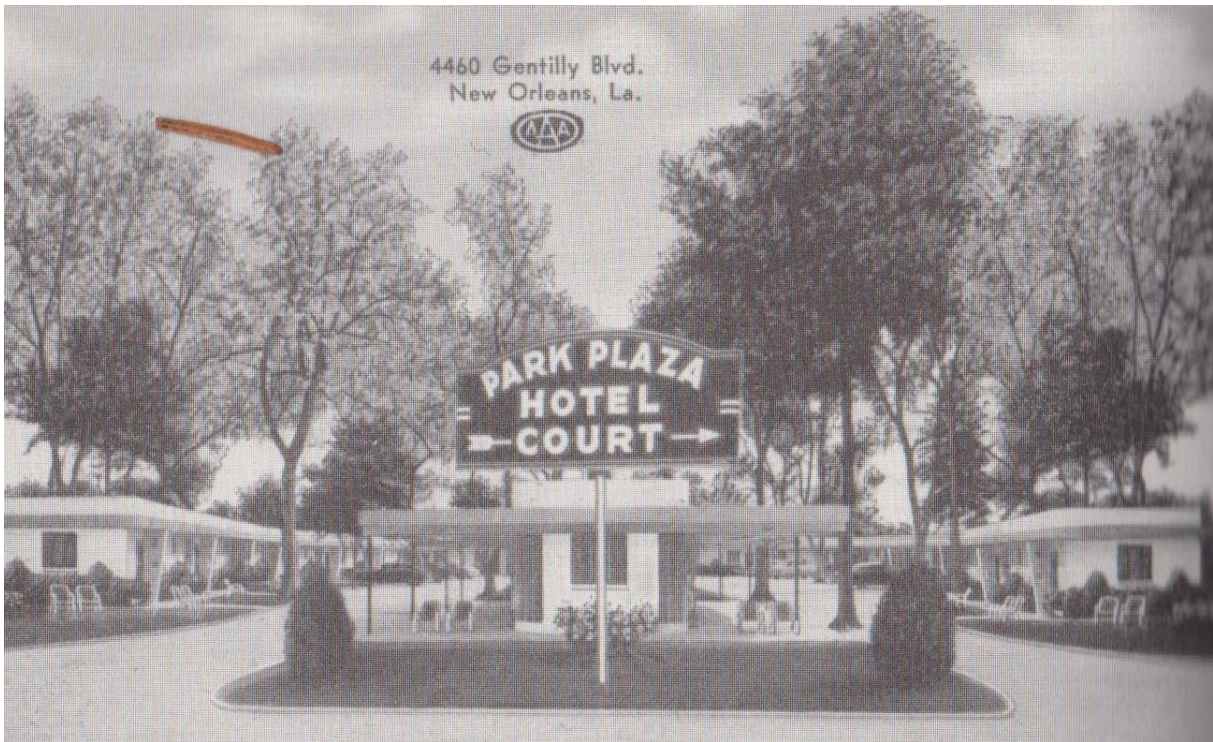
Figuur 2: Autocamp, The Woodland Beach Tourist Park, Lake Mills, Wisconsin circa 1940



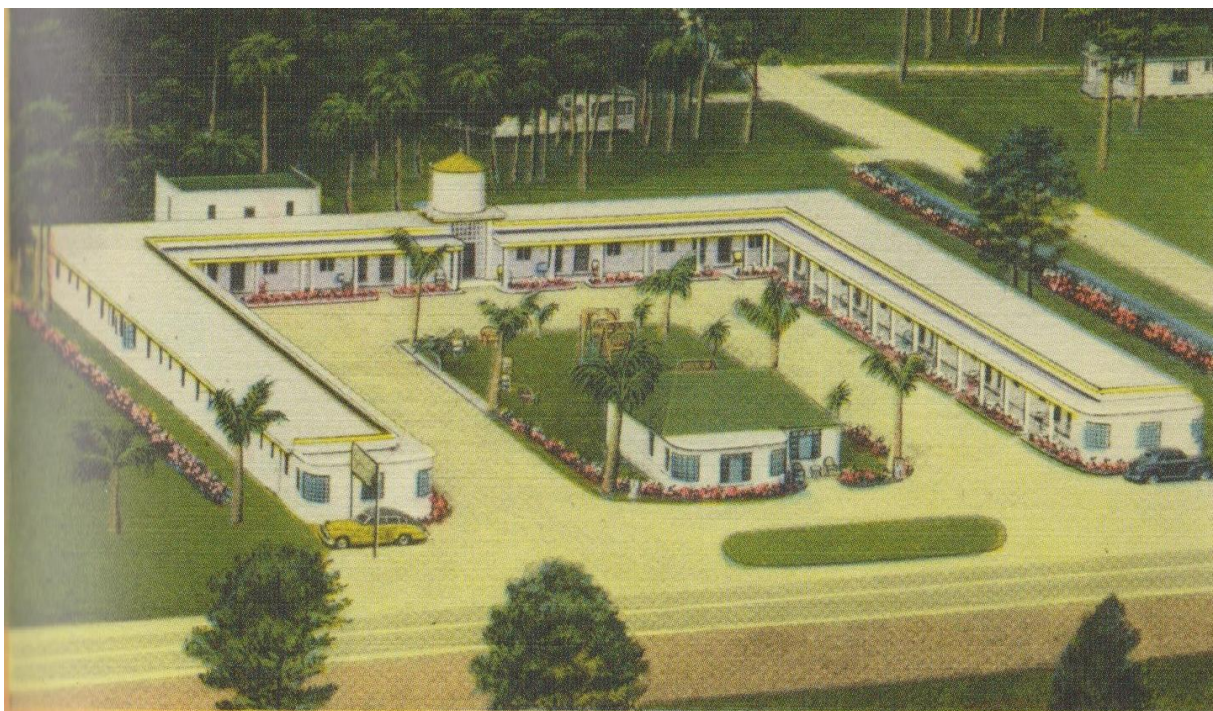
Figuur 3: Glennings Cabins, Bartlett (New Hampshire) circa 1930



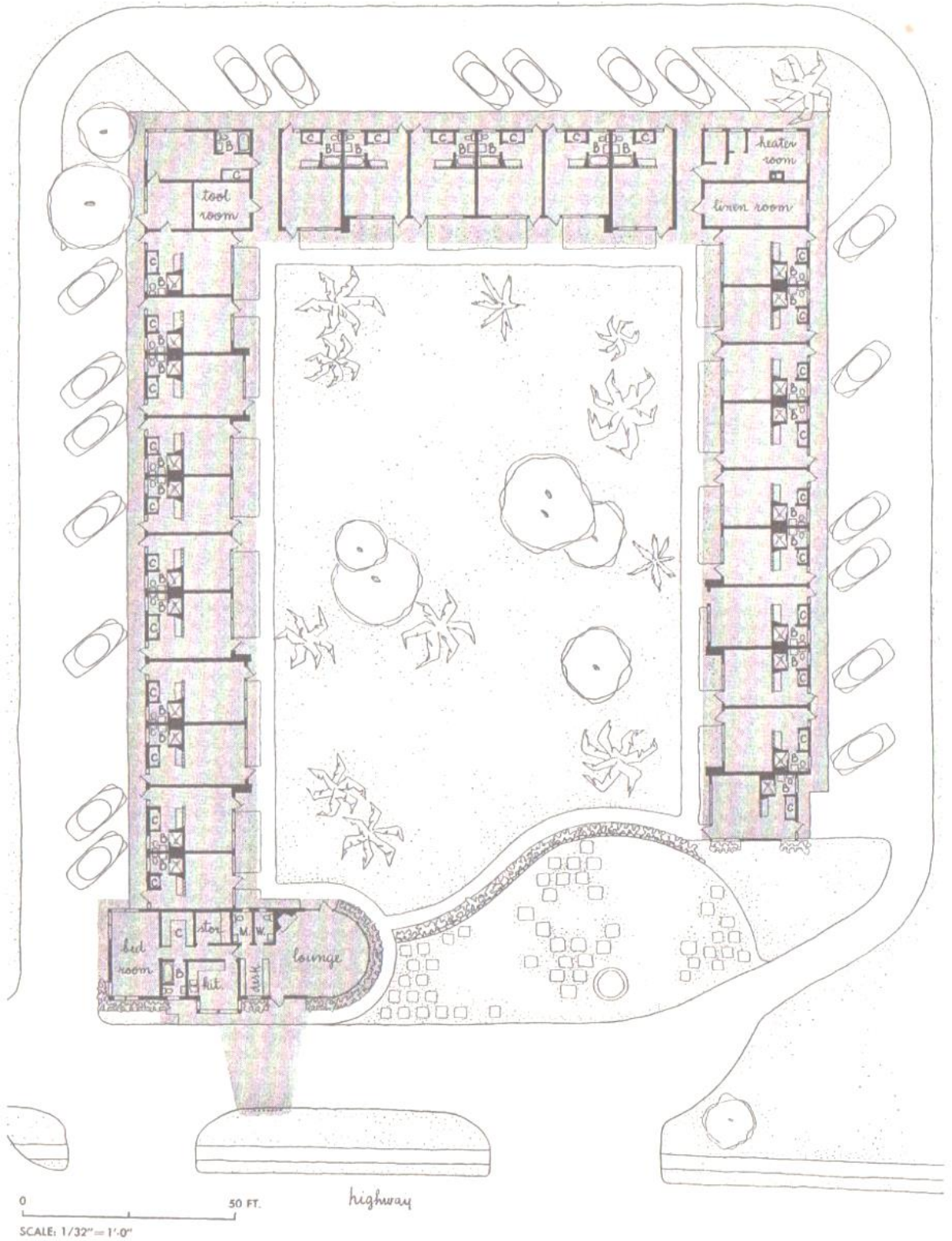
Figuur 4: Cottage Court met aaneengeschakelde cabins en garages, Lakeside Cabins, Detroit Lakes (Minnesota) circa 1935



Figuur 5: The Park Plaza Hotel Court, New Orleans circa 1950



Figuur 6: Motor Court constructie: Tropical Palms Court, Fort Myers (Florida)



Figuur 7: Motor Court plattegrond, 1955



Figuur 8: Motor Inn - constructie, The Centre Denver Motor Lodge, Denver (Colorado) circa 1960

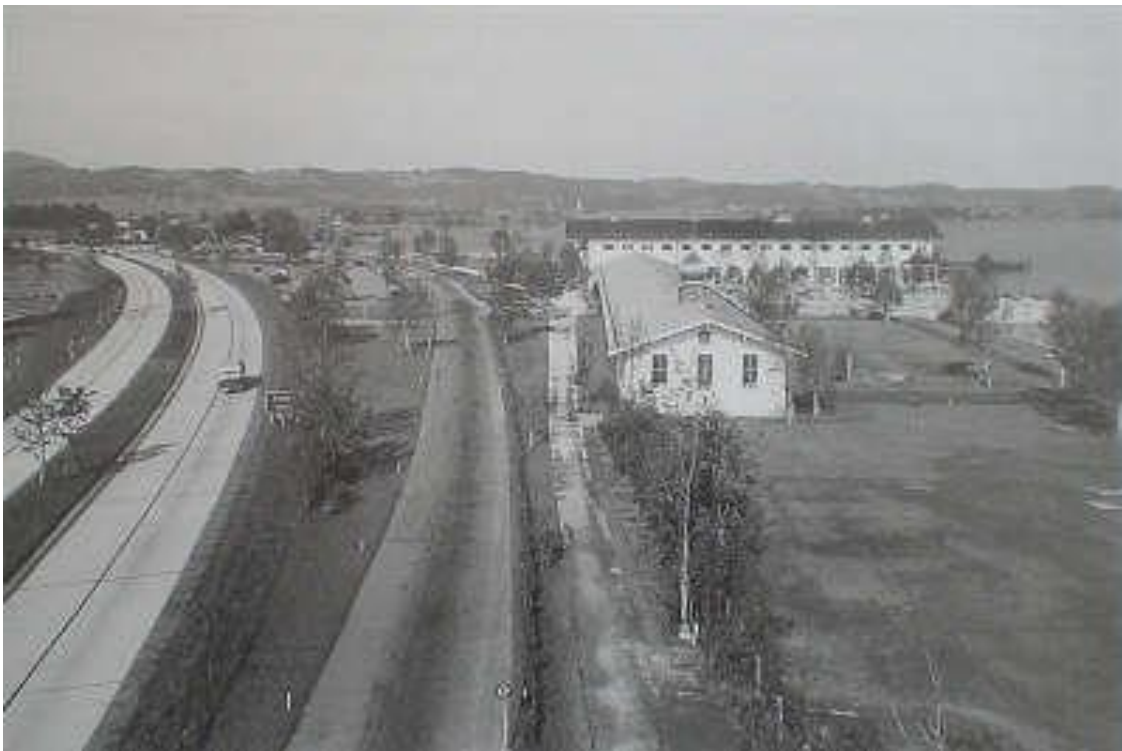


Figuur 9: Highway Hotel: The Sands Hotel, Las Vegas circa 1980

1.3 Motels in Europa



Figuur 10: Architecturaal model van het Rasthaus complex dat zowel aan het meer als aan de autosnelweg is gelokaliseerd.



Figuur 11: Rasthaus am Chiemsee aan de Reichsautobahn tussen München en Salzburg



Figuur 12: Rasthaus am Chiemsee met entrée



Figuur 13: Achterkant van Rasthaus am Chiemsee met garages en servicestation



Figuur 14: Landhuis Rouncil Towers als onderdeel van het Kenilworth Auto Villa Motor Hotel



Figuur 15: Motelkamers Rouncil Towers



Figuur 16: Motelkamers Rouncil Towers



Figuur 17: Motelkamers rouncil Towers



Figuur 18: Logo van de Esso Motor Hotels



Figuur 19: Luchtfoto Esso Motor Hotel Laxa



Figuur 20: Esso Motor Hotel Laxa



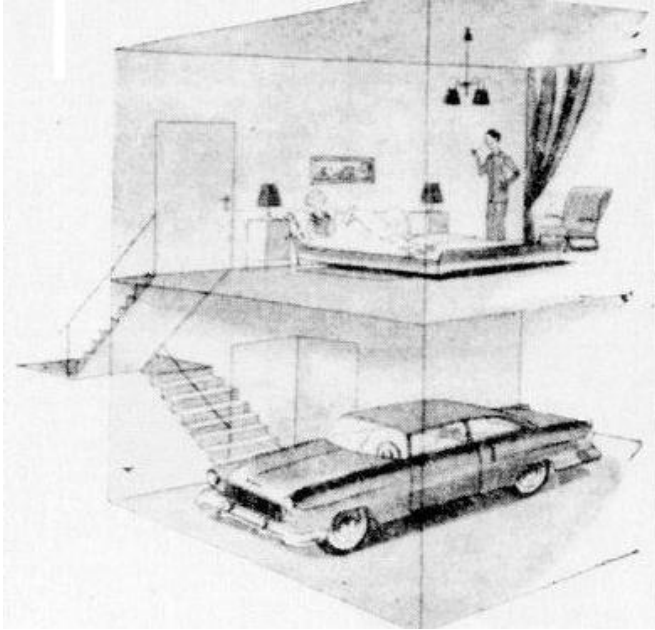
Figuur 21: Esso Motor Hotel Laxa



Figuur 22: Esso Motor Hotel Örebro



Figuur 23: Esso Motor Hotel Örebro



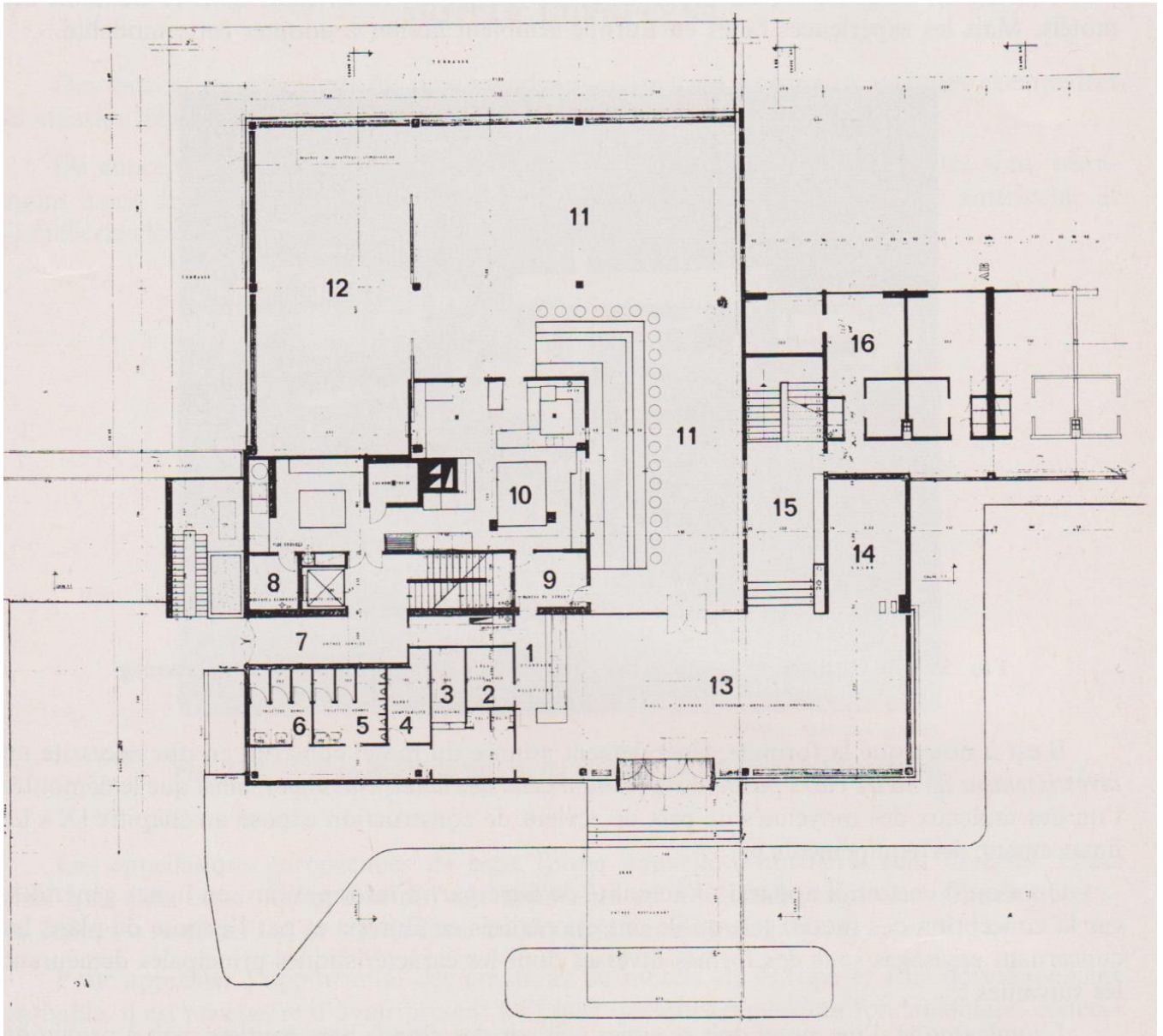
Figuur 24: Situatieschets van motelkamer van Motel Galina



Figuur 25: Motel Galina werd hergebruikt als kazerne en vluchtelingenhuis.

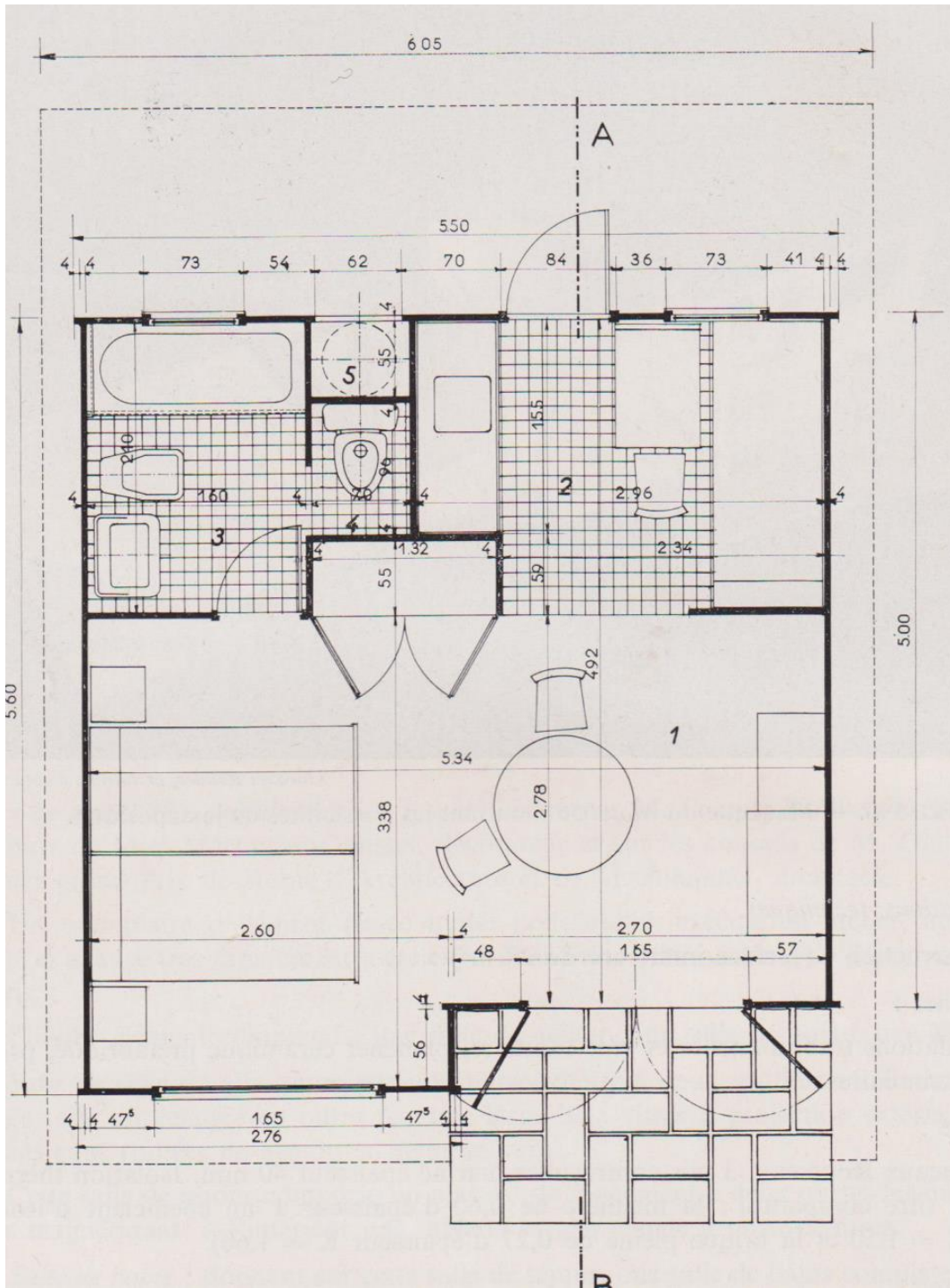


Figuur 26: Motel du Pont de L'Europe in Strasbourg



Figuur 27: Fragment van plattegrond Motel du Pont de l'Europe met publieke ruimtes

1. Receptie, 2. Secretariaat, 3. Kleedruimte personeel, 4. Kantoor, 5. Heren toiletten, 6. Dames toiletten, 7. Personeelsingang, 8. Économat du jour, 9. Kantoor directie, 10. Keuken, 11. Bar, 12. Restaurant, 13. Hoofdingang, 14. Lounge, 15. Toegang tot de motelkamers, 16. Motelkamer.



Figuur 28: Plattegrond motelkamer Motel 58



Figuur 29: Motel Dennenhof

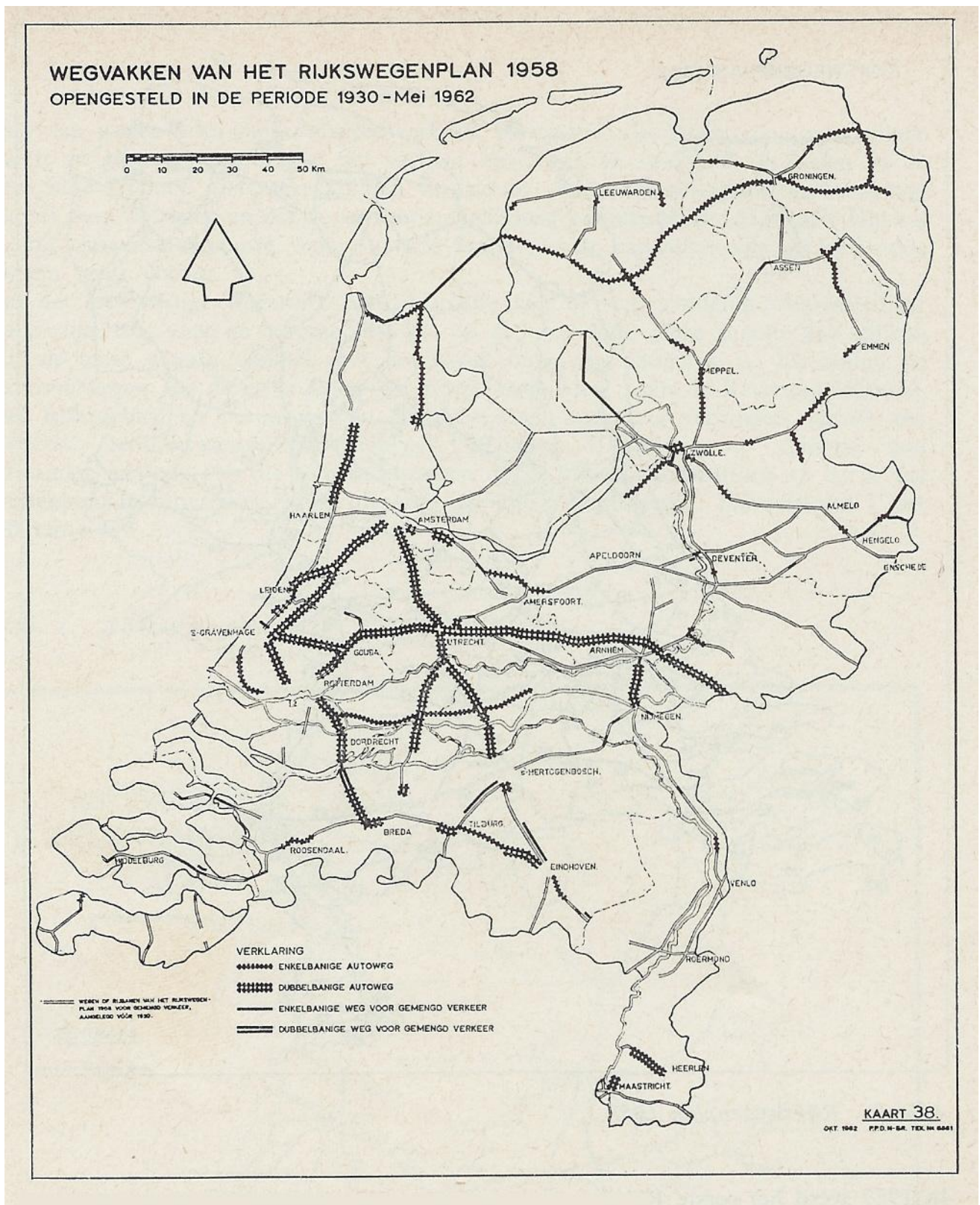


Figuur 30: Van café naar motel



Figuur 31: Martinus en Riet van der Valk op het terras

2.1 Ontwikkeling van de Nederlandse autosnelwegen



Figuur 32: Wegvakken van het Rijkswegenplan 1958

2.3 Motels in Nederland



Figuur 33: Voorstudie van een motel-eenheid in Bouwcentrum Rotterdam



Figuur 34: Voorstudie van een motel-eenheid in Bouwcentrum Rotterdam



Figuur 35: Taverne Hoornwijck met daarachter landhuis 'Hoornwijck' , 1950



Figuur 36: Taverne Hoornwijck is getransformeerd naar het restaurant van motel Hoornwijck, 1962



Figuur 37: Garages Hoornwijck, 1956



Figuur 38: Motel Hoornwijck, 1956



Figuur 39: Motel Hoornwijk, 1956



Figuur 40: Motel Hoornwijk. 1956



Figuur 41: Motel Hoornwijck, 1959



Figuur 42: Motel Hoornwijck, circa 1960



Figuur 43: Luchtfoto Motel Amsterdam, datering onbekend



Figuur 44: Foto gemaakt tijdens de bouw van het motel, gezien vanaf de rechte motelkamervleugel



Figuur 45: Motel Amsterdam gezien vanaf de rechte motelkamervleugel, 1959



Figuur 46: Motel Amsterdam, 1959



Figuur 47: Motel Amsterdam; terras in de binnentuin van het motel, 1959



Figuur 48: Opening Motoresto Bunnik, 1960



Figuur 49: Luchtfoto Motoresto Bunnik



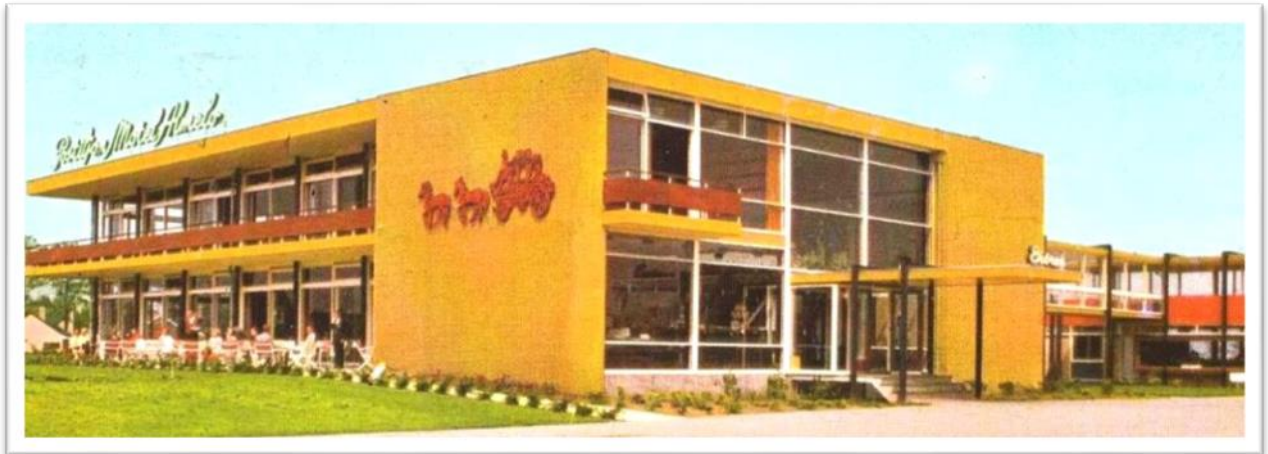
Figuur 50: Postiljon Pleisterplaats Motel Heerenveen



Figuur 51: Postiljon Pleisterplaats motel Heerenveen, kruisingen Rijkswegen A7 en A32



Figuur 52: Postiljon Motel Almelo



Figuur 53: Postiljon Motel Almelo in kleur



Figuur 54: Bouw Motel Arnhem, 1961



Figuur 55: Postiljon Motel Arnhem



Figuur 56: Motel Nuland in aanbouw, 1968



Figuur 57: Motel Nuland in aanbouw inclusief het karakteristieke torentje, 1968



Figuur 58: De Witte Bergen met het karakteristieke torentje, 1963



Figuur 59: Motel Gilze Rijen, datering onbekend



Figuur 60: Van der Valk Hotel de Cantharel, Apeldoorn



Figuur 61: Toekan, logo van Van der Valk



Figuur 62: Neonverlichting op het dak

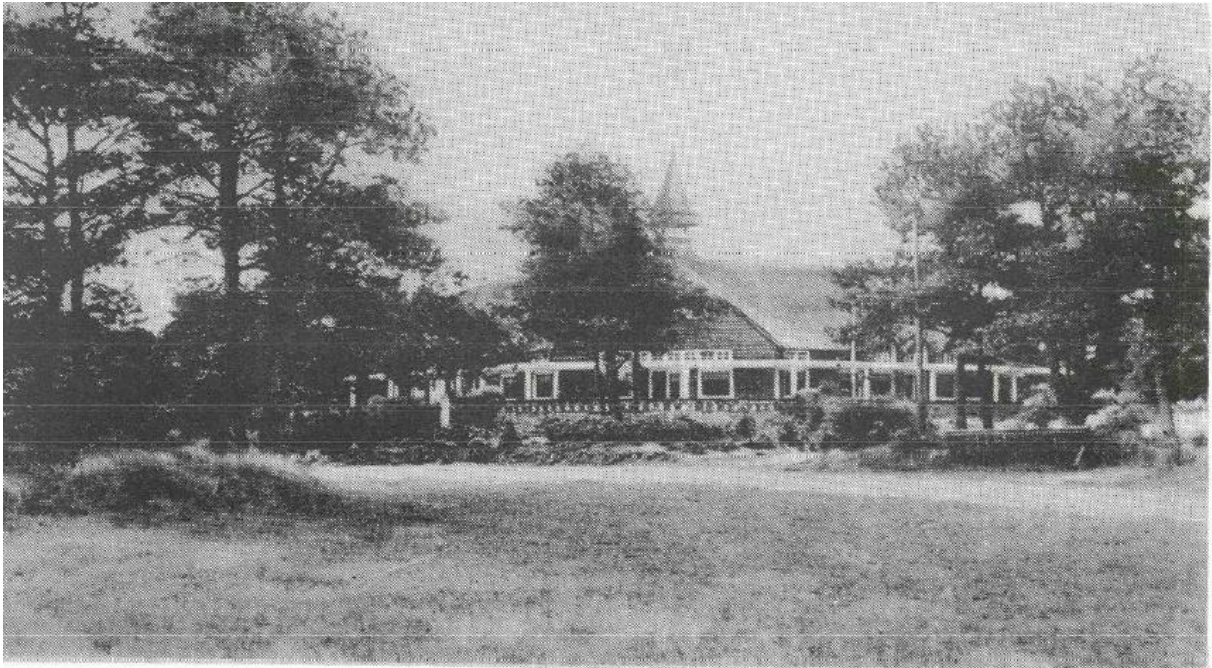


Figuur 63: Kaart met gebouwde motels en motels die nooit gerealiseerd zijn.

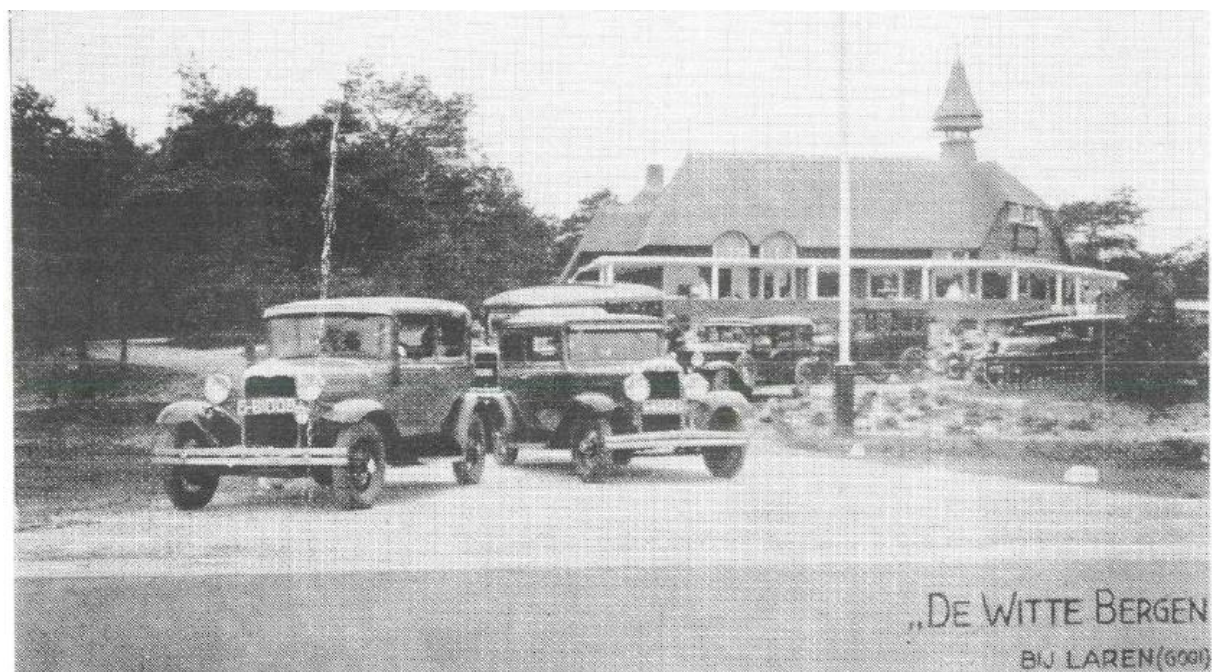


Figuur 64: Holiday Inn Leiden, datering onbekend

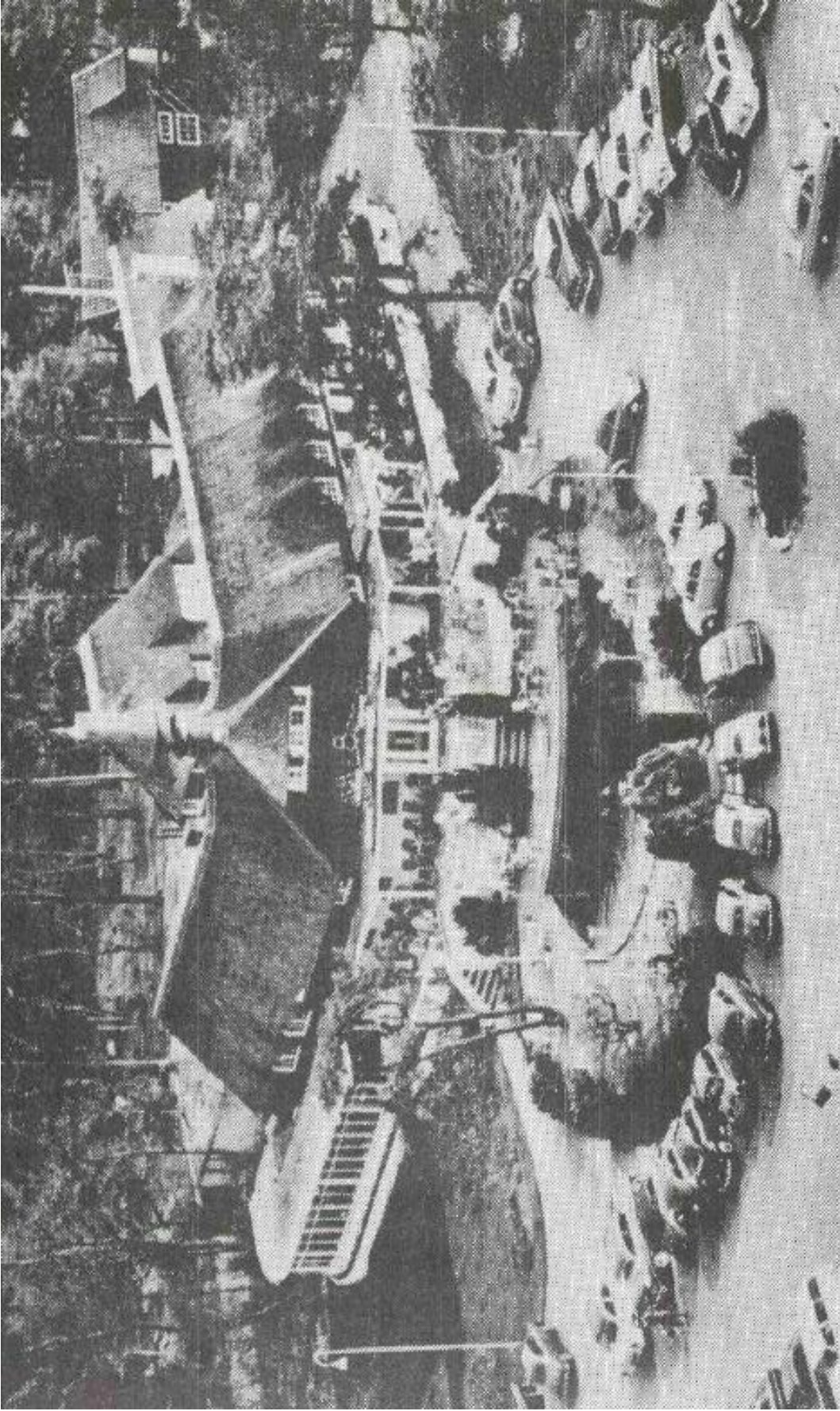
3.1 Casestudie



Figuur 65: Theehuis de Witte Bergen, 1931



Figuur 66: De Witte Bergen, jaren dertig



Figuur 67: Café-restaurant de Witte Bergen, 1962



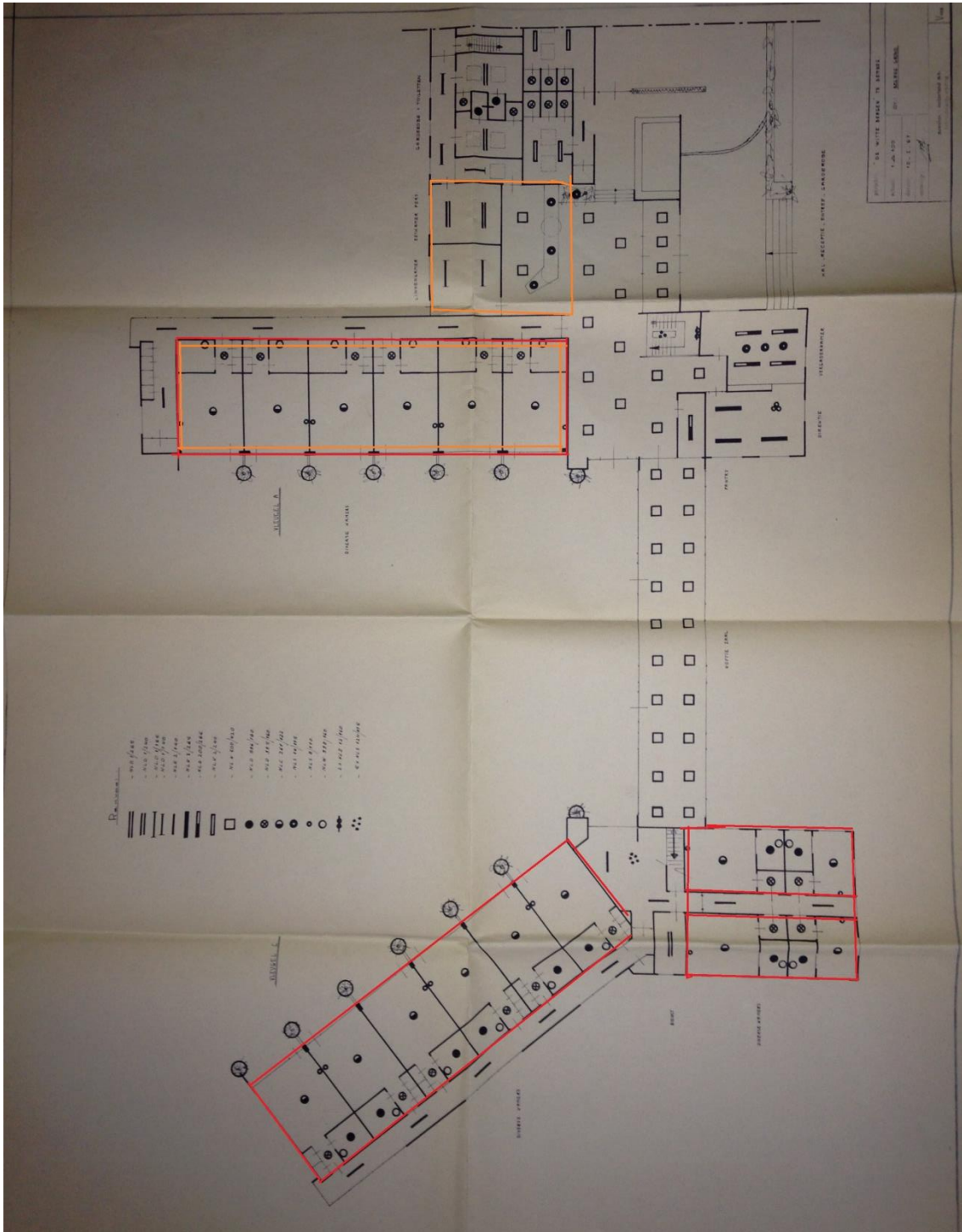
Figuur 68: Collage met de eerste folder van Motel de Witte Bergen en enkele foto's van de opening in 1968



Figuur 69: Uitbreiding tot motel, 1968



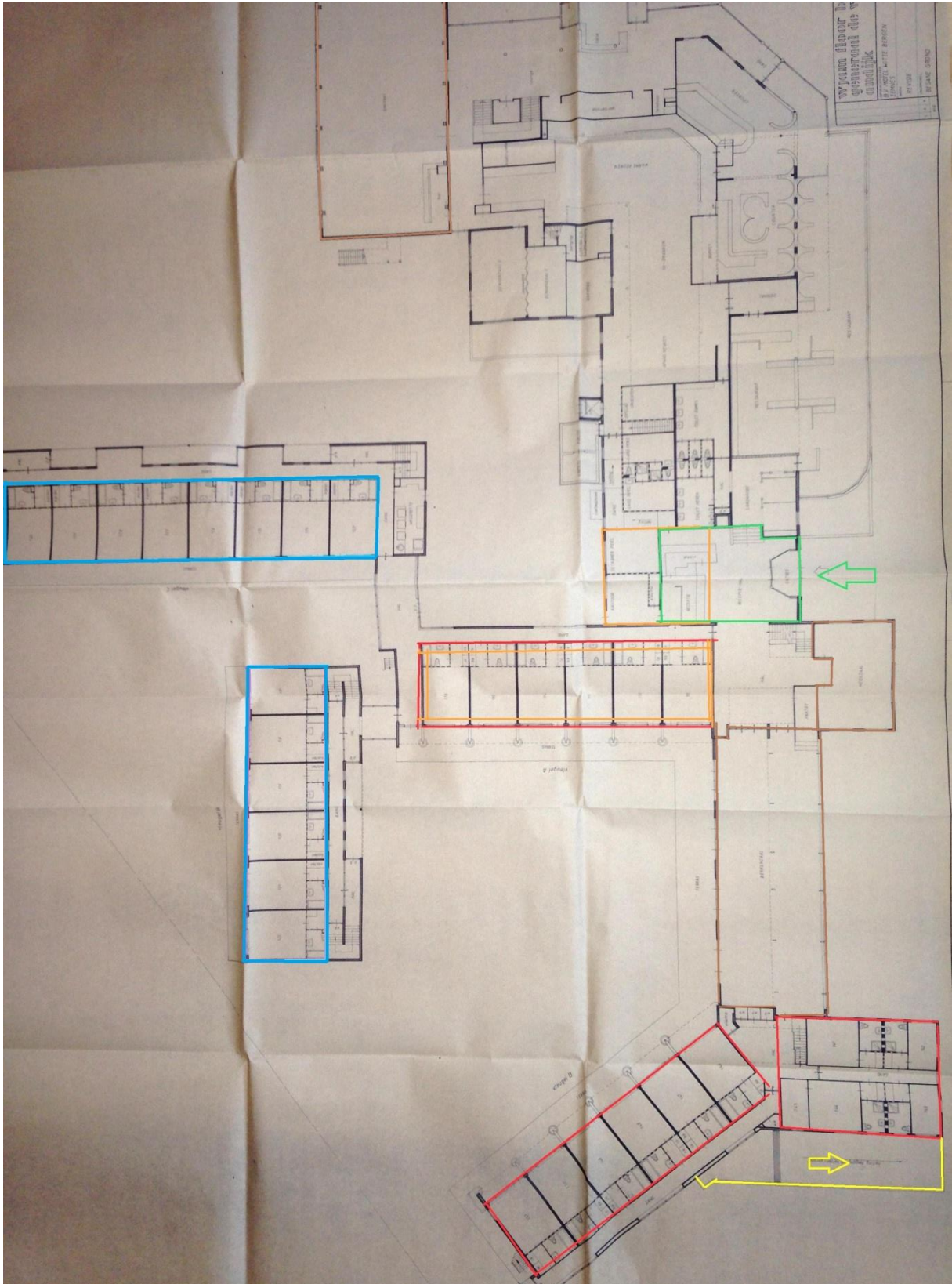
Figuur 70: De uitbreiding van H.F. Smit, circa 2009



Figuur 71: Bouwtekening licht architectuur van de eerste motelkamers. De rode lijnen geven de motelkamers op de begane grond weer, de oranje lijnen de motelkamers op de eerste verdieping



Motelkamers 1968 begane grond
 Motelkamers 1968 eerste etage



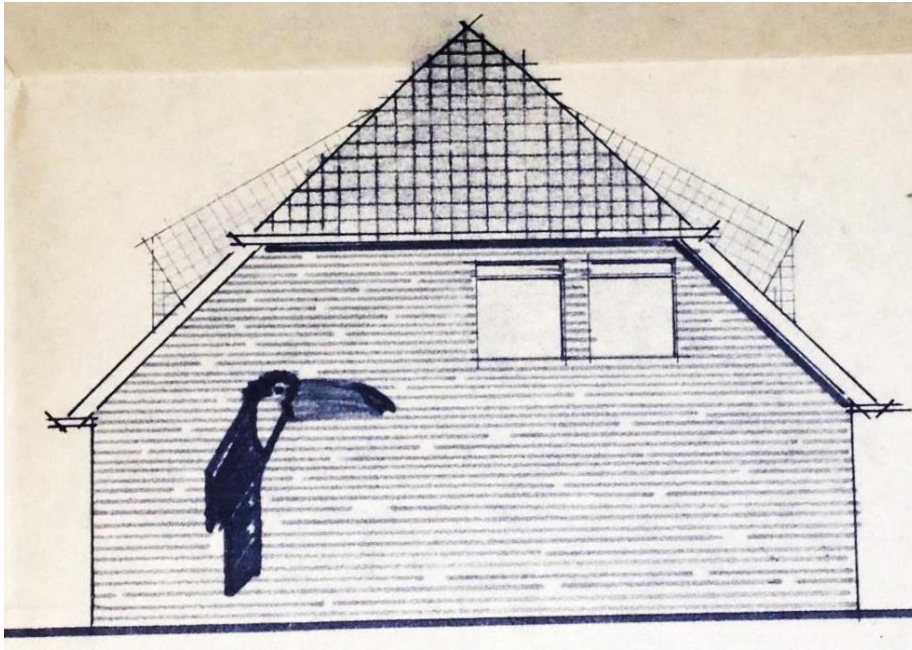
Figuur 72: Bouwtekening uit 1981



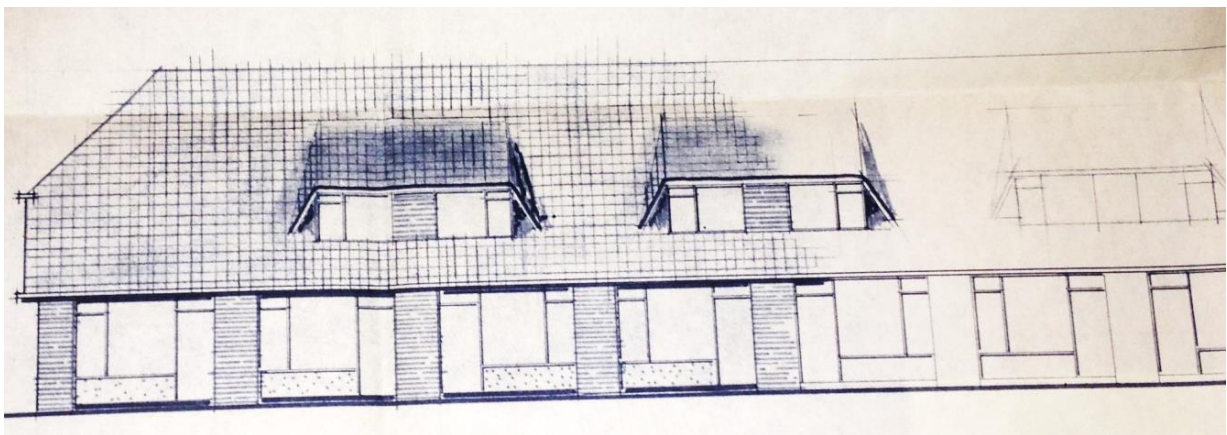
Motelskamers 1968 begane grond
 Motelskamers 1968 eerste verdieping
 Motelskamers 1976



Toegang tot parkeergarage
 Ingang motel
 Zalen



Figuur 73: Kapevel uitbreiding 1976



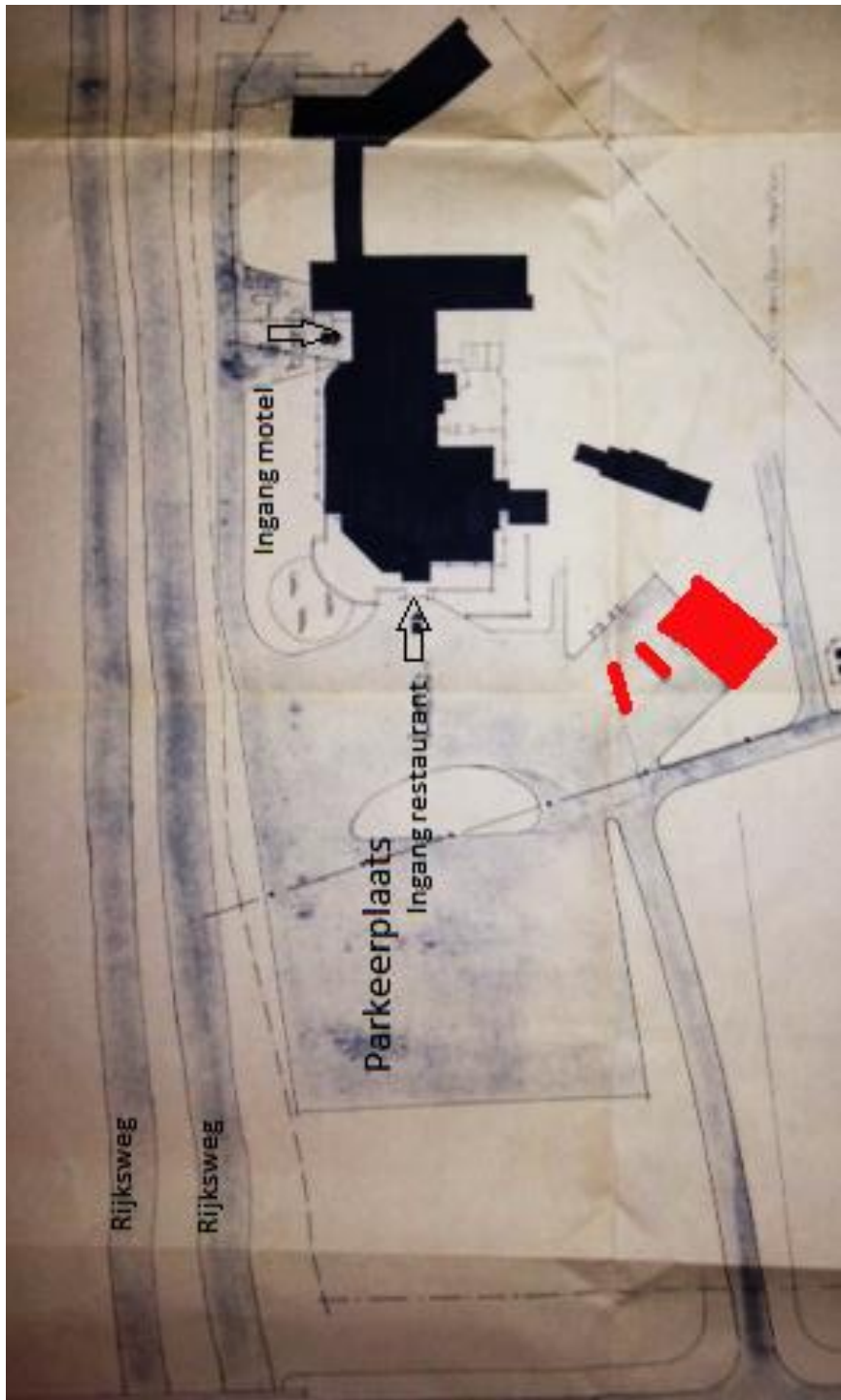
Figuur 74: Zuid-oostgevel uitbreiding 1976



Figuur 75: Achterzijde van de motelkamers, huidige situatie



Figuur 76: Achterzijde van de motelkamers, huidige situatie



Figuur 77: Situatieschets Motel de Witte Bergen (zwart). Het tank- en autoservicestation is in rood aangegeven



Figuur 78: Luchtfoto motel de Witte Bergen, circa 1980

Bibliografie

Literatuurlijst

Algera, J. Minister van Verkeer en Waterstaat, *Rijksbegroting voor het dienstjaar 1954. Hoofdstuk IXB Verkeer en Waterstaat. Memorie van antwoord*, 14 december 1953.

Anoniem, 'Binnenkort opening van Nederlandse eerste motel', in: *De Kampioen*, jr. 71 nr. 3 maart 1956, pp. 88-89.

Anoniem, 'Postiljon Fietsweekend', in: *De Kampioen*, april 1986 jr. 101, nr. 4, p. 54.

Baym, Carl-Josef, *Betriebswirtschaftliche Typen des Gaststättengewerbes, namentlich der Hotellerie*, Hamburg 1960.

Beckers, Theo, *Planning voor vrijheid. Een historisch-sociologische studie van de overheidsinterventie in recreatie en vrije tijd.*, Wageningen 1983.

Benker, Gerturd, *Der Gasthof*, München 1974.

Bourseau, Marcel, L, *Équipement hotelier. Construction modernisation – financement*, Paris 1966.

Brouwer, Jan, in opdracht van de Rijksadviseur Infrastructuur, *Cahier van de stedelijke autosnelweg. Bijdragen aan de esthetische ontginning van de autosnelweg in het stedelijk veld*, Rotterdam 2008.

Cammen, Hans van der, en Len de Klerk, *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinexwijk*, Utrecht 2003.

Centraal Bureau voor Statistiek, *Horecatelling 1971. Deel 1 hotels*, 's-Gravenhage 1976.

Clark, Sydney, *All the best in Germany and Austria*, California 1961.

Daniels, Wim, *Mieters! De taal van de jaren vijftig*, Amsterdam 2012 (digitale druk).

Derby, France, *Expo 58. De grote ommekeer*, Gent 2008.

Donkers, Jan, *De Amerikaanse Droom in Nederland 1944-1969*, Nijmegen 2000.

Geerts, Prof. Dr. G., en Dr. H. Heestermans, *Van Dale. Groot woordenboek der Nederlandse taal*, Utrecht twaalfde druk 1995.

Frommer, Arthur, *Ask Arthur Frommer: and travel better, cheaper and smarter*, Hoboken 2009.

Glancey, Jonathan, *Architectuur*, Houten 2007.

Gray, William S., Salvator C. Linguori, *Hotel and Motel management and operations*, 2003.

Grouls, Piet, e.a., *Van Mourik architecten. Identiteit en Architectuur*, Den Haag 2007.

- Harms, Lucas, *Op weg in de vrije tijd. Context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit*, Den Haag 2006.
- Hees, Henk van, '60 jaar "De Witte Bergen"', *Historische Kring Eemnes*, Eemnes 1991.
- Hess, Alan, *Google redux. Ultramodern roadside architecture*, San Francisco 2004.
- Hul- van der Valk, Eveline van den, Lukas van der Valk en Martin van der Valk, *Van der Valk. De beweging geschiedenis van een Nederlandse horecafamilie*, Leiden.
- Ibelings, Hans, *De moderne jaren vijftig en zestig*, Rotterdam 1996.
- Ibelings, Hans, *Americanism. Nederlandse architectuur en het transatlantische voorbeeld./ Dutch architecture and the Transatlantic model*, Rotterdam 1996.
- Jakle, John A., Keith A. Sculle, Jeffersons Rogers, *The motel in America*, Baltimore 1996.
- Koenen, M.J. – J. Endepols, *Verklarend handwoordenboek der Nederlandse taal*, Groningen 1956.
- Kruyskamp, Dr. C., en Dr. F. de Tollenaere, *Van Dale's nieuw groot woordenboek der Nederlandse taal*, 's-Gravenhage 1950.
- Kuipers, C., e.a., *De betekenis van goede verbindingen voor de gelijkmatige bezetting van hotels en de bestaansmogelijkheid van motels. Rapport van een studiegroep*, studiegroep Nederlands Verkeersinstituut 's-Gravenhage, juli 1958.
- Lans, Jos van der, en Herman Vuijsje, *Lagen landen hoge sprongen. Nederland in de twintigste eeuw*, Wormer 2003.
- Löfgren, Orvar, *On holiday. A History of Vacationing*, London 1999.
- Maeder, Bruno, *Strukturwandlungen im Fremdenverkehr der schweizerischen Hotellerie in den Jahren 1948-1968*, Frankfurt 1971.
- Metz, Tracy, *Pret! Leisure en landschap*, NAI uitgevers 2002.
- Mommaas, H., M. van den Heuvel en W. Knust, *De vrijetijdsindustrie in stad en land. Een studie naar de markt van belevenissen*, Den Haag 2000.
- Nattrass, Brain F., Mary Altomare, *The Natural Step for Business: Wealth, Ecology and the Evolutionary Corporation*, Canada 2006.
- Newlan, Ralph Edward, and Laura Caffrey, *Historic-age Motels in Texas from the 1950s to the 1970s: An Annotated Guide to Selected Studies*, prepared for Texas Department of Transportation, Round Rock 2011.
- Nijenhuis, Jan-Willem, e.a., *De diabolische snelweg: over de traditie van en het verlangen naar de schitterende snelweg in de grote stad*, Rotterdam 2007.
- Okrant, Mark, *No Vacancy. The Rise, Demise and Reprise of American's Motels*, New Hampshire 2012.
- Palmer, Edgar Z., en Charles Whitney, *The motel Industry in Nebraska*, 1962.

- Pront, J., e.a., *De betekenis van seizoenverlenging voor hotellerie en vervoer*, 's – Gravenhage 1958.
- Provoost, Michelle, *Hugh Maaskant. Architect van de vooruitgang*, Rotterdam 2003.
- R., J. v., 'Voorstudie tot een motel', in: *De Kampioen*, jr. 10, nr. 70 oktober 1955, p. 309.
- Rattenbury, Kester, and Samantha Hardingham, *Supercrit #2. Robert Venturi and Denise Scott Brown Learning from Las Vegas*, Oxon 2007.
- Schröder, P.H., *Van Aalmoes tot Zwijntjesjager*, Baarn 1980.
- Schuyt, C.J.M., en Ed Taverne, *1950. Welvaart in zwart-wit*, Den Haag 2000.
- Sijs, N. van der, *Chronologisch Woordenboek*, Amsterdam/Antwerpen 2002.
- Smaal, Maarten Leendert, *Politieke strijd om de prijs van automobiliteit*, Delft 2012.
- Strand Koutsky, Kathrijn, en Linda Koutsky, *Minnesota Vacation Days*, Minnesota 2006.
- Taylor, Robert R., *The word in stone. The role of architecture in the National Socialist Ideology*, Berkeley and Los Angeles California 1974.
- Venturi, Robert, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas: The forgotten symbolism of architectural form*, MIT Press Ltd 1977.
- Vinegar, Aron, *I am a monument. On learning from Las Vegas*, Massachusetts 2008.
- Vries, J. de, en F. de Tollenaere, *Etymologisch Woordenboek. Waar komen onze woorden vandaan?* Utrecht 1986.
- Wagenaar, Cor, e.a., *Happy Cities and Public Happiness in Post-War Europe*, Rotterdam 2004.
- Winkler Prins, Anthony, *Algemene Winkler Prins encyclopedie*, 1956.
- Wood, Andrew F. , en Jenny L. Wood, *Motel America: A state-by-state Tour guide to nostalgic stopovers*, Portland 2004.
- Woud, Auke van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006.
- Zeeuw van der Laan, Jaap, *Mijn leven*, Hilversum 2012.
- Zijlstra, J., *Zitting 1957-1958-4900. Rijksbegroting voor het dienstjaar 1958. Hoofdstuk X economische zaken*, 1957.

Krantenartikelen

Anoniem, 'Motels Slowly Invading Europe's Tourist Scene', *St. Petersburg Times*, Sunday December 4, 1955.

Anoniem, 'Familiebedrijf Van der Valk (horeca) opent drie nieuwe motels in één maand', *Het financiële dagblad*, zaterdag 2 december 1974.

Anoniem, 'Motel de Witte Bergen' officieel geopend', *Laarder Courant de Bel*, jr. 50, nr. 9, dinsdag 30 januari 1968.

Dagblad de Telegraaf, 'Nachtverblijf voor Automobilisten. Engeland heeft zijn eerste motel', *De telegraaf*, 16 oktober 1952.

Dagblad de Telegraaf, '„Motel” bij Breda?', *De Telegraaf*, 12 juni 1953.

Dagblad de Telegraaf, 'Twaalf tegelijk', *De Telegraaf*, 29 mei 1954.

Dagblad de Telegraaf, 'Moderne service automobilisten. Met de auto naar de hotelkamer', *De telegraaf*, 30 juli 1955.

Dagblad de Telegraaf, 'Motel Amsterdam geopend', *De Telegraaf*, 22 juni 1957.

Nieuwe Limburger Koerier; Uitgeversmaatschappij Limburgs Dagblad, 'Rijswijk biedt toeristen primeur. Vakantiegangers kunnen in „motels” gaan wonen. Inrichting volgens Amerikaans idee', *Limburgs dagblad*, 25 mei 1956.

Nieuwenhuis, 'Studieprijsvraag voor een „motel”', *Nieuwsblad van het Noorden*, 23 juli 1954.

Nieuwenhuis, 'Het eerste motel in Nederland geopend', *Nieuwsblad van het Noorden*, 16 juni 1956.

Nieuwenhuis, 'Moderne pleisterplaats tussen Utrecht en Arnhem', *Nieuwsblad van het Noorden*, 26 september 1958.

Stichting Leeuwarder Courant 1947, 'Tweede motel in ons land te Amsterdam geopend', *Leeuwarder Courant: hoofdblad van Friesland*, 22 juni 1957.

Verhoeven, Gebr., 'Motel ten Zuiden van Amsterdam', *De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad*, 18 augustus 1954.

Internetsites

Georg Lipperts <<https://architectenlexicon.at>> (laatst bezocht op 21 februari 2014).

Geschiedenis autosnelwegen <<https://www.autosnelwegen.nl>> (laatst bezocht op 25 februari 2014).

Bouwcentrum Rotterdam <<http://www.bouwcentrum-rotterdam.nl>> (laatst bezocht op 25 februari 2014).

Landgoed Hoornwijk <<https://www.buitenplaatsenin nederland.nl>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).

Motels <<https://www.diffen.com>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).

Motels <<https://www.encyclo.nl>> (laatst bezocht op 25 februari 2014).

Sven Bardua, 'Deutschlands erste Raststätte', *Frankfurter Allgemeine*, 13 januari 2011 <<https://www.faz.net>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).

Geboortedatum H.P. Beens <<https://www.genealogie.nl>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).

Motel <<https://gtb.inl.nl>> (laatst bezocht op 25 februari 2014).

Motel <<http://hotelexecutive.com/businessreview>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).

Motels <<https://kb.nl>> (laatst bezocht op 25 februari 2014).

Georg Lipperts, *Erstes Auto-hotel in Vorarlberg*, <<https://mak01.intrada.com>> (laatst bezocht op 21 februari 2014).

Motel, architecten <<https://www.nai.nl>> (laatst bezocht op 21 februari 2014).

Motel <<https://nationalehorecagids.nl>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).

Rijkswegen <<https://www.rijkswaterstaat.nl>> (laatst bezocht op 31 januari 2014).

Luuk Boelens, *Mobility all over; A story about floating heritage passing by*. <<https://www.urbanunlimited.nl>> (laatst bezocht op 30 december 2013).

Motels <<https://www.uvm.edu>> (laatst bezocht op 25 februari 2014).

Max Schreiber, *Hitler-Rasthaus am Chiemsee Reha statt Urlaub*, <<https://www.weber-rudolph.de>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).

Andere bronnen

Bouwtekening 'Uitbreiding Motel de Witte Bergen', door Th.W.N. Sluijs, Voorschoten januari 1976.

Bouwtekening 'Revisie B.V. Motel Witte Bergen Eemnes', door W.J.A.M. Floor, Andijk december 1981.

Gesprekken met J.A.M. Zeeuw van der Laan (oud-directeur Hotel de Witte Bergen), op 15 mei 2013, 12 augustus 2013 en 29 januari 2014.

Gesprekken met J.L.M. Zeeuw van der Laan (oprichter Hotel de Witte Bergen), op 29 november 2013 en 11 januari 2014.

Situatieschets Mobile Oil bv, 5 februari 1974.

Illustratieverantwoording

- Voorpagina: Steven Fitch, *Motel signs. 1979 to 1995*, <<https://www.1stdibs.com>> (laatst bezocht op 27 februari 2014).
- Figuur A: John A. Jakle, Keith A. Sculle, Jefferson S. Rogers, *The motel in America*, Baltimore 1996, p. 37.
- Figuur B: John A. Jakle, Keith A. Sculle, Jefferson S. Rogers, *The motel in America*, Baltimore 1996, p. 37.
- Figuur 1: Warren James Belasco, *Americans on the road. From Autocamp to Motel 1910-1945*, Baltimore 1979, p. 14.
- Figuur 2: John A. Jakle, Keith A. Sculle, Jefferson S. Rogers, *The motel in America*, Baltimore 1996, p. 33.
- Figuur 3: Glendennings Cabins <<https://www.bartletthistory.org>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).
- Figuur 4: John A. Jakle, Keith A. Sculle, Jefferson S. Rogers, *The motel in America*, Baltimore 1996, p. 38.
- Figuur 5: John A. Jakle, Keith A. Sculle, Jefferson S. Rogers, *The motel in America*, Baltimore 1996, p. 44.
- Figuur 6: Andrew F. Wood, Jenny L. Wood, *Motel America. State-by-state tour guide to nostalgic stopovers*, Portland 2004, p. 27.
- Figuur 7: John A. Jakle, Keith A. Sculle, Jefferson S. Rogers, *The motel in America*, Baltimore 1996, p. 46.
- Figuur 8: Centre Denver Motor Lodge <<https://motelpostcards.blogspot.nl>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).
- Figuur 9: The Sands Hotel Las Vegas <<https://www.earlyvegas.com>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).
- Figuur 10: *Official catalog of the 1st German Architecture and Crafts Exhibitions, in the Haus der Deutschen Kunst in München, January – March 1938*, Collectie Geoff Walden <<https://www.thirdreichruins.com>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 11: <<https://www.thirdreichruins.com>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 12: foto van Frau Prof. Gerdy Troost, 1938 <<https://www.thirdreichruins.com>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 13: foto van Frau Prof. Gerdy Troost, 1938 <<https://www.thirdreichruins.com>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 14: Motel <<https://www.stilltimecollection.co.uk>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 15: Motel <<https://www.stilltimecollection.co.uk>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 16: Motel <<https://www.stilltimecollection.co.uk>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 17: Motel <<https://www.stilltimecollection.co.uk>> (laatst bezocht op 14 februari 2014).
- Figuur 18: Esso Motor Hotels <<https://www.delcampe.net>> (laatst bezocht op 11 maart 2014).
- Figuur 19: Esso Motorby Laxa <<https://kulturinatur.blogspot.com>> (laatst bezocht op 16 februari 2014).
- Figuur 20: Esso Motorby Laxa <<https://kulturinatur.blogspot.com>> (laatst bezocht op 16 februari 2014).
- Figuur 21: Esso Motorbyar <<https://grandprix63.blogspot.com>> (laatst bezocht op 16 februari 2014).

- 2014).
- Figuur 22: Esso Motor Hotel Örebro <<https://www.abm.se>> (laatst bezocht op 16 februari 2014).
- Figuur 23: Esso Motor Hotel Örebro <<https://www.mackmotell.blogspot.com>> (laatst bezocht op 16 februari 2014).
- Figuur 24: Dagblad de Telegraaf, 'Moderne service automobilisten. Met de auto naar de hotelkamer', *De Telegraaf*, jr. 58 nr. 21122, Amsterdam 30 juli 1955.
- Figuur 25: Foto 2011 <<https://www.vol.at>> (laatst bezocht op 16 februari 2014).
- Figuur 26: Motel de pont de l'Europe Strasbourg <<https://delcampe.net>> (laatst bezocht op 16 februari 2014).
- Figuur 27: Marcel Bourseau, *L'Équipement hôtelier. Construction, modernization – financement*, Paris 1966, p. 646.
- Figuur 28: Marcel Bourseau, *L'Équipement hôtelier. Construction, modernization – financement*, Paris 1966, p. 652.
- Figuur 29: Eveline van den Hul- van der Valk, Lukas van der Valk en Martin van der Valk, *Van der Valk. De bewogen geschiedenis van een Nederlandse horecafamilie*, Leiden, p. 76.
- Figuur 30: <<https://www.moteldennenhof.be>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).
- Figuur 31: <<https://www.moteldennenhof.be>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).
- Figuur 32: Massamotorisatie <<https://www.autosnelwegen.nl>> (laatst bezocht op 29 januari 2014).
- Figuur 33: J. v. R., 'Voorstudie tot een motel', *De Kampioen*, jr. 10, nr. 70 oktober 1955, p. 309.
- Figuur 34: J. v. R., 'Voorstudie tot een motel', *De Kampioen*, jr. 10, nr. 70 oktober 1955, p. 309.
- Figuur 35: Motel Hoornwijck 1950 <<https://www.beeldbankrijswijk.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 36: Motel Hoornwijck 1962 <<https://www.beeldbankrijswijk.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 37: Motel Hoornwijck <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 38: Motel Hoornwijck <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 39: Motel Hoornwijck <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 40: Motel Hoornwijck <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 41: Motel Hoornwijck <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 42: Motel Hoornwijck <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 43: Motel Amsterdam <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 44: Motel Amsterdam 15 mei 1957 <<https://beeldbank.amsterdam.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 45: Motel Amsterdam 8 mei 1959 <<https://beeldbank.amsterdam.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 46: Motel Amsterdam 8 mei 1959 <<https://beeldbank.amsterdam.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 47: Motel Amsterdam <<https://www.delcampe.net>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 48: Motoresto Bunnik <<https://www.hetutrechtsarchief.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 49: Luchtfoto <<https://www.flickr.com>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 50: Postiljon Heerenveen <<https://www.delcampe.net>> (laatst bezocht op 26 februari

- 2014).
- Figuur 51: Postiljon Heerenveen <<https://www.delcampe.net>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 52: Postiljon Almelo <<https://www.fotoarchief.nu>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 53: Postiljon Almelo <<https://www.toenwasalmerenogmooi.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 54: Motel Arnhem <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 55: Motel Arnhem <<https://www.flickr.com>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 56: Motel Nuland – Brabants Historisch Informatie Centrum <<https://bhic.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 57: Motel Nuland <<https://www.thuisinbrabant.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 58: Motel de Witte Bergen <<https://delcampe.net>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 59: Motel Gilze-Rijen <<https://www.kayak.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 60: Hotel de Cantharel <<https://www.hrs.com>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 61: Toekan <<https://www.waalsprong.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 62: Hotel Leusden <<https://www.zoover.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 63: kaart <<https://www.staatopdekaart.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014); gegevens verzameld uit het krantenarchief van de Koninklijke Bibliotheek Den Haag.
- Figuur 64: Holiday Inn Leiden <<https://www.gahetna.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).
- Figuur 65: Hees, Henk van, '60 jaar "De Witte Bergen", *Historische Kring Eemnes*, Eemnes 1991, p. 51.
- Figuur 66: Hees, Henk van, '60 jaar "De Witte Bergen", *Historische Kring Eemnes*, Eemnes 1991, p. 54.
- Figuur 67: Dhr/Mw Stevens voor het Nationale Fotopersbureau via de Historische Kring Eemnes.
- Figuur 68: Jaap Zeeuw van der Laan, *Mijn Leven*, Hilversum 2012, p. 58.
- Figuur 69: Hees, Henk van, '60 jaar "De Witte Bergen", *Historische Kring Eemnes*, Eemnes 1991, p. 61.
- Figuur 70: Van der Valk Hotel de Witte Bergen <<https://www.google.nl>> (laatst bezocht op 18 maart 2013).
- Figuur 71: Bouwtekening begane grond, lichtarchitectuur De Witte Bergen, 10 januari 1967.
- Figuur 72: Bouwtekening B.V. Motel de Witte Bergen. Revisie begane grond 8 december 1981.
- Figuur 73: Uitbreiding Motel de Witte Bergen door Th.W.M. Sluijs, januari 1976.
- Figuur 74: Uitbreiding Motel de Witte Bergen door Th.W.M. Sluijs, januari 1976.
- Figuur 75: Eemnes <<https://www.tripadvisor.nl>> (laatst bezocht op 4 maart 2014).
- Figuur 76: Hotel de Witte Bergen <<https://www.functionalmovementsummit.eu>> (laatst bezocht op 4 maart 2014).
- Figuur 77: Situatieschets Mobile Oil bv. Mobil Station 'De Witte Bergen', 8 februari 1974.
- Figuur 78: Luchtfoto Motel de Witte Bergen <<https://www.hetutrechtsarchief.nl>> (laatst bezocht op 26 februari 2014).

Bijlage

1.1 Gerealiseerde motels in Nederland

	Motel	Adres	Locatie	Geopend	Bron
1.	Motel Hoornwijck	Jan Thijssenweg 2	Rijswijk	1956	P. Jongeling, 'Eerste motel in Nederland geopend', <i>Gereformeerd gezinsblad</i> , 19 juni 1956.
2.	Motel Amsterdam	Sloterweg	Amsterdam	1957	Stichting Leeuwarder Courant 1947, 'Bij Amsterdam verrijst het eerste motel', <i>Leeuwarder Courant: hoofdblad van Friesland</i> , 21 september 1956.
3.	Motel Asta	Parallelweg 8	Beverwijk	1957	Gebr. Verhoeven, 'Beverwijks Motel 1 oktober gereed?', <i>De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad</i> , 15 februari 1957.
4.	Motel Apeldoorn	Splitsing Amersfoortseweg en J.C. Wilsaan	Apeldoorn	1959	Dagblad De Telegraaf, 'Motel te Apeldoorn open', <i>De Telegraaf</i> , 16 juni 1959.
5.	Motel Scheveningen	Langs Rijksweg 14	Scheveningen	1959	Herman van Bergeijk, <i>Jan Wils: de stijl en verder</i> , Rotterdam 2007, p. 207.
6.	Motel Breda	Langs Rijksweg 16	Breda	1959	Dagblad de Telegraaf, 'Motel bij Breda', <i>De Telegraaf</i> , 18 december 1959.
7.	Motoresto	Langs Rijksweg 12	Bunnik	1960	Stichting Leeuwarder Courant 1947, 'Dr. G. Veldkamp opent „Motoresto” in Bunnik', <i>Leeuwarder Courant: hoofdblad van Friesland</i> , 15 april 1959.
8.	Motel Maarsbergen	Woudenbergseweg 44	Maarsbergen	1960	Dagblad De Telegraaf, 'Geopend', <i>De Telegraaf</i> , 28 april 1960.
9.	Motel Arnhem	Langs Rijksweg 12	Arnhem	1961	Drukkerij De Tijd, 'Motel „Arnhem” geopend', <i>De Tijd – De Maasbode</i> , 1 juni 1961.
10.	Postiljon Motel Heerenveen	Knooppunt A7 en E32	Heerenveen	1964	Nieuwenhuis, 'Het nieuwe motel bij Heerenveen', <i>Nieuwsblad van het Noorden</i> , 15 februari 1964.
11.	Motel Terminus-Noord	Donderslaan 156	Groningen	1964	Stichting Je Maintiendrai – Friesland, 'Motel Terminus bij Groningen', <i>Friese koerier: onafhankelijk dagblad voor Friesland en aangrenzende gebieden</i> , 5 mei 1964.
12.	Badmotel Westkapelle	Langs Rijksweg 58	Westkapelle	1964	De Arbeiderspers, 'Zwolsman opent EMS-hotel in Westkapelle', <i>Het vrije volk: democratisch-socialistisch dagblad</i> , 20 juni 1964.
13.	Motel Rotterdam	Langs Rijksweg 16	Rotterdam	Circa 1964	Anoniem, 'Ook Rotterdam krijgt motel', <i>De Waarheid</i> , 23 november 1963.
14.	Smitse Restaurants Motel Naarden	Amersfoortsestraatweg	Naarden	1965	P. Jongeling, 'Opening Motel aan Rijksweg 1', <i>Gereformeerd gezinsblad</i> , 18 november 1965.
15.	Euromotel Beek	Vliegveldweg 86	Beek	1967	Drukkerij De Tijd, 'Nieuw motel bij Limburgs vliegveld', <i>De Tijd: dagblad voor Nederland</i> , 10 april 1967.
16.	Holiday Inn	Haagse Schouwweg 10	Leiden	1967	P. Jongeling, 'Utrechtse Holiday Inn tweede in Nederland', <i>Nederlands</i>

					<i>dagblad: Gereformeerd gezinsblad, 16 juli 1970.</i>
17.	Skyway-Motel	Langs Rijksweg 16	Rotterdam	1967	De Arbeiderspers, 'Skyway-Motel Rotterdam op 19 mei open', <i>Het vrije volk: democratisch-socialistisch dagblad</i> , 3 maart 1967.
18.	Van der Valk Motel de Witte Bergen	Rijksweg 2	Eemnes	1968	Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan op 15 mei 2013.
19.	Van der Valk Motel Nuland	Rijksweg 25	Nuland	1968	Eveline van den Hul- van der Valk, Lukas van der Valk en Martin van der Valk, <i>Van der Valk. De bewogen geschiedenis van een Nederlandse horecafamilie</i> , Leiden, p. 95.
20.	Motel Alkmaar	Alcacialaan	Alkmaar	1968	Motel Alkmaar < https://www.nai.nl >.
21.	Esso Motor Hotel Amsterdam	De Boelelaan 2	Amsterdam	1968	Anoniem, 'Esso-hotel', <i>De Waarheid</i> , 26 februari 1969.
22.	Smitse Restaurants Motel Brabant	Heerbaan 4	Breda	1968	Motel Breda < https://www.stadsarchief.breda.nl >.
23.	Van der Valk Motel Sassenheim	Warmonderweg 8	Sassenheim	Circa 1968	Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan op 15 augustus 2013.
24.	Marx Motel	Doctor Hermanstraat 21	Valkenburg	Circa 1968	Nieuwenhuis, 'Advertentie', <i>Nieuwsblad van het Noorden</i> , 15 februari 1969.
25.	Postiljon Motel Almelo	Langs Rijksweg 35	Almelo	1969	Stichting Je Maintiendrai – Friesland, 'Ook Almelo heeft „Postiljon Motel”', <i>Friese Koerier: onafhankelijk dagblad voor Friesland en aangrenzende gebieden</i> , 27 juni 1969.
26.	Van der Valk Motel Westerbroek	Rijksweg West 11	Westerbroek	1970	Nieuwenhuis, 'Restaurant Westerbroek wordt motel', <i>Nieuwsblad van het Noorden</i> , 11 februari 1969.
27.	Holiday Inn	Van Deventerlaan 10	Utrecht	1970	P. Jongeling, 'Utrechtse Holiday Inn tweede in Nederland', <i>Nederlands dagblad: Gereformeerd gezinsblad</i> , 16 juli 1970.
28.	Clingendael Motel	Lange Tiendweg 2	Papendrecht	Circa 1970	Leo Thuring, 'G. van der Veen: „ Er zit nog genoeg goud in de horeca”', <i>Leidse Courant</i> , 18 augustus 1977.
29.	Postiljon Motel Haren	Emmalaan 33	Haren	1971	Nieuwenhuis, 'Officiële opening op 18 maart Postiljon Motel Haren begroet eerste gasten', <i>Nieuwsblad van het Noorden</i> , 26 januari 1971.
30.	Motel Staphorst	Langs Rijksweg 28	Staphorst	1972	Dagblad De Telegraaf, 'Motel in Staphorst', <i>De Telegraaf</i> , 15 juni 1972.
31.	Motel de Walvis	Langs de N27	Vrouwenpolder	Circa 1972	Motel de Walvis < https://picturesfrom.nl >.
32.	Van der Valk Motel Katwoude	Wagenweg 1	Katwoude	1973	Promotie opening Motel Katwoude < https://catawiki.nl >.
33.	Van der Valk	Aalsterweg 322	Eindhoven	1974	Anoniem, 'Familiebedrijf Van der Valk

	Motel Eindhoven				(horeca) opent drie nieuwe motels in één maand', <i>Het Financiële Dagblad</i> , 2 december 1974.
34.	Van der Valk Motel Gilze-Rijen	Klein Zwitserland 8	Gilze	1974	Anoniem, 'Familiebedrijf Van der Valk (horeca) opent drie nieuwe motels in één maand', <i>Het Financiële Dagblad</i> , 2 december 1974.
35.	Van der Valk de Wouwse Tol	Mastendreef 85	Bergen op Zoom	1974	Anoniem, 'Familiebedrijf Van der Valk (horeca) opent drie nieuwe motels in één maand', <i>Het Financiële Dagblad</i> , 2 december 1974.
36.	Motel Joure	Klokmakkerij 1	Joure	Circa 1974	Stichting Leeuwarder Courant 1947, 'Motel Joure vlak bij verkeersplein', <i>Leeuwarder courant: hoofdblad van Friesland</i> , 17 januari 1973.
37.	Motel Gorinchem	Langs Rijksweg 27	Gorinchem	Circa 1975	Motel Gorinchem < https://www.nai.nl >.
38.	Euromotel Amsterdam	Oude Haagseweg 20	Amsterdam	1978	Euromotel Amsterdam < https://www.nai.nl >.
39.	Postiljon Motel Dordrecht	Rijksstraatweg 30	Dordrecht	1979	De Arbeiderspers, 'Motel langs Rijksweg 16', <i>Het vrije volk: democratisch-socialistisch dagblad</i> , 7 februari 1978.
40.	Euromotel Breda	Hazeldonk-Oost 99	Breda	1979	Dagblad De Telegraaf, 'Familie sticht hotelketen', <i>De Telegraaf</i> , 5 september 1979.
41.	Clingendael Motel	Kingsingel	Drachten	1980	Stichting Leeuwarder Courant 1947, '„Clingendael” begin '80 weer open', <i>Leeuwarder Courant: hoofdblad van Friesland</i> , 23 augustus 1979.
42.	Motel de Valk	Hertog van Saxenlaan 78	Drachten	1980	Motel de Valk < https://www.elfstedenhotels.nl >.
43.	Motel Heerlen	Terworm 10	Heerlen	1980	Nieuwe Limburger Koerier: Uitgeversmaatschappij Limburgs Dagblad, 'Opening van Motel Heerlen', <i>Limburgsch Dagblad</i> , 26 maart 1980.
44.	Van der Valk de Biltsche Hoek	De Holle Bilt 1	De Bilt	1980	Gesprek met J.A.M. Zeeuw van der Laan op 15 mei 2013.

1.2 Geplande, maar nooit gerealiseerde motels in Nederland

	Plannen motel	Jaartal	Bron
1.	Motel Roermond	1955	Dagblad De Telegraaf, 'Nu ook motel bij Roermond', <i>De Telegraaf</i> , 16 augustus 1955.
2.	Motel Volendam	1955	Dagblad De Telegraaf, '„Paalwoningen” Motel in Volendam', <i>De Telegraaf</i> , 10 augustus 1955.
3.	Motel Leeuwarden	1955	Gebr. Verhoeven, 'Een „motel” in Leeuwarden?', <i>De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad</i> , 29 januari 1955.
4.	Motel Soesterberg	1960	P. Jongeling, 'Motel in Soesterberg?', <i>Gereformeerd gezinsblad</i> , 4 oktober 1960.
5.	Motel Maassluis	1961	De Arbeiderspers, 'Modern motel sluit aan bij zeventiende-eeuwse boerderij', <i>Het vrije volk: democratisch-socialistisch dagblad</i> , 17 maart 1961.
6.	Motel Vries	1961	Nieuwenhuis, 'Plan voor Motelbouw in de Punt (Dr.)', <i>Nieuwsblad van het Noorden</i> , 22 juni 1961.
7.	Motel Schinnen	1962	Nieuwe Limburger Koerier: Uitgeversmaatschappij Limburgs Dagblad, 'Motel aan autoweg nabij Schinnen', <i>Limburgs Dagblad</i> , 4 juli 1962.
8.	Motel Vaals	1963	Nieuwe Limburger Koerier: Uitgeversmaatschappij Limburgs Dagblad, 'Plan tot bouw van motel in Vaals', <i>Limburgs Dagblad</i> , 5 maart 1963.
9.	Motel Hoofddorp	1964	Dagblad De Telegraaf, 'Motel te Hoofddorp', <i>De Telegraaf</i> , 21 april 1964.
10.	Motel Harderwijk	1964	Nieuwenhuis, 'Zwolsman gaat motel bouwen in Harderwijk', <i>Nieuwsblad van het Noorden</i> , 25 maart 1964.
11.	Motel Joure	1964-1969	Stichting Leeuwarder Courant 1947, 'Motel aan Tjeukemeer', <i>Leeuwarder courant: hoofdblad van Friesland</i> , 31 mei 1969.
12.	Motel Assen	1965	Stichting Je Maintiendrai – Friesland, 'Plannen voor bouw van Motel in Assen', <i>Friese koerier: onafhankelijk dagblad voor Friesland en aangrenzende gebieden</i> , 26 november 1965.
13.	Motel Akersloot	1965	Dagblad De Telegraaf, 'Plan voor motel in Akersloot', <i>De Telegraaf</i> , 20 januari 1965.
14.	Motel Zuidlaren	1966	Nieuwenhuis, 'Plan voor motel en

			amusementszaal in centrum Zuidlaren', <i>Nieuwsblad van het Noorden</i> , 4 oktober 1966.
15.	Motel Den Haag	1968	Dagblad De Telegraaf, 'Motel voor Den Haag', <i>De Telegraaf</i> , 10 augustus 1968.
16.	Motel Oudenrijn	1969	Dagblad De Telegraaf, 'Motel bij Oudenrijn', <i>De Telegraaf</i> , 9 december 1969.
17.	Motel Bolsward	1969	Stichting Leeuwarder Courant 1947, 'Motel Bolsward eerste jaren zonder kamers', <i>Leeuwarder courant: hoofdblad van Friesland</i> , 29 april 1970.
18.	Motel Schaesberg	1971	Motel Schaesberg < https://www.archiefndr.nl >.
19.	Motel Delft	1974	De Arbeiderspers, 's Lands grootste motel bij Delft', <i>Het vrije volk: democratisch-socialistisch dagblad</i> , 29 januari 1971.
20.	Motel Stein	1977	Marcel Salari, 'Motel in Stein met 30 kamers', <i>Limburgs Dagblad</i> , 18 augustus 1977.