



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

De toekomst van de Nederlandse binnenstad 1960-1978

Verlaan, T.

Publication date

2016

Document Version

Final published version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Verlaan, T. (2016). *De toekomst van de Nederlandse binnenstad 1960-1978*. [, Universiteit van Amsterdam].

General rights

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

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

CONCLUSIE

De gemeenteraadsverkiezingen van 1978 markeerden het definitieve einde van de binnenstadreconstructies in Utrecht, Den Haag en Amsterdam. De nieuwe generatie wethouders had in voorgaande jaren haar sporen verdiend als criticasters van de grootschalige aanpak. In Utrecht liep de ambtstermijn van Theo Hartevelt af, die vanaf zijn aantreden in 1962 het idee achter Hoog Catharijne had verdedigd. In 1978 kwam tevens de alternatieve binnenstadvisie van het Muziekcentrum gereed, en beraamde het *Structuurplan voor de binnenstad* een autoluwe en bewonersvriendelijke toekomst voor Utrecht. In Den Haag ging in 1978 de EMS failliet, het vennootschap waarmee Zwolsman sinds 1961 zijn plannen had gefinancierd. Aspirant-wethouder Adri Duivesteijn werkte in hetzelfde jaar aan een motie om het Prins Bernhardviaduct te slopen, waarmee de toekomst van het Spuikwartier niet langer uitsluitend aan automobilisten en dienstverleners was. In Amsterdam maakte wethouder Cees de Cloe in 1978 plaats voor Jan Schaefer, die streed voor een socialer stadsvernieuwingsbeleid en definitief een streep trok door de plannen van Grand Vista en Bouwes.

Concreet betekenden deze machtswisselingen dat grootschalige nieuwbouw van kantoren, sloop van woningen en ontsluiting voor autoverkeer in de binnenstad voortaan waren uitgesloten. Bestuurders gingen hun aandacht vestigen op de bouw van sociale huurwoningen en de versterking van culturele functies, terwijl projectontwikkelaars zich voornamelijk concentreerden op een luxer segment van de binnenstedelijke woningmarkt. Kantoren zouden zij in het vervolg voornamelijk buiten de binnensteden realiseren. Sloophamers en -kogels maakten vanaf begin jaren tachtig in de binnensteden plaats voor sociale vernieuwing, die voornamelijk plaatsvond achter de gevels.

De politieke machtswisselingen en nieuwe stadsvernieuwingsagenda waren de uitkomst van een jarenlange confrontatie tussen bestuurders, projectontwikkelaars en burgers. Het was een conflict dat over veel meer ging dan woningnood, klassenstrijd en leefbaarheid. Dit proefschrift heeft willen aantonen dat de omslag in het denken over de toekomst van de binnenstad de uitkomst was van stadswide discussies over de vraag wat het betekende om modern te zijn. De focus op de ervaring van moderniteit heeft nieuwe inzichten verschaft in het denken en handelen dat aan deze discussies ten grondslag lag. Projectontwikkelaars en burgers ontplooiden in de jaren zestig gearticuleerde, aansprekende en vaak dogmatisch verdedigde visies op de toekomst van de binnenstad. Hun doel was echter altijd hetzelfde: behoud van de binnenstad als middelpunt van het moderne leven. De drie casussen hebben het verloop en de betekenis van de omslag in hun denken en dat van bestuurders blootgelegd, waarbij publiek-private samenwerkingsverbanden zijn ontrafeld en onverwachte kantelmomenten, beslissende raadsvergaderingen en doorslaggevende besluiten zijn aangewezen.

De klarenstoot van de Nederlandse stadsvernieuwing was Hoog Catharijne: bij de planpresentatie in 1962 enthousiast ontvangen en fel begeerd, tijdens de voltooiing in 1973 door actiegroepen verguisd als een stedenbouwkundige aanslag en kapitalistische machtsgreep. Het complex transformeerde in de ogen van veel Utrechtse burgers als later ook bestuurders van voor- tot schrikbeeld van de moderne binnenstad. Het kantelmoment in deze perceptie was de komst van het Muziekcentrum

in 1970. Door een beroep te doen op de ervaringen en emoties van burgers wist architect Herman Hertzberger snel hun sympathie te winnen. Zo kwam Hoog Catharijne in het perspectief van Utrechters voor kilte en zakelijkheid te staan en het Muziekcentrum voor huiselijkheid en gezelligheid.

De omslag in het denken over de toekomst van de binnenstad was gebaseerd op twee vertogen van de moderniteit, dat van de noodzaak en dat van de wendbaarheid. Deze vertogen kwamen wellicht meer overeen dan tijdgenoten zich realiseerden. Beide vertogen beriepen zich op de binnenstad als een plek van ontmoeting, verblijf en consumptie. Zowel de architecten van Bredero als Hertzberger wilden voorzien in de ‘ervaringshonger’ van de moderne massamens. Bredero streefde naar een nieuwe werk- en winkelervaring, of zoals een brochure Hoog Catharijne na voltooiing aanpreeft: ‘A place to shop, to live, to dine, to work, to drink, to stroll, to play, to sit, to read, to watch the world go by. Because Hoog Catharijne has been built for people.’¹ Hertzberger wilde de moderne stadsmens bedienen met het Muziekcentrum, waarmee hij wilde voorzien in de ‘vrije ontplooiing van 276.000 Utrechters’. Beide plannen waren hiermee gestoeld op de vraag wat het betekende om modern te zijn in de context van de Nederlandse binnenstad.

Een jaar voor de lancering van Hoog Catharijne werkte Zwolsman in Den Haag aan een binnenstadreconstructie die dezelfde vraag moest beantwoorden. Met het plan Nervi wilde Zwolsman voorzien in een gewisse toekomst van consumeren en zakendoen. Een trage besluitvorming over de ruimtelijke ordening pakte in Den Haag voor alle betrokkenen desastreus uit. Voor Zwolsman werd het plan Nervi een lange lijdensweg van miskende verlangens en gebroken dromen, die onderwijl het vertrek van tientallen buurtbewoners en middenstanders betekende. Van een duidelijk kantelmoment of krachtig stedenbouwkundig alternatief als het Utrechtse Muziekcentrum was in Den Haag geen sprake. De visie van Zwolsman verloor het momentum sluipenderwijs, maar wierp een lange slagschaduw over de toekomst van het Spuikwartier, waar bestuurders tot eind jaren zeventig vasthielden aan cityvorming.

In Amsterdam kwamen de binnenstadreconstructies, en daarmee de omslag, veel chaotischer tot stand. De visies van bestuurders, burgers en projectontwikkelaars kwamen vanaf de ABN-kwestie van 1966 op verschillende plekken in botsing, waarbij actiegroepen gedurende de jaren zeventig een veel grotere rol speelden dan in Utrecht of Den Haag. Onder het motto ‘De stad is van ons’ trokken zij ten strijde tegen de dienst Stadsontwikkeling, Philips Pensioenfonds, Gaus, Caransa en Bouwes, die getuige hun verweer de binnenstad evenzeer als hun domein beschouwden. Hoewel minder grootschalig dan Hoog Catharijne of plan Nervi, waren ook de Amsterdamse plannen bedoeld als accommodatie van een nieuwe economie van automobilititeit, dienstverlening en massaconsumptie.

Moderniteit als ervaring

Dit proefschrift begon met de vragen hoe en waarom een omslag plaatsvond in het denken over de toekomst van de Nederlandse binnenstad. Hoewel deze vragen per stad verschillend zijn beantwoord, is het duidelijk dat projectontwikkelaars bij deze omslag een cruciale rol hebben gespeeld. De publiek-private samenwerkingen in de ruimtelijke ordening waren geen neoliberale vinding van de jaren tachtig of uitkomst van regeringsbeleid. Integendeel, in de jaren zestig werkten zelfs de meest gestaalde sociaaldemocraten intensief met beleggers en projectontwikkelaars samen om de stad van de toekomst vorm te geven. De afkoeling in de publiek-private verhoudingen van de jaren zeventig bleek hiermee een uitzondering op de regel van een nauwe samenwerking tussen overheid en commerciële belangen. Dit

¹ UA, Archief Bredero, inv.nr. 156, *About Hoog Catharijne* (Utrecht 1973).

proefschrift heeft laten zien dat poldermodel en overlegeconomie in de jaren zestig ook op lokaal niveau van toepassing zijn geweest, waarbij het initiatief vaker uitging van de markt dan de politiek.

Een logische, maar in de historiografie inconsequent geïnterpreteerde verklaring voor deze publiek-private coalities is het gegeven dat een stad zich niet vanzelf bouwt. Het eerste hoofdstuk heeft aangetoond dat een stevige bevolkingsgroei en explosieve suburbanisatie, een overrompelende motorisering en de snelle opkomst van een dienstverleningseconomie en consumptiemaatschappij in de jaren zestig de toekomst van hele stadsdelen op het spel zetten. De hierbij gekozen adjectieven betreffen geen historische waardeoordelen, maar zijn een exacte weergave van hoe bestuurders de naoorlogse moderniteit ervoeren.

Uit hun observaties blijkt dat zij de moderniseringsprocessen vanaf de allereerste manifestaties vaak met gemengde gevoelens ontvingen. Modernisering bood niet alleen kansen en uitdagingen, maar was voor de binnensteden vooral ook een bedreiging. De binnenstadreconstructies waren de ultieme remedie. Terwijl projectontwikkelaars hun ogenschijnlijk solide plannen tot stand brachten, nam de onzekerheid in de ervaring van bestuurders alleen maar toe. Inzake de binnenstadreconstructies kwam de onzekerheid enerzijds voort uit het besef dat maatregelen tegen binnenstedelijk verval niet hielpen, anderzijds was zij het resultaat van maatschappelijk verzet.

Het geconstateerde verband tussen suburbanisatie, motorisering, cityvorming en de terugkeer van jonge stadbewoners kwam tot dusver eveneens enkel impliciet in de geschiedschrijving aan bod. Dit proefschrift beschouwt deze samenhang daarentegen als een belangrijke verklarende factor voor zowel de betekenis als het verloop van de omslag in het denken over de Nederlandse binnenstad. Onder invloed van suburbanisatie verlieten Nederlanders in de jaren vijftig eerst voorzichtig, maar vanaf begin jaren zestig massaal de oude steden. Jongeren namen hun plek in, om een leefomgeving aan te treffen die in hun ervaring ten onder ging aan de belangen van automobilisten, dienstverleners en consumenten. In zowel Utrecht, Den Haag als Amsterdam politiseerden zij deze ervaring door bestuurders en projectontwikkelaars voortdurend te wijzen op de consequenties van hun beleid en investeringen.

In hun klassieke studies over de Nederlandse jaren zestig wijzen Kennedy en Righart op het bestuurlijk aanpassingsvermogen van politieke elites en de katalyserende werking van een generatieconflict als verklaringen voor maatschappelijke vernieuwing. Dit proefschrift heeft laten zien dat de stedelijke context van grote invloed is geweest op zowel dit aanpassingsvermogen als op de botsingen tussen generaties. Zo konden bestuurders de zakelijke afspraken uit de jaren zestig moeilijk wijzigen, zoals het contract met Bredero in Utrecht en de herenakkoorden in Amsterdam hebben gedemonstreerd. Maatregelen en investeringen waren in de ruimtelijke ordening gezien de fysieke consequenties en voorinvesteringen vaak moeilijk terug te draaien.

De onoverbrugbare tegenstelling tussen een progressieve en een romantische visie op de binnenstad, zoals deze in de historiografie vaak is benadrukt, heeft dit onderzoek willen ontcrachten. De vertogen van noodzaak en wendbaarheid hebben een analyse mogelijk gemaakt van het historisch narratief zonder actoren in te delen naar vooraf vastgestelde posities of hedendaagse normen. Zo is duidelijk geworden dat bestuurders niet altijd beschikten over een zelfverzekerd vooruitgangsgeloof of een blindelings vertrouwen in functionalistische stedenbouw, en dat zij zich lieten beïnvloeden door actiegroepen die zich verzetten tegen ontwikkelingen die zij begrepen als modernisering. Bovendien waren deze actiegroepen ook in de perceptie van tijdgenoten minstens even modern als de bestuurders en projectontwikkelaars waartegen zij in verzet kwamen.

In bredere zin heeft dit proefschrift een bijdrage willen leveren aan discussies over moderniteit en hoe historici dit complexe begrip in de kunnen integreren in historisch onderzoek. Bestuurders, projectontwikkelaars en burgers interpreteerden op basis van feiten, cijfers en alledaagse observaties voortdurend de ontwikkelingen die op de binnensteden afkwamen. Op basis hiervan wilden zij verandering tot stand brengen in situaties die zij begrepen als een status quo. Door aandacht te besteden aan drie groepen actoren heb ik dit beeld willen differentiëren. Met name bestuurders, die in een spagaat zaten tussen de projectontwikkelaars van de jaren zestig en de actievoerders van de jaren zeventig, beleefden de moderniteit als ambivalent en onzeker.

Hoewel deze ervaring niet als verklaringsmodel mag gelden voor hoe en waarom de omslag zich rond 1970 voltrok, speelde zij wel degelijk een belangrijke rol. De wethouders die deze omslag bespoedigden, gaven als reden voor een nieuw beleid immers de onzekerheid die zij ervoeren ten gevolge van een falend beleid en gaven ruimte aan burgers om mee te denken over de toekomst van hun binnenstad. Dit toont aan dat bestuurders zich vanaf midden jaren zestig inderdaad bewust waren van de onoplosbaarheid van problemen die het gevolg waren van moderniseringsprocessen, en dat zij zelf een opening boden aan actiegroepen die een nieuw vertoog van de moderniteit construeerden.

Om terug te keren naar de centrale vraagstelling over de omslag in het denken over de toekomst van de Nederlandse binnenstad, is een synthese van de belangrijkste ontwikkelingen die zich voltrokken in de jaren zestig en zeventig in Utrecht, Den Haag en Amsterdam wenselijk. De plannen van projectontwikkelaars vonden hun oorsprong in de periode 1960-1965, en kwamen gereed of strandden juist in de periode 1970-1978. Hoewel de omslag in iedere stad anders verliep en onder verschillende invloeden tot stand kwam, is het met terugwerkende kracht mogelijk om vier fases te onderscheiden. Uit deze fasering zal blijken dat op lokaal niveau geleidelijke, structurele veranderingen belangrijker waren dan historiografische ijkpunten als het crisisjaar 1966 of de Oliecrisis van 1973.

Agendering (1953-1960)

In de periode 1953-1960 ondernamen projectontwikkelaars nog geen noemenswaardige activiteiten in de Nederlandse binnensteden. Het initiatief lag in de jaren vijftig bij landelijke en lokale overheden, die ambitieuze saneringsplannen opstelden om de saneringsachterstand van de crisis- en oorlogsjaren in te halen. De toekomst van de binnenstad kwam op de agenda te staan, maar zou pas na oplossing van de woningnood prioriteit krijgen. De eerste nota's die expliciet handelden over de toekomst van de binnenstad verschenen dan ook pas in de tweede helft van de jaren vijftig. Deze beleidsstukken gaven wel al inzicht in de grootse ambities van lokale overheden. Bestuurders en ambtenaren presenteerden de gebrekkige uitbreidingsmogelijkheden voor dienstverleners en de steeds knellender verkeerscongestie als grote en complexe problemen, die echter overkomelijk leken. Het agenderen van vernieuwing betekende voor saneringsbuurten echter wel een neerwaartse spiraal van verval, met huiseigenaren en middenstanders die weinig belang hadden bij onderhoud van hun bezit. Dit was duidelijk zichtbaar in het Haagse Spuikwartier en de Amsterdamse wederopbouwgebieden.

Uitvoering (1960-1966)

In de periode 1960-1966 sprongen alle seinen voor grootschalige vernieuwing op groen en tekende zich duidelijk het vertoog van de noodzaak af. Wethouders als Den Uyl en Harteveld traden aan, terwijl Zwolsman in Den Haag (1961) en Bredero in Utrecht (1962) hun plannen presenteerden. Met durf, visie

en grote gebaren moest ruimte komen voor ontplooiing van de gehaaste en welvarende mens door de binnensteden open te leggen voor een nieuwe economie. Bestuurders vreesden dat de binnensteden zonder ingrijpen zouden ‘exploderen’. Het verdwijnen van buurtverbanden en stedenschoon dat hiermee gepaard zou gaan was betreurenswaardig, maar onoverkomelijk. Als offers van de vooruitgang moesten deze deelbelangen wijken voor het algemeen belang van een economisch gezonde binnenstad, die bestuurders verward zagen in een landelijke concurrentiestrijd om banen en prestige.

De programmatische toekomstvisies van projectontwikkelaars waren dan ook een aantrekkelijke totaaloplossing voor het reconstructievraagstuk. Hoewel de plannen in Amsterdam veel bescheidener waren dan in Utrecht en Den Haag, ontstonden in alle steden eensgezinde groeicoalities of de eerste publiek-private samenwerkingsverbanden. Ondernemende wethouders en daadkrachtige ambtenaren stelden zich in deze periode constructief op om de uitvoering van de plannen van projectontwikkelaars en beleggersmogelijk te maken. Bestuurders schiepen met nota's en bestemmingsplannen gunstige investeringsvoorwaarden. Tot de verkiezingen van 1966 was het merendeel van de bestuurders overtuigd van binnenstadreconstructies als noodzakelijk kwaad.

Voor projectontwikkelaars betekende de schepping van een nieuw stuk binnenstad letterlijk de productie van ruimte. Hun opkomst in deze periode is verklaarbaar door een groeiende behoefte aan bedrijfscontinuïteit bij de grote bouwondernemingen, versoepeling van overheidsmaatregelen in de beleggings sfeer en een toenemende vraag naar bouwproductie ten gevolge van de stijgende welvaart. De kantoorgebouwen en winkelcentra bedienden een snel groeiende middenklasse van kantoormedewerkers en consumenten, die in deze periode dankzij de opkomst van de auto massaal buiten de stad kon gaan wonen.

Bewustwording (1966-1970)

De tweede helft van de jaren zestig was voor bestuurders een periode van bewustwording. Na de raadsverkiezingen van 1966 gaven wethouders en raadsleden steeds vaker toe aan hun twijfels ten opzichte van de binnenstadreconstructies en kwamen deze publiekelijk ter discussie te staan. Met enerzijds een versnelling van suburbanisatie en motorisering, anderzijds de opkomst van actiegroepen, kreeg hun ervaring van moderniteit een steeds conflictueuzer karakter. Aangezien ook werkgevers en voorzieningen de binnenstad steeds vaker verruilden voor de periferie en de provincie, moesten de binnenstadreconstructies het hoofd bieden aan zowel groei- als krimpverschijnselen.

De paradox van ‘stad Nederland’ die hiermee ontstond was dat Nederlanders weliswaar landelijker gingen wonen, maar dat hun woonomgeving binnen de uitdijende stadsgewesten altijd verbonden bleef aan de binnensteden. Deze behielden hun culturele aantrekkingskracht, met name voor de jeugd. Terwijl de plannen voor binnenstadreconstructies steeds trager door de ambtelijke molens draaiden en de sloopwerkzaamheden doorgingen, namen jongeren in de tweede helft van de jaren zestig voorzichtig de plaats in van de vertrekkers. Zij hadden niet zozeer een probleem met de esthetiek van de nieuwe stad als wel met haar totstandkoming en programmering, zoals blijkt uit de discussies over het plan Nervi, Vredenburg en de ABN. Door hun opkomst en roep om inspraak tekende de tweede helft van de jaren zestig zich af als een overgangstijd.

Het initiële verzet was nauwelijks georganiseerd en kwam tot uiting in individuele bezwaarschriften, waarin buurtbewoners en hun zaakvoerders gevraagd en ongevraagd de noodzaak van binnenstadreconstructies betwistten. Ogenscheinlijk onbeduidende momenten als

de terinzagelegging of toetsing van een bestemmingsplan hadden echter grote consequenties voor de besluitvorming. Zo ontstond vanuit de eerste bezwaren tegen het bestemmingsplan voor Hoog Catharijne een kettingreactie die uiteindelijk leidde tot de Vredenburgdiscussie. In Den Haag leidden bezwaren van buurtbewoners in hetzelfde jaar tot annulering van het eerste plan Nervi. De bezwaren van individuen deed de broze consensus onder bestuurders over nut en noodzaak van binnenstadreconstructies opvallend snel afbrokkelen.

De bezwaarmakers voelden zich in de tweede helft van de jaren zestig gesterkt door een breder maatschappelijk verzet, waarin de net gearriveerde jongeren een voortrekkersrol speelden. Deze twintigers en dertigers begrepen de binnenstad als een plek van aankomst, die naast onderdak de mogelijkheid bood om maatschappelijk engagement, persoonlijke emancipatie en een experimentele leefstijl te ontplooiën. Het was een plek die identiteit verschafte, juist ook in de strijd tegen de ‘vervreemdende’ plannen van bestuurders en projectontwikkelaars.

In het vertoog van de actiegroepen was de binnenstad niet alleen een thuis, waar het vooral ‘gezellig’, ‘herbergzaam’ en ‘leefbaar’ moest zijn, maar ook een plek van rusteloze confrontaties en spontane ontmoetingen met nieuwe ideeën en cultuuruitingen. Met hun vertoog van de wendbaarheid demonstreerden burgers dat de binnenstad ook zonder fysiek ingrijpen met haar tijd kon meegaan. Ludieke buitenparlementaire acties kregen met de verkiezingsdeelname van Provo en Kabouters politieke consequenties. Hoewel de wethouders Stadsontwikkeling in Utrecht, Den Haag en Amsterdam zonder uitzondering lid bleven van de PvdA, gingen de verhoudingen in de gemeenteraad verschuiven.

Collisie (1970-1978)

In de jaren zeventig kwamen het vertoog van de noodzaak en dat van de wendbaarheid lijnrecht tegenover elkaar te staan. Actiegroepen transformeerden Hoog Catharijne van voorbeeld tot schrikbeeld, proclameerden dat de rol van Zwolsman was uitgespeeld en presenteerden de Narwal als het failliet van de Amsterdamse cityvorming. Met rehabilitatie van oude buurten en nieuwe typologieën als cultuurcentra moest de burger zich weer kunnen thuis voelen in zijn of haar stad. Het merendeel van de locaties uit de casuïstiek heeft onder druk van actiegroepen dan ook uiteindelijk een culturele bestemming of vermaaksfunctie gekregen. Zo kreeg Hoog Catharijne als aanvulling een Muziekcentrum, zouden in het Spuikwartier een concertzaal en danstheater verrijzen en kwamen aan het Leidseplein onder andere een casino en theater tot stand.

De bestuurlijke omschakeling van het vertoog van de noodzaak naar het vertoog van de wendbaarheid verliep moeizaam, schoksgewijs en in iedere stad anders. Duidelijk is echter dat bestuurders in de periode 1970-1978 steeds vaker hun oor te luister legden bij burgers. Dit was niet enkel het gevolg van politieke generatiewisselingen. Ook wethouders en raadsleden die reeds actief waren in de jaren zestig opteerden steeds vaker voor zwaarbevochten burgerinitiatieven. Hiermee lijkt de lokale politiek over eenzelfde buigzaamheid en aanpassingsvermogen te hebben beschikt als landelijke politieke elites.

Het probleem was echter dat bestuurders door hun afspraken en contracten met projectontwikkelaars vaak geen kant op konden. In Utrecht wees Bredero Harteveld voortdurend op zijn contractuele verplichtingen, het Haagse Spuikwartier was ten tijde van de omslag in het toekomstdenken reeds volledig kaalgeslagen en in Amsterdam voelde Lammers zich gebonden aan de herenakkoorden die zijn voorgangers hadden gesloten. De keuze voor de rechtlijnige toekomstvisies van de jaren zestig

kwamen in de jaren zeventig tegen een hoge prijs.

In de periode 1970-1978 zouden de ontwikkelingen die de binnenstadreconstructies in gang hadden gezet alleen maar versnellen. Vanuit het besef dat deze moderniseringsprocessen het behalen van einddoelen onmogelijk maakten, ontvouwdde bestuurders in de jaren zeventig doelstellingen en procesplanning als nieuwe beleidsinstrumenten. Door de toenemende verkeerscongestie en gebrekkige uitbreidingsmogelijkheden voor dienstverleners, keerde de wal het schip in de binnensteden. Reconstructie maakte plaats voor rehabilitatie. Projectontwikkelaars schikten zich met de bouw van luxe appartementen en hotels naar de belangstelling voor binnenstedelijk wonen en toerisme, en zouden hun kantorencomplexen in het vervolg op voorbestemde locaties in de periferie bouwen. Binnensteden transformeerden zo langzaam maar zeker van productie- in consumptiemilieus. Ironisch genoeg zouden de radicale ideeën van sociale stadsbewegingen in de tweede helft van de jaren zeventig zo de weg banen voor een commodificatie van de binnenstedelijke wooncultuur, die tot op heden het karakter van de Nederlandse binnenstad kenmerkt.