



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.

SAMENVATTING

DE TOEKOMST VAN DE NEDERLANDSE BINNENSTAD 1960-1978

Dit proefschrift is een stadshistorisch onderzoek naar de vragen hoe en waarom rond 1970 een omslag plaatsvond in het denken over de toekomst van de Nederlandse binnenstad. In de jaren zestig scheen aanpassing van Nederlandse binnensteden aan motorisering, suburbanisatie en cityvorming onvermijdelijk en noodzakelijk. In dit decennium lagen op de tekentafels dan ook plannen klaar voor een serie ruimtelijke ingrepen die de Nederlandse binnensteden onherkenbaar van gezicht zouden doen veranderen. Deze binnenstadreconstructies zouden echter slechts gedeeltelijk tot uitvoering komen. Vanaf midden jaren zestig kwamen burgers in verzet en bleken de grootse plannen steeds meer onhaalbaar. Bestuurders maakten vaker een keuze tegen grootschaligheid en kozen voor overleg met kritische buurtbewoners en actiegroepen.

Om deze omslag te kunnen begrijpen integreert dit proefschrift voor het eerst projectontwikkelaars in het historisch narratief. Hun rol bij de totstandkoming van de moderne Nederlandse binnenstad is tot dusver onderbelicht gebleven. Dit terwijl deze marktpartijen in de jaren zestig en zeventig verantwoordelijk zijn geweest voor grootschalige stadsvernieuwingsprojecten die tot op heden de inrichting en het functioneren van Nederlandse binnensteden bepalen. Dit proefschrift wil de ruimtelijke ordening dan ook begrijpen als een spanningsveld met drie actoren: bestuurders, projectontwikkelaars en burgers.

De verschillende ervaringen van moderniteit door deze drie groepen dienen als uitgangspunt. Deze ervaringen waren in essentie interpretaties van moderniseringstendensen die zich in binnensteden manifesteerden, met inbegrip van hun fysieke consequenties. Deze tendensen, zoals de opkomst van de auto, waren in het perspectief van tijdgenoten bedreigende en tegelijkertijd fascinerende ontwikkelingen, met vaak onbekende of onbegrepen consequenties. Uit dit onderzoek blijkt dat bestuurders, projectontwikkelaars en burgers op basis van hun ervaringen twee concurrerende vertogen over de toekomst van de binnenstad hanteerden: één waarin vernieuwing absoluut noodzakelijk was, en één waarin de modernisering wendbaar was. Hun doel was echter altijd hetzelfde: behoud van de binnenstad als middelpunt van het moderne leven.

In het 'vertoog van de noodzaak' scheen aanpassing van Nederlandse binnensteden aan motorisering, suburbanisatie en cityvorming onvermijdelijk en noodzakelijk. In de jaren zestig was dit het dominante vertoog van bestuurders. Deze veronderstelde noodzakelijkheid was niet hetzelfde als een rotsvast vertrouwen in de toekomst van de binnenstad. Bestuurders waren vaak juist ambivalent en onzeker over de toekomst. Volgens hen was schaalvergroting en economische groei in de strijd tegen dreigend verval echter bittere noodzaak en een zaak van algemeen belang. Dit onderzoek demonstreert dat bestuurders zich gedwongen voelden ruimte te scheppen voor de dynamiek van het moderne leven. Dankzij publiek-private samenwerkingen konden zij een daadkrachtige invulling geven aan deze ervaring van moderniteit.

In reactie op dit vertoog ontstond vanaf midden jaren zestig het 'vertoog van de wendbaarheid', waarin kritische burgers de angst voor verval en de veronderstelde noodzaak om ruimte te maken

voor modernisering tegenspraken. Actiegroepen demonstreerden dat kanalisering en bijsturing van modernisering buiten de binnensteden mogelijk was. Monumentenbeschermers, Provo, Kabouters, krakers, buurtbewoners en allerlei leefbaarheidsbewegingen gaven met hun eigen vocabulaire nieuwe betekenissen aan oude panden, straten, stegen, pleinen en grachten. Zij brachten termen als 'leefbaarheid', 'ontplooiing' en 'gezelligheid' voor het eerst in verband met de toekomst van de binnenstad. Volgens deze actiegroepen moest de binnenstad verrassende ervaringen en toevallige ontmoetingen mogelijk maken. In de jaren zeventig gingen bestuurders zich steeds vaker van dit vertoog bedienen.

Om de vragen hoe en waarom een omslag plaatsvond in het denken over de toekomst van de binnenstad te kunnen beantwoorden, analyseert dit proefschrift in het eerste hoofdstuk de bredere sociaaleconomische ontwikkelingen die in de jaren zestig en zeventig op Nederlandse binnensteden afkwamen. Centraal staan hierbij suburbanisatie, motorisering en de opkomst van de dienstverleningseconomie en consumptiemaatschappij. Dit waren massale moderniseringsprocessen met voor de binnensteden verstrekkende fysieke consequenties. De enorme naoorlogse welvaartsgroei leidde tot een explosieve toename van het autobezit, resulterend in plannen om de auto ook in de historische binnensteden ruim baan te geven. Het belang van de dienstensector nam daarbij geweldig toe. Om de binnensteden economisch levensvatbaar te houden, was het dominante idee in de jaren zestig dat de nieuwe economie fysiek de ruimte moest krijgen. Deze ontwikkelingen, alsook de actoren die zich tot de moderniseringstendenzen moesten verhouden, staan centraal in het eerste hoofdstuk.

Het tweede tot en met het vierde hoofdstuk analyseert vervolgens een vijftal casussen in drie steden: Utrecht, Den Haag en Amsterdam. Deze lokale casuïstiek legt het verloop en de betekenis van de omslag in het denken over de toekomst van de binnenstad bloot. In Utrecht was Hoog Catharijne (1962-1973) het product van Bredero en haar ontwikkelingstak Empeo. Het complex verving hier de negentiende-eeuwse Stationswijk en was gelegen op het drukste openbaar vervoersknooppunt van Nederland. Nadat architect Herman Hertzberger met het Muziekcentrum een alternatieve visie ontwikkelde voor het plangebied, maakten de bewondering en dankbaarheid voor Hoog Catharijne begin jaren zeventig plaats voor afkeuring en verzet.

In Den Haag ontwikkelde Reinder Zwolsman meerdere versies van het zogenaamde plan Nervi (1961-1970), een multifunctioneel zaken- en hotelcomplex in het Spuikwartier. Hiermee wilde de projectontwikkelaar in samenspraak met Haagse bestuurders voorzien in een gewisse toekomst van consumeren en zakendoen. Het derde hoofdstuk toont dat de trage besluitvorming over de ruimtelijke ordening in Den Haag voor alle betrokkenen desastreus uitpakte. 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 ontvouwde projectontwikkelaar F.H. Gaus kantoren op het Bickerseiland (1961-1971), deden Maup Caransa en Grand Vista hetzelfde voor de Jodenbreestraat (1968-1978), en lanceerde Nicolaas Bouwes een hotelcomplex voor de omgeving van het Leidseplein (1959-1978). 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.

Voor al deze casussen geldt dat de omslag in het denken over de toekomst van de binnenstad de uitkomst was van stadsbrede discussies over de vraag wat het betekende om modern te zijn. De focus op de ervaring van moderniteit verschaft daarbij nieuwe inzichten in het denken en handelen dat aan deze discussies ten grondslag lag. 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.

Hoewel het moment en de intensiteit van de omslag in het toekomstdenken verschilde per stad, markeren de jaren 1960-1978 de looptijd van de binnenstadreconstructies en het ontstaan van twee vertogen. 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, laat dit proefschrift zien dat het met terugwerkende kracht mogelijk is om vier fases te onderscheiden. In deze chronologie waren de jaren vijftig een incubatietijd voor de reconstructieplannen (1953-1960), gevolgd door een periode waarin de seinen voor bestuurders en projectontwikkelaars op groen gingen (1960-1966), een periode waarin de tegenreacties van actiegroepen tot wasdom kwamen (1966-1970), en een periode waarin de vertogen van noodzaak en wendbaarheid heftig botsten (1970-1978).

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 dat bestuurders in de periode 1970-1978 steeds vaker hun oor te luister legden bij burgers. Het probleem was echter dat bestuurders door hun afspraken en contracten met projectontwikkelaars vaak geen kant op konden. De keuze voor de rechtlijnige toekomstvisies van de jaren zestig kwamen in de jaren zeventig tegen een hoge prijs.