

„OCH, 'T IS EVEN WENNEN...”



Cartoon uit de Nieuwe Dag van 6 november 1954.

de verkeersproblemencommissie om ter verbetering van de volgens hem schrijnende verkeerssituatie de Gelderseksade, de Kloverniersburgwal, de Amstel vanaf de Munt tot de Kloverniersburgwal, het Rokin, het Singel, de Open Havenfronten voor het Centraal Station, de Raamgracht en de Ziesenlakade te dempen. Dit vormde het startsein voor een hevig debat over de toekomst van de Amsterdamse binnenstad. Het intellectuele publiek was ziedend. "Tal van vroegere dempingen in Amsterdam hebben bewezen dat zij weinig hebben bijgedragen tot een constructieve verbetering van de hoofdstedelijke verkeerssituatie, maar de stad wel op vele punten hebben verminkt tot melancholieke zielloosheid", schreef Het Parool op 21 oktober 1954.

De binnenstad was verzwakt door de zogenaamde eisen van de moderne tijd en het voorstel van Kaasjager zou het hart alleen maar verder verzwakken, zo luidde het oordeel van de intellectuelen. Zij vonden de Amsterdamse binnenstad zo uniek en zo prachtig, die moest en zou behouden blijven. "De meeste grote steden zijn alleen maar kopieën van Parijs. Onze stad is een unicum, zoiets moet je toch in ere houden." (Nieuwe Dag, 29 oktober 1954). De intellectuelen hadden een wensbeeld van een binnenstad als cultuurhistorisch centrum en wensten een ongeschonden binnenstad met pracht en praal; een binnenstad waarin de schitterende panden met sierlijke krullen werden weerspiegeld in het grachtenwater. Daarom moest de binnenstad in ere worden hersteld en alles wat oud is worden bewaard.

#### De afzichtelijke Jordaan en de Pijp

Kritiek van met name de gemeente dat de intellectuelen van plan waren de binnenstad tot een museum te maken werd bij monde van Ton Koot van tafel geveegd: "Welk een demagogische grofheid! [...] Het zijn juist degenen, die een gave stad openbreken, grachten dicht gooien en mooie, oude huizen door broddelaars laten veranderen, die de binnenstad tot een verzameling van losse museumstukken maken. Daarmee zijn wij in Amsterdam al aardig op dreef, maar er is gelukkig nog genoeg over om voor te vechten." (Het

## ‘Doorbraken en dempingen, daar went men wel aan’

### Stedelijke beeldvorming in Amsterdam tussen 1945 en 2000

Maar al te vaak wordt verondersteld dat ruimtelijke plannen zijn gebaseerd op feitelijke ontwikkelingen. Dit is onjuist. De kennissociologie toont aan dat dé werkelijkheid niet bestaat en een zoektocht naar de feiten ter verklaring van menselijk gedrag zinloos is. Mensen handelen op basis van beelden van de werkelijkheid en het wordt tijd dat deze gedachte ook in de ruimtelijke wetenschappen wordt aanvaard.

CORDULA ROOIJENDIJK

Het publieke debat is bij uitstek de plaats voor de bestudering van de totstandkoming van ruimtelijke plannen. In dit debat lanceert de overheid haar plannen en heeft het publiek de ruimte hierop te reageren. Het publieke debat speelt zich af tussen intellectuelen, mensen met voldoende macht en middelen om standpunten uit te dragen over onderwerpen die veel mensen aangaan. In een samenleving hebben verschillende groepen verschillende beelden van de werkelijkheid en in het publieke debat wordt gestreden over wat het juiste beeld van de werkelijkheid zou moeten zijn. Feiten worden daarbij gebruikt voor zover zij het gewenste beeld ondersteunen en genegeerd wanneer zij dit niet doen. In het publieke debat wordt bovendien gestreden over hoe de werkelijkheid eruit zou moeten zien, het zogeheten wensbeeld. Ten slotte wordt er gesproken over hoe dit wensbeeld werkelijkheid kan worden oftewel hoe de ruimtelijke plannen eruit zouden moeten zien. Een concreet voorbeeld hiervan is het publieke debat tussen intellectuelen in Amsterdam naar aanleiding van de lancering van gemeentelijke plannen voor de binnenstad tussen 1945 en 2000. In navolging van Van der Cammen en De Klerk is deze periode op basis van maatschappelijke ontwikkelingen in Nederland onder te verdelen in drie tijdvakken: van 1945 tot 1960/65, van 1960/65 tot 1980/85 en van 1980/85 tot 2000. In elk van deze perioden is een voor die tijd kenmerkend debat te onderscheiden.

Zo adviseerde de Amsterdamse hoofdcommissaris van politie H. Kaasjager in 1954



(Foto Marijn Callenkamp)

De stopera, de combinatie van het stadhuis en de opera, aan het Waterlooplein in Amsterdam.

Parool, 4 november 1954). Het intellectuele publiek maakte zich dan ook grote zorgen over de groei van de economie in de binnenstad. Maar de oplossing leek simpel. De 'cityfuncties' hadden de binnenstad al genoeg geschaad en dienden ter verwezenlijking van het wensbeeld te worden verplaatst naar de 'afzichtelijke wijken' buiten de Singelgracht, zoals de Jordaan, de Pijp en de Dapperbuurt, "waar ruimte is en onbeperkte gelegenheid, en men de stad geen schade meer berokkent. Integendeel, haar aspect aanzienlijk verbeteren kan", aldus *De Tijd* op 6 november 1954.

Burgemeester d'Ailly van Amsterdam was verbolgen over de naïviteit van het intellectueel publiek. Een stad zonder economisch sterk hart was ten dode opgeschreven, zo luidde zijn beeld van de werkelijkheid. Hij kon zich dan ook grotendeels vinden in de voorstellen van Kaasjager. "Men zegt, zo vervolgde burgemeester, dat vroegere doorbraken en dempingen lelijke mislukkingen zijn geworden. Maar niemand durft te zeggen dat bijvoorbeeld de Vijzelstraat en de Raadhuisstraat niet verbreed hadden moeten worden. Het is de mening van de heer Kaasjager en van mij, dat men aan doorbraken en dempingen went. Het is hier en daar beslist noodzakelijk te dempen en men ontkomt er niet aan

parallelwegen door te breken, evenmin als men ontkomt aan een beperking van de parkeerruimte in de hoofdstad." (*Nieuws van de Dag*, 12 november 1954).

Burgemeester d'Ailly had evenals Kaasjager een beeld van een met verkeer verstopte binnenstad en een wensbeeld van de binnenstad als een efficiënt en doelmatig centrum. Dit wensbeeld speelde in de *Nota Binnenstad* uit 1955 de hoofdrol. "In het zakenleven bestaat de neiging, bij vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande ondernemingen, in de eerste plaats de blik te richten naar de binnenstad in verband met de voordelen, welke hier worden gezien."

Wetenschappelijk onderzoek toonde aan dat de economische functie van de binnenstad nog aanmerkelijk zou groeien terwijl de ruimte beperkt en volstrekt inefficiënt was ingedeeld. De stad moest daarom worden aangepast aan de eisen van de moderne tijd. De plannen van Kaasjager gingen echter te ver. Historische bebouwing moest zeker in verband met het economisch nut van het toeristenverkeer behouden blijven, maar alleen wanneer daardoor het economisch functioneren van de binnenstad niet zou worden belemmerd. Een scheiding van de functies wonen, werken, recreatie en verkeer werd nage-

streefd omdat die het functioneren van deze functies afzonderlijk ten goede zouden komen.

Het intellectuele publiek reageerde opnieuw furieus. "Geen grote doorbraken, want die zijn niet doeltreffend, maar wel kleinere (Spui-Elandsgracht verbreding Utrechtsestraat). Zijn die dan wél doeltreffend? In één opzicht zeker: zij zullen de op de overvolle binnenstad gerichte verkeerstrechters nog wat verwijden en vermeerderen, zodat het in het centrum des te sneller vastloopt." (*Elsevier*, 2 april 1955).

#### Een achterhaalde negentiende-eeuwse gedachte

In 1974 werd het Voorontwerp Structuurplan Amsterdam gepresenteerd. De gemeentelijke plannenmaker bezagen de leegloop van de stad met grote zorg: "Grote, in vroeger eeuwen gebouwde delen van de stad voldoen in geen enkel opzicht meer aan de eisen die de samenleving aan het leefklimaat stelt." De gemeentelijke plannenmaker zagen de binnenstad als een verzwakt centrum en de ontwikkelingen brachten het wensbeeld van een bloeiende binnenstad in gevaar. Een veelzijdige stad gold als basis voor een gezond functionerende binnenstad en plannen dienden dan ook deze veelzijdigheid te versterken. Een verhoging van de leef-

baarheid moest de suburbanisatie tegengaan en de woonfunctie versterken. Voorgesteld werd onder andere woonerven en verkeersdrempels aan te leggen, de inspraak van bewoners te vergroten en een menging van de verschillende stedelijke functies te stimuleren. De aanleg van een stedelijk metronet maakte het mogelijk het verkeer van en naar de binnenstad op doelmatige wijze te regelen. De metro zou tevens bijdragen aan de leefbaarheid van de buurten omdat het autoverkeer dat de woon- en winkelstraten zo verstopte zou verminderen.

Anders dan in de vorige periode waren de nu voorgestelde maatregelen ter verwezenlijking van het wensbeeld kleinschalig, menswaardig en historisch minnend. Het doel bleef echter gelijk: een bloeiende binnenstad. Dit keer was het intellectuele publiek verheugd over de aandacht voor de leefbaarheid in de gemeentelijke plannen. De plannen brachten het wensbeeld van de binnenstad als cultuurhistorisch centrum dichterbij. Het intellectuele publiek was in tegenstelling tot de gemeentelijke plannenmakers dan ook uitermate verheugd over het feit dat de binnenstad aan economisch belang inboette. De binnenstad werd daardoor versterkt, zo luidde het beeld.

Volstrekt onacceptabel daarentegen vonden de intellectuelen het plan voor de aanleg van een stedelijk metronet. Al eerder werd hun beeld van de werkelijkheid door Also van Eijck duidelijk verwoord: "Een stadskern te beschouwen als centrale plek waar de sociale en culturele alsook de economische activiteiten grotendeels samenkomen, verwerkt en gedistribueerd worden is een achterhaalde negentiende-eeuwse gedachte. De hedendaagse communicatiemiddelen maken dit overbodig, terwijl de steeds toenemende grootte van economische vestigingen en wat deze met zich mee trekken, het samengaan onmogelijk maken." (De Tijd, 9 oktober 1970)

Maar de gemeente achtte een economisch bloeiende binnenstad essentieel voor het voortbestaan van een bloeiende stad. Na hevige rellen besloot de gemeente in 1975 af te zien van een metronet, maar de reeds in aanbouw zijnde oostlijn diende zo snel mogelijk te worden afgebouwd. Dit was volstrekt in tegenspraak met het wensbeeld van het intellectuele publiek en de protesten

waren dan ook wederom hevig. De oostlijn werd desondanks aangelegd, maar van de eerdere plannen een vierbaans autoweg aan te leggen werd afgezien. In plaats daarvan werd het gebied boven de metrolijn bestemd voor sociale woningbouw en bleef zo veel mogelijk van het oude stratenpatroon gehandhaafd. Waar herbouw van woningen niet mogelijk was, zouden 'leefbaarheidvoorzieningen' worden aangebracht. Voortaan gaf de gemeente de voorkeur aan de sneltram om het verkeer van en naar de binnenstad te transporteren.

### De binnenstad 'terugrestaureren' in oude staat

In 1986 werd in de nota 'Structuurplan Amsterdam: de Stad Centraal' het voorstellen geuit het noordelijk deel van de binnenstad te ontwikkelen met als doel de 'cityfuncties' te versterken. Dit werd nader uitgewerkt in 1990 in het Ontwerp Structuurplan Amsterdam. De centrumfunctie van de binnenstad werd bedreigd door cityvorming elders in de stad, zo luidde het beeld van de plannenmakers. Het wensbeeld was de binnenstad als enige, centrale stadskern. Het middel om dit wensbeeld te verwezenlijken bestond uit de ontwikkeling van de IJ-as. "De Zuid-as, die de luchthaven via het World Trade Center en het Rai-complex verbindt met het werkgebied Amstel III en Zuidoost maakt nu al een autonome en snelle ontwikkeling door. Het is noodzakelijk om de mogelijkheden van de IJ-as krachtig te stimuleren. Zo kan de Amsterdamse regio zich evenwichtig blijven ontwikkelen."

Het taalgebruik verschilde in deze periode aanzienlijk van de periode daarvoor en dat duidde ook het karakter aan van de middelen ter verwezenlijking van het gelijk gebleven wensbeeld. "Het beleid de centrale IJ-oever te ontwikkelen tot nieuwe toplokatie dient te worden ondersteund door een kwalitatief hoogwaardige aanvulling met potentiële ontwikkelingsmogelijkheden voor kantoren, gemengd met andere functies, langs de IJ-boulevard-Oost en -West." Niet de leefbaarheid maar allure stond dit keer centraal in de middelen die het wensbeeld tot werkelijkheid moesten maken.

Het intellectuele publiek was verbijsterd. Hoe was het mogelijk dat de gemeente nog steeds vasthield aan een binnenstad als 'city'? Dat was toch een volstrekt achterhaald beeld? "Is het niet nuttiger de realiteit onder ogen te zien en de ongestructureerde kantoorparken in Zuidoost en Zuid/WTC eindelijk eens om te vormen tot een volwaardig stuk stad?", vroeg Geert Mak zich in 1992 in NRC Handelsblad af. Beeld en wensbeeld van het intellectuele publiek waren ongewijzigd gebleven. Een cultuurhistorische binnenstad, een binnenstad zoals die vroeger was, vormde het ideaal. "Daartoe zou het gemeentebestuur een radicale beslissing moeten nemen en de binnenstad moeten 'terugrestaureren' zoals dat ook in Venetië is gebeurd. Geen auto's, geen nieuwbouw en geen bomen langs de grachten. Dat is tenminste een duidelijk uitgangspunt. Nieuwe ontwikkelingen kunnen dan aan de stadsranden plaatsblijven."

*De sneltram in Amsterdam.*



(Foto Simeon Kamp)

vinden”, aldus architect Carel Weeber in een interview met *Het Parool* in 1989. “Bomen horen niet thuis langs de grachten”, stelde Weeber. “Ze staan er ook nog geen honderd jaar.” Weeber voelde ook niets voor de plannen met de IJ-oevers: “Waarom moet je ervan uitgaan dat het voor de bestaande binnensteden nodig is dat er nieuwe centra in die steden worden gemaakt? [...] Je kunt er niet meer komen omdat het autoverkeer er vast zit. Waarom zou je de binnenstad van Amsterdam niet alleen bestemmen voor wonen en culturele activiteiten?” Het plan voor de IJ-oevers druiste in tegen het wensbeeld en moest kosten wat kost worden verhindert. “Waar het op neer komt is dat men, gebiologeerd door ‘allure’ en ‘prestige’ te veel wil en zichzelf (en de stad) in een te voortvarend en onomkeerbaar proces dreigt te laten meetrokken. Amsterdam zou juist moeten proberen niet als andere steden te willen worden, maar z’n eigen karakter vast te houden en te versterken. [...] Een voor de Amsterdamse binnenstad fatale ontwikkeling lijkt gegarandeerd” (Izak Salomons in *Het Parool* van 4 juni 1987).

Het intellectuele publiek was dan ook verheugd over de onderzoeken die aantoonde dat het economisch belang van de binnenstad sterk afnam. De gemeente vond het nastreven van zo’n sterk geromantiseerd en verouderd beeld onverantwoord. Een binnenstad zonder sterke economische functie of als een soort van openluchtmuseum was onbespreekbaar. In 1993 keerde de ING-bank het plan echter de rug toe en was ook de Rijksoverheid niet bereid extra geld in het project te steken. Het prestigieuze plan was daarmee van de baan.

#### Het taai karakter van beeldvorming

Zowel de gemeentelijke plannenmakers als het intellectuele publiek trachtten een in de tijd onveranderlijk wensbeeld van Amsterdam te verwezenlijken. De gemeentelijke plannenmakers hadden een beeld en wensbeeld van de binnenstad als ‘city’. Toen na de Tweede Wereldoorlog de economische groei enorm toenam, ontstond de behoefte die in goede banen te leiden. Met bewondering werd in deze tijd gekeken naar de Amerikaanse steden. Regelmatig verschenen artikelen in Nederlandse kranten waaruit waardeering bleek voor de fantastische wijze

waarop Amerikanen hun steden volgens functionalistische principes inrichtten. Ook de Amsterdamse plannenmakers zagen veel toekomst in deze wijze van bouwen. Zij ontwikkelden een wensbeeld van de stad als machine, een stad met een efficiënt functionerende stadskern waarheen en waarvan het verkeer snel moest worden getransporteerd. Door middel van wetenschappelijk onderzoek werd berekend wat de behoeften van alle stedelijke functies in de toekomst zouden zijn en hoe de stad eruit zou moeten zien; een stad waarin de functies ruimtelijk van elkaar gescheiden zouden zijn. Een stad ook, die zou voorzien in middelen om het voortbestaan van de stad te garanderen en geld zou opleveren, met de gemeente als eerste verantwoordelijke voor het voortbestaan van de stad.

Het beeld en wensbeeld van de gemeentelijke plannenmakers in Amsterdam is al die tijd onveranderd gebleven, ondanks het feit dat de binnenstad in toenemende mate aan economisch belang heeft ingeboet, vergeleken met de overige delen van de stad. Voor het intellectuele publiek is het centrum altijd het cultuurhistorische hart van de stad gebleven. De voorgestelde plannen verschilden nauwelijks in de tijd en hadden telkens als doel het wensbeeld te verwezenlijken. Terwijl de overheid in de jaren vijftig een stedelijk beeld ontwikkelde dat was gericht op de vooruitgang, leek het intellectuele publiek te dromen van Europese continentale steden zoals die rond 1900 geweest moeten zijn. Steden zoals het Parijs van Haussmann en het Wenen van na de voltooiing van de Ringstrasse; steden met een machtige elite voor wie de cultuur van de stad van levensbelang is. Om de elitaire status van een stad te behouden is de aanwezigheid van een hoogwaardige cultuurhistorische omgeving met bijbehorende culturele voorzieningen noodzakelijk. Die omgeving is de plaats waar de elite, door er te wonen en gebruik te maken van hoogwaardige culturele voorzieningen, cultureel kapitaal en daarmee aanzien kan verwerven. Die verschaft een identiteit. De elite prefereert dan ook culturele waarden boven economische doeleinden. ‘Cityvorming’ is daarom uit den boze.

Ook de beeldvorming van het intellectuele publiek is in de tijd gelijk gebleven.

Dit ondanks onderzoeken die de vershraling van het cultuurhistorisch maat in de binnenstad aantonen, en als schrijnendste voorbeeld misschien nog wel het Damrak. Het taai karakter van beeldvorming maakt dat de beeld en wensbeelden van het publiek niet nauwelijks van invloed zijn op de beeld en wensbeelden van de overheid omgekeerd. Beide leven in een eigen wereld met eigen, zorgvuldig geconstrueerde en aanbeden idealen en dat roept serieuze vragen op over de democratische legitimiteit van het handelen van de gemeente Amsterdam in deze periode.

**Cordula Rooijendijk is stadsgeograaf werkzaam als promovenda bij het Amsterdam Study Centre of the Metropolitan Environment van de Universiteit van Amsterdam.**

#### Literatuurselectie

- Cammen, H. van der & L.A. de Klerk (1996) Van plannen komen plannen. Utrecht: het Spectrum.
- Gemeente Amsterdam (1955) Nota Binnenstad
- Gemeente Amsterdam (1974) Voorontwerp Structuurplan Amsterdam
- Gemeente Amsterdam (1986) Structuurplan Amsterdam: de Stad Centraal
- Gemeente Amsterdam (1990) Ontwerp structuurplan Amsterdam
- Persarchieff Gemeentearchief Amsterdam (1932-2000) diverse publicaties