

Toekomstvrees: stadsvernieuwing in de jaren zestig

ESSAY Tim Verlaan

Bij het beoordelen van naoorlogse stadsvernieuwingsprojecten zouden we meer aandacht moeten besteden aan de mentaliteit waarmee bestuurders de stad van de toekomst trachtten vorm te geven.

In de jaren zestig was de Nederlandse politiek in de ban van een explosieve bevolkingsgroei en een ongekeerde welvaartstoename. De wederopbouw van de jaren vijftig was voorbij; overal verzetten gemeentebestuurders de bakens naar het magische jaar 2000. Gemeentebestuurders, stedenbouwkundigen, planologen, architecten en andere experts stonden voor de uitdagende opgave om de binnensteden te faciliteren voor de vestiging en uitbreiding van kantoren, grootwinkelbedrijven en vooral de snel groeiende automobilititeit. Hoewel dit proces van cityvorming al sinds de late negentiende eeuw gaande was, namen de ontwikkelingen in de jaren zestig een hoge vlucht. Om voorbereid te zijn op de toekomst lanceerden lokale overheden voor hun binnensteden grootschalige stadsvernieuwingsprojecten. De klinkers en bakstenen moesten hier plaatsmaken voor het staal, glas en beton van moderne kantoortorens en overdekte winkelcentra.

Het bekendste voorbeeld van deze vooruitgangdrang uit de jaren zestig is het Utrechtse winkel- en zakencentrum Hoog Catharijne – onlangs nog uitgeroepen tot de lelijkste plek van Nederland. Dit waardeoordeel is niet voorbehouden aan de vox populi. Academics hebben Hoog Catharijne en soortgelijke stadsvernieuwingsprojecten beschreven als afschrikwekkende drama's en grandioze mislukkingen, die het werk zouden zijn geweest van enge mannen in donkere pakken.

De opgave en ervaring van de naoorlogse moderniteit

Dit is een ahistorische benadering van de geschiedenis, die buiten beschouwing laat dat Hoog Catharijne ooit het summum van de vooruitgang was. Belangrijker voor de strekking van dit essay echter is de blik waarmee bestuurders en deskundigen in Utrecht en andere Nederlandse steden in de jaren zestig naar de toekomst keken. Hun

plannen waren niet het product van een zelfverzekerd en lineair denken, maar het resultaat van vertwijfeling en ambivalentie over 'het nieuwe' en dat wat nog komen ging. Zoals de Amerikaanse filosoof en publicist Marshall Berman stelt, brengt een breed gedragen vernieuwingsdrang een samenleving in een maalstroom van voortdurende desintegratie, strijd, contradictie, ambiguïteit en angst. Deze overwegend negatieve ervaring van de moderniteit was niet voorbehouden aan hen die actief verzet boden tegen het moderne project van de stadsvernieuwing. Ook de deskundigen, ambtenaren en politici die deze operatie gestalte moesten geven, toonden zich in de jaren zestig ambivalent over de offers die ermee gepaard zouden gaan.

Klinkers en bakstenen moesten plaatsmaken voor staal, glas en beton

De stad van de toekomst was in de jaren zestig gebaseerd op het doortrekken van contemporaine ontwikkelingen naar het jaar 2000. In de eerste plaats was daar een aanhoudende bevolkingsgroei. De ruimtelijke ordenaars gingen ervan uit dat Nederland in het jaar 2000 minimaal 20 miljoen inwoners zou tellen – in werkelijkheid zou dat aantal nog geen 16 miljoen bedragen. Het bracht de auteurs van een publicatie met de veelzeggende titel 'Op zoek naar leefruimte' in 1966 tot de conclusie dat de ontembare voortplantingsdrift zou leiden tot mentale verstikking en nationale claustrofobie.

In de tweede plaats leidde de enorme naoorlogse welvaartsgroei tot een explosieve toename van het autobezit, resulterend in radicale voorstellen om de auto ook in historische binnensteden ruim baan te geven. Het bezit van een auto en ermee gaan en staan waar de bestuurder maar wilde, was in de ogen van politici een democratisch recht. Of de



Hoog Catharijne in de vroege jaren zeventig. Bron: Utrechts Archief.

groei van het autoverkeer ooit het hoofd kon worden geboden, was echter nog maar de vraag. Zo verklaarde een verkeerskundige in 1962 in het vaktijdschrift 'Stedebouw en Volkshuisvesting' dat hij inzake verkeerszaken op zoek was naar het licht, maar dat de zaken "voortdurend van karakter en omvang veranderden, zodat wij hen nauwelijks in ons vizier kunnen krijgen."

Plannen van bestuurders waren het product van vertwijfeling en ambivalentie

In de derde plaats kondigde de welvaartsgroei van de jaren zestig de komst aan van een volwaardige consumptie- en dienstverleningsmaatschappij. Het economisch belang van de dienstensector nam exponentieel toe, het banken- en verzekeringswezen voorop. Deze instellingen wilden hun kantoorvestigingen in de oude binnensteden graag behouden en uitbreiden, maar konden vaak de ruimte niet vinden. Onder invloed van deze onstuimige en onvoorspelbare ontwikkelingen kregen Nederlandse binnensteden te kampen met moderne welvaartsziekten: een groeiende verkeerscongestie, toenemende suburbanisatie en dreigende deconcentratie van winkel- en kantoorlocaties. Om de binnensteden in leven te houden was het dominante idee in de jaren zestig dat de welvaartsgroei en nieuwe economie, met name de auto, hier de ruimte moesten krijgen. Immers, de mens van het jaar 2000 zou in het centrum nog steeds willen werken en winkelen; wonen deed hij of zij in moderne tuinsteden.

Ambivalentie en twijfel in de lokale politiek

Stadsvernieuwingsprojecten als Hoog Catharijne waren maar één voorbeeld van de expansie- en vernieuwingsdrang in de ruimtelijke ordening van de jaren zestig. Zo voorzag het Pampusplan een stad van

350.000 inwoners in het IJmeer (1964), moest de futuristische satellietstad Bijlmermeer woonruimte bieden aan meer dan 100.000 inwoners (1965), adviseerde een Amerikaanse stedenbouwkundige algehele vervanging van de Amsterdamse negentiende-eeuwse wijken (1968) en stelde het Plan 2000+ voor om een Rotterdamse satellietstad van 500.000 inwoners te bouwen op één van de Zeeuwse eilanden (1969). Hoewel deze plannen niet of slechts gedeeltelijk tot uitvoer zijn gekomen, gaat het hier om moderniseringsexperimenten zonder precedent, bedacht en uitgevoerd door een stedenbouwkundige en planologische professie die in Nederland voor de Tweede Wereldoorlog vrijwel non-existent was.

Aan de basis van deze plannen stond niet een rotsvast vertrouwen in de maakbare samenleving of het geloof in een betere toekomst. Zo verklaarde de Amsterdamse PvdA-wethouder voor Publieke Werken Joop den Uyl in 1962 dat de toekomst over zijn generatie heen kwam in plaats van dat zij deze actief vormgaf. Hoewel voor Den Uyl alles in het teken stond van groei en modernisering, dacht hij de maatschappelijke ontwikkelingen wel te kunnen faciliteren, maar niet te kunnen sturen. Zijn fractiegenoot Ed van Thijn riep gedurende het decennium bij herhaling op tot oprichting van een gemeentelijk centrum voor toekomstontwikkeling. Inzake het autoverkeer en expanderende zakenleven vroeg hij zich vertwijfeld af hoe beleid het monumentale verleden, de verkeersmoloch en de leefbaarheid van de toekomst met elkaar in overeenstemming kon brengen.

De oplossing voor deze ingewikkelde kwesties kwam in de jaren zestig steeds vaker van projectontwikkelaars, die over de financiële middelen, kennis en durf beschikten waaraan het bij gemeentebestuurders vaak ontbrak. Ook het Utrechtse Hoog Catharijne was het geesteskind van een projectontwikkelaar. Het gedurfde plan kon in 1962 rekenen op een warm onthaal van politiek en pers. Bouwonderneming Bredero bood het college van Burgemeester en Wethouders met dit ultramoderne winkel-, zaken- en vervoerscentrum een totaaloplossing aan voor de groeistruipen van de stad. Een faustiaans pact tussen kapitalistische bouwheren en socialistische bestuurders was geboren.



PvdA-wethouder Theo Harteveld kwalificeerde het project als “van een grootstedelijke allure”, terwijl vaktijdschrift ‘Bouw’ stelde dat “ieder realistisch gemeentebestuur uiterst verheugd zal zijn als een initiatiefnemer opstaat met zoveel kennis, geld en doorzettingsvermogen”. De kritiek op Hoog Catharijne kwam later, maar ging in tegenstelling tot de oppervlakkige observaties van vandaag over een gebrek aan inspraak en socialistische principes bij het gemeentebestuur. Esthetiek speelde nauwelijks een rol, of zoals een bezoeker bij de opening van het complex in 1973 tegen een journalist sneerde: “Ja, wat mot je nou? Het staat er toch. Eerst stond er nog iets veel lelijkers.” In Den Haag kwamen projecten als Hoog Catharijne niet verder dan de tekenafel. PvdA-wethouder Willem Nuij gaf in 1969 een opmerkelijke verklaring voor het mislukken van de binnenstedelijke toekomstvisioenen uit voorgaande

Stadsvernieuwingsingerepen blijven achter als fossielen van een verouderd stedenbouwkundig denken

jaren: “De gemiddelde Hagenaar geeft zich niet over aan dromen over de Haagse agglomeratie van het jaar 2000. De schroom voor het risico en voor het avontuur, die aan de Haagse geest eigen is, is ook aan het stadsbestuur niet vreemd. Het geloof van Den Haag in zichzelf wankelt.”

Hoewel de doelen en middelen van stadsvernieuwing getuige vorengenoemde uitspraken in de jaren zestig altijd onderwerp van discussie zijn geweest onder gemeentebestuurders, roerden in de tweede helft van het decennium ook actiegroepen zich steeds vaker. De kritiek van actievoerders – een bont gezelschap van monumentenbeschermers, buurtbewoners, kritische raadsleden, krakers en jonge architecten – kwam op het moment dat een haperende economie de

precaire haalbaarheid van grootschalige stadsvernieuwing steeds verder onder druk zette. Hoewel de opkomst van actiegroepen en structurele economische veranderingen de omslag in het denken over de toekomst van de stad hebben bespoedigd, is het opvallend hoe snel beleidsmakers rond 1970 het roer omgooiden. Hun ambivalente ervaring van de moderniteit, onder andere zichtbaar in de opluchting waarmee het Utrechtse gemeentebestuur zich overleverde aan Bredero en de Haagse schroom voor de toekomst, heeft in belangrijke mate bijgedragen aan deze omslag.

Sporen van onzekerheid in het huidige stadslandschap

De beleidsomslag heeft overal in de Nederlandse binnensteden fysieke sporen nagelaten. In Amsterdam versmalt de vierbaans Weesperstraat zich via de tweebaans Jodenbreestraat tot het eenrichtingsverkeer van de Sint Antoniesbreestraat, terwijl bestuurders dit tracé aanvankelijk als een snelweg over de Nieuwmarkt naar het Centraal Station wilden doortrekken. In Utrecht voorkwam muziekcentrum Vredenburg een uitbreiding van Hoog Catharijne richting de Oude Gracht, terwijl in Den Haag het half afgebouwde Prins Bernhardviaduct en kaalgeslagen Spuikwartier een fysiek overblijfsel zijn van de vertwijfelde moderniseringsdrang uit de jaren zestig. Nadat de vernieuwingsmachine begin jaren zeventig piepend en krakend tot stilstand kwam, bleven deze ingrepen achter als fossielen van een verouderd stedenbouwkundig denken. In hun plaats kwam onder druk van de bestuurlijke zelftwijfel en economische crisis, en in samenwerking met het opkomende actiewezen, een compromis met de moderniteit tot stand, bestaande uit sociale woningbouwprojecten, cultuurpaleizen en ontmoetingscentra.

Op het eerste gezicht waren de stadsvernieuwingsprojecten uit de jaren zestig stoutmoedige, zelfverzekerde plannen die de toekomst van Nederland gestalte moesten geven. Dit beeld vereist bijstelling. De plannen voor de binnensteden gingen hier niet gepaard met vertrouwen en bravoure, integendeel, het waren ambivalentie en twijfel die de boventoon voerden, met name in de voorbereidingsfase. Deze gevoelens werden versterkt door het besef dat binnensteden de eeuwenoude leef- en werkomgeving van tienduizenden mensen waren. Academici en dan met name historici zouden zich dan ook niet moeten concentreren op de functionaliteit of esthetiek van de naoorlogse stadsvernieuwing, maar op de politieke en maatschappelijke discussies die hieraan vooraf gingen.

Tim Verlaan (t.verlaan@uva.nl) is sinds oktober 2011 als promovendus en docent verbonden aan de afdeling Geschiedenis van de Universiteit van Amsterdam, waar hij werkt aan een proefschrift over de modernisering van Nederlandse binnensteden in de periode 1960-1980.

Literatuurselectie

- Berman, M. (2011) *All that is solid melts into air: The experience of modernity*. New York: Verso
- De Liagre Böhl, H. (2012) *Steden in de steigers: Stadsvernieuwing in Nederland 1970-1990*. Amsterdam: Bert Bakker
- Verlaan, T. (2012) *De in beton gegoten onwrikbaarheid van Hoog Catharijne: Burgers, bestuurder en een projectontwikkelaar 1962-1973*. *Stadsgeschiedenis* 7, nr. 2, 183-205