

Binnenstedelijke ontwikkeling in Amersfoort 1945-1975

Een Hoog-Catharijne aan de Eem

JOHAN TETERS

Na de oorlog zijn voor vele oude binnensteden drastische moderniseringsplannen gemaakt. De bedoeling was dat deze oude stadscentra in moderne 'cities' getransformeerd zouden worden, waar de woonfunctie zou worden vervangen door kantoren en detailhandel, die goed bereikbaar moesten zijn voor het autoverkeer. De laatste jaren is voornamelijk onderzoek naar de plannen van de grote(re) steden verricht. Daaruit blijken frappante overeenkomsten in de onderzoeksresultaten. In het onderzoek zijn de kleinere steden en dorpen stiefmoederlijk bedeed (Smook, 1984 is hierop een uitzondering). In dit artikel worden de plannen van de middelgrote provinciestad Amersfoort tussen 1945-1975 bekeken. Vertonen deze veel verwantschap met die van andere, voornamelijk grotere steden? Wat zijn nu de overeenkomsten in de cityplannen van gemeenten, zoals het provinciale Den Bosch (Vos et al., 2000), en de (veel) grotere steden Amsterdam (Smook, 2004), Arnhem (Vredenberg, 2004) en Utrecht (Visser, 2001)?¹

De basis voor veel van de plannen vormden ingrepen in het wegenpatroon. Door 'doorbraken' werden binnensteden opengebrouwen voor het autoverkeer. De meest gangbare methoden waren het verbreden van de belangrijke doorgaande wegen en het verwijderen van de buitensingels voor een rondweg. De gedachte was dat de binnenstedelijke detailhandel zonder autobereikbaarheid ten dode was opgeschreven. Het zijn juist deze doorbraken die het meest bekend/berucht werden en op het meeste protest van de burgers stieten.

Een andere overeenkomst tussen veel steden was de stimulering van detailhandel en vooral kantoren ten koste van het wonen. De binnenstad moest een 'city' worden, waarbij zoveel mogelijk vierkante meters aan commerciële voorzieningen op een beperkt oppervlak werden geconcentreerd. Die extra meters konden alleen verkregen worden door schaalvergroting. Daarbij was soms een opvallende voorkeur voor hoogbouw te constateren; de Utrechtse Neudeflat is hiervan het meest sprekende voorbeeld.

Verder was een norse onverschilligheid in de omgang met cultuurhistorische waarden te constateren. De plannen waren niet zozeer anticultuurhistorie, maar onderschatten of ontkenden

wel systematisch het belang van dit aspect voor de stad. In het bijzonder gold dit voor de zogenaamde kleine monumenten, zoals huizen, muren, hekken, bruggetjes enzovoorts, waar de kracht van het monument ligt in het ensemble. De grote individuele monumenten (kerken, poorten, raadhuisen) werden wel gespaard. Incidenteel werden zelfs pogingen ondernomen de uitstraling van deze gebouwen te ondersteunen.

Een laatste overeenkomst was de sterke top-down benadering. Er was vaak sprake van een autocratisch stadsbestuur, dat weinig geneigd was tot luisteren en dat in hoge mate steunde op adviezen van deskundigen. De invloed van de man in de straat was klein, wat leidde tot bittere conflicten tussen stadsbestuur en burger.

Naar het waarom van deze verwantschap is weinig onderzoek gedaan. Wel kan gewezen worden op de grote bekendheid met elkaars plannen die een concurrentieslag tussen de steden uitlokte. Veel stadsbesturen probeerden elkaar te overbieden en af te troeven. Een andere intrigerende reden is dat de plannen werden gemaakt door een select groepje verkeerskundigen, architecten en stedenbouwkundigen, die als rondreizende experts diverse gemeenten van dienst waren. De plannen kwamen (dus) gedeeltelijk uit dezelfde koker.

Tussen 1945-1975 werd in drie verschillende campagnes getracht de binnenstad van Amersfoort te moderniseren. Achtereenvolgens waren dit het Kernplan (1945-1960), het Structuurplan voor de binnenstad (1960-1969) en het 'Doorbraakplan' (1970-1975).

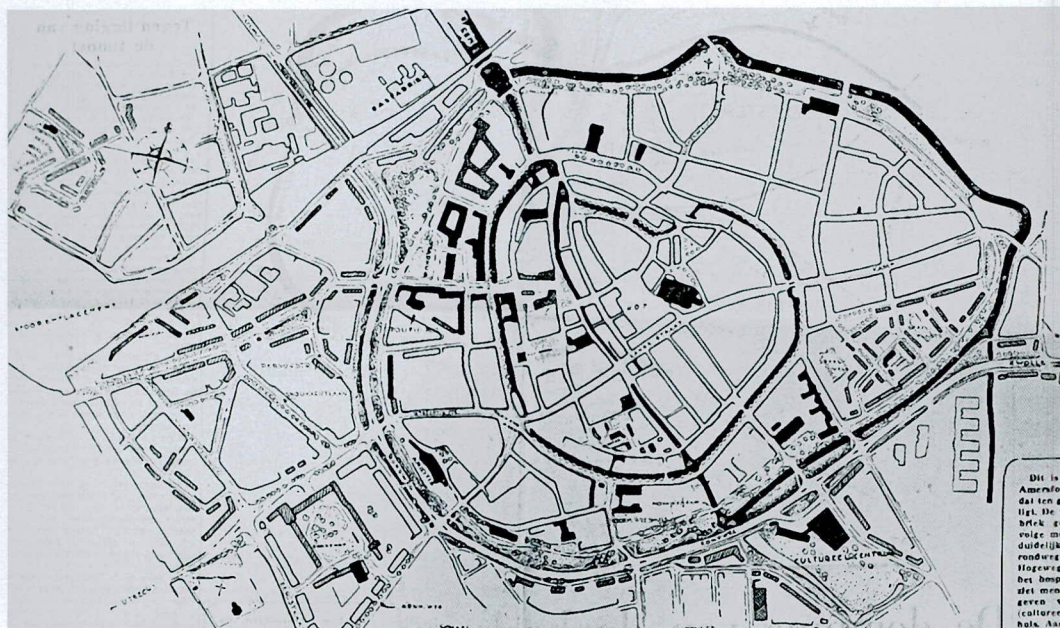
HET KERNPLAN (1945-1960)

Vlak na de Tweede Wereldoorlog was Amersfoort een bescheiden en verslonsde provincie-stad van 58.000 inwoners. Wat de gemeente onderscheidde van andere soortgelijke steden was vooral de gaafheid van de binnenstad, die eeuwenlang nauwelijks van structuur veranderd was. Door de vooroorlogse uitbreiding van de

Duidelijker dan de officiële plankaarten is dit vereenvoudigde plattegrondje van het Kernplan uit een vormfaaide Amersfoortse Courant van 28 juni 1949. Duidelijk is het nieuwe stadscentrum te zien ten westen van de oude stad. Goed zichtbaar is verder de doorbraak van het station naar het oude stadsplein de Hof en de demping van het westelijke gedeelte van de buitenste stadsgracht ten behoeve van de Stadsring.

stad naar het zuiden was de binnenstad wel excentrisch komen te liggen. Het gevolg was verpaupering, die nog werd versterkt door de slechte verkeersafwikkeling. Ramingen gaven bovendien aan dat de stad in 1970 tot 100.000 inwoners zou groeien.²

In 1946 werd W.M. Dudok ingehuurd voor het maken van een (verkeers)plan, waarbij het gemeentebestuur uitdrukkelijk grote verkeersdoorbraken bij voorbaat afwees: *Amersfoort moet als monument behouden en gerestaureerd worden.*³ De keuze voor Dudok was op zich niet zo bijzonder, deze had zich al in andere steden met soortgelijke plannen bezig gehouden. Dudok's rol werd echter overgenomen door de onbekende architect D. Zuiderhoek. Deze ontwierp een totaalplan voor de gemeente Amersfoort, waarbij de bouw van nieuwe noordelijk gelegen wijken ('Uitbreidingsplan') werd gekoppeld aan een gedeeltelijke reconstructie van de oude binnenstad ('Kernplan'). Zo werd de binnenstad weer het kloppende hart en werd de scheefgroei van de stad naar het zuiden gecorrigeerd.





Een gedeelte van het oude plantsoen van landschapsarchitect Zocher langs de 'Beek' rond 1950. Dit stuk zou moeten wijken voor de Stadsring.

De binnenstad werd grotendeels forse ingrepen bespaard. Wel moest een armoedige arbeidersbuurt in het uiterste zuiden wijken voor een hypermodern stadhuis en vond een bescheiden doorbraak plaats. De gemeente startte bovendien een fors restauratieprogramma voor de vele vervallen binnenstedelijke panden. Voor de huisvesting van kantoren en grootschalige detailhandel, alsmede nieuwe culturele voorzieningen plande de gemeente een nieuwe city vlak buiten de binnenstad in een rommelig gebied nabij het station. Blikvanger werd een groots nieuw stadsplein, de 'Zonnehof'. Om dit gebied en de binnenstad te ontsluiten, werd een nieuwe doorgaande weg ontworpen, de Stadsring, die bovendien de verbinding met de buitenwijken aanzienlijk verbeterde. Bewust koos de gemeente voor het sparen van het oude en het ontwikkelen van het nieuwe.

Politici, burgers en diverse belangenorganisaties toonden zich met de voorstellen ingenomen.

Het gemeentebestuur, burgemeester H. Molendijk en in het bijzonder ontwerper Zuiderhoek kregen alle lof toegezwaaid.⁴

Toch onttaarde het plan in een Amersfoortse Zevenjarige Oorlog, die de verhouding tussen burgerij en gemeentebestuur diepgaand verstoorde. Door acuut geldgebrek zag de gemeente zich namelijk genoodzaakt een gedeelte van de middeleeuwse stadsgracht ('Beek') met bijbehorend 19e-eeuws plantsoen te verwijderen voor de nieuwe Stadsring.⁵ De gemeente schatte de waarde van de verwaarloosde en stinkende stadsgracht en het bijbehorende groen overigens laag in. Zuiderhoek sprak over een *rommelige plantoestand met hellende wegen op allerlei niveau en vooral ook allerlei boombeplanting* en verder: *Wanneer we iets ten gunste van dit walengebied willen noemen, dan is het slechts de waardering voor het negentiende-eeuwse park met alle zoete karakterloosheid daarvan en bovendien gehavend door allerlei ondoordachte veranderingen.*⁶

De lokale burgerij deelde deze mening echter niet. In de lokale dagbladen (*Dagblad van Amersfoort, Amersfoortse Courant*) werd vrijwel

dagelijks de ingreep verketterd. De Beek had volgens velen namelijk een hoge cultuurhistorische waarde, die wellicht boven de landsgrenzen uitsteeg: de dubbele grachtenring in Amersfoort kende geen tegenhangers in Europa. Daarnaast werd de schoonheid van het park door veel burgers wel gewaardeerd. In een bezwaarschrift van enkele tientallen Amersfoorters werd gesproken van *een kleurig steeds wisselend lijnenspel tussen plantsoen en watergordel: een plantsoen dat nog volledig te maken is tot een wonderschone rustieke wandelplaats zonder stedenbouwkundige storingen*⁷, dat bovendien gemaakt was door de beroemde tuinarchitect Zocher.

De tegenstanders kregen steun van diverse belangenorganisaties: Bond Heemschut, ANWB, de lokale heemkundevereniging Flehite, de Koninklijke Nederlandsche Oudheidkundige Bond en de stichting Menno van Coehoorn. De Bond Heemschut was verreweg het actiefst en zou het gemeentebestuur jaren bestoken met brieven en werkbezoeken. In een brief van 3 augustus 1949 stelde de Bond: *...is het offer, dat hier gevraagd wordt te groot en moet tot onherstelbaar verlies leiden van de gaafheid van de zeldzame plattegrond en van de schoonheid van de oude stad. Het acht het verlies van het water als historisch typisch Nederlands bestanddeel van*

de oude vestinggordel en als wezenlijk deel behorend bij de stadskern op de gegeven gronden onaanvaardbaar.⁸

Wat in het grote plan van Zuiderhoek slechts een detail was, werd het onderwerp van een ordinair straatgevecht, waarin de gemeente zich van haar slechtste kant liet zien: tegenstanders werden gemuilkorfd, beledigd, gechicaneerd en tenslotte met een keur aan machtsmiddelen bedreigd. Uiteindelijk besliste de Kroon in mei 1953 in het voordeel van de gemeente. Het gemeentebestuur liet het er dan vreemd genoeg bij zitten. Wellicht was men de kritiek moe, maar waarschijnlijker anticepeerde men op een koerswijziging.⁹ Weliswaar werd de Beek gedempt en de Stadsring aangelegd, maar de plannen voor het stadhuis belandden in de ijskast. De plannen voor het nieuwe stadscentrum werden halfhartig uitgevoerd. De 'Zonnehof' verrees, maar werd een rommelig achterafplein. Een nieuw modern stadscentrum zou het nooit worden.

HET STRUCTUURPLAN VOOR DE BINNENSTAD (1960-1970)

Begin jaren zestig luidden middenstand en gemeentebestuur de noodklok over de binnenstad. Winkeliers trokken weg, panden verkrot-

Krommegracht anno 2010. Voor extra parkeergelegenheid probeerde het stadsbestuur tussen 1965-1970 een aanzienlijk gedeelte van de Krommegracht te overkluisen. De bebouwing aan de linkerkant zou daarbij grotendeels gesloopt gaan worden.





Een groot deel van de Amersfoortse binnenstad bestond voor 1940 uit lage (arbeiders)woningen. Alhoewel schilderachtig en karakteristiek, voldeden ze aan geen enkele eis op het gebied van hygiëne en veiligheid. Hier een aantal huizen in de krottenbuurt Hellestraat rond 1930.

ten en de concurrentie met naburige steden als Hilversum en Utrecht zorgde voor omzetverlies. De problemen werden het sterkst gevoeld in het perifeer gelegen noorden van de binnenstad. In 1961 werd daarom in besloten kring het Structuurplan voor de binnenstad gepresenteerd. Dit voorzag in een forse transformatie van de binnenstad (een breuk met het Kernplan, dat juist een modernisering rond de binnenstad prefereerde). Opvallende elementen

waren in de eerste plaats een oost-west en een gedeeltelijke noord-zuid doorbraak dwars door de oude stad. De Hof, het centrale stadsplein, werd een verkeersplein. Voor het parkeren werden diverse pleintjes gecreëerd waarvoor oude bebouwing moest wijken. Ten tweede het saneren van krottenwijken, waarbij ongeveer 20% van de binnenstadsbewoning als krot werd aangemerkt. En tot slot de aanleg van grote warenhuizen in de winkelstraten.



Dezelfde plek anno 2010. Tussen 1950 en 1990 werden vrijwel alle oude arbeidersbuurtjes gesloopt. In sommige gevallen werd daarbij een enorme schaa sprong gemaakt. In dit gedeelte van de binnenstad is zelfs het stratenpatroon ingrijpend gewijzigd.

De gemeente koos voor een radicale modernisering van de binnenstad. In haar ogen kon alleen zo Amersfoort aantrekkelijk blijven als woon- en werkstad. Dat daarbij de binnenstad haar kleinschalige en historische karakter zou verliezen, was niet van belang. Deze houding bleek eens te meer toen de gemeente van het Rijk op 21 mei 1963 een lijst met 400 potentiële monumenten kreeg toegestuurd. De Raad, onder aanvoering van raadslid, later wethouder W. Huslage, was een verklaard tegenstander. In diens ogen dreigde de stad te verworden tot een museum, de gehele city kon men niet *de sfeer laten ademen van de middeleeuwen of – wat nog veel erger is – van de slechtste periode van de 19e eeuw.... Daarbij heeft Amersfoort bijzonder weinig gezellige en sfeervolle winkelstraten. Plaatst men te veel panden in de grote winkelstraten op de monumentenlijst, dan behoudt men veel te weinig mogelijkheid om toe te staan hetgeen voor deze winkelstraten nodig is.*¹⁰

Wel besepte de gemeente dat de meeste burgers deze mening niet deelden. De uitvoeringsplannen werden dan ook in het geheim ontworpen en uitgevoerd. Een methode, die in hoge mate succesvol was, mede omdat de gemeente wijselijk als eerste de meest verloederde arbeiderswijkjes aanpakte.

Nadat deze gebieden na enkele jaren grotendeels waren gesaneerd, wendde men zich tot meer cultuurhistorische waardevolle gebieden. Zoals de middeleeuwse Kortegracht, die gedeeltelijk zou worden overkluisd voor parkeerruimte, ook de historische grachtbebouwing zou voor parkeerplaatsen moeten wijken. Gemeentelijk stedenbouwkundige A.H. Rooimans las de bezorgde burgerij op een voorlichtingsavond in november 1967 de les: *We moeten over kleinigheden heen kunnen stappen anders zetten we onszelf vast.*¹¹ Gebeurde dat niet dan zou volgens Rooimans de opbouw van het winkelapparaat ernstig geschaad worden, bovendien: *Ik heb het afgeleerd om sentimenteel te doen over pandjes, die vijftig jaar verwaarloosd zijn.*¹²

Dan, overmoedigd geworden, besloot het ge-

meentebestuur in het geheim zijn medewerking te verlenen aan een C&A midden in het historische hart van de binnenstad op de hoek van de fameuze Muurhuizen en de Langestraat, op een steenworp afstand van de Kamperbinnenpoort. Voor de C&A zou een vijftal panden moeten worden gesloopt, waarvan twee rijksmonumenten. Het nog gave middeleeuwse gebied achter de C&A zou moeten wijken voor een C&A ontsluitingsweg. Het Rijk wees echter de plannen bij voorbaat resoluut af.¹³ Het voornemen lekte echter uit. Bevolking, Bond Heemschut en de vereniging Flehite liepen tegen het plan te hoop. Wethouder Huslage legde de schuld bij de pers (*tendentieuze berichtgeving*).¹⁴ Ook was de betrokken Minister niet goed voorgelicht. Uiteindelijk grepen Gedeputeerde Staten van Utrecht in: de heimelijke werkwijze van de gemeente was onwenselijk.¹⁵ Daarmee werd de gemeente gedwongen tot een openbaar plan voor de binnenstad.

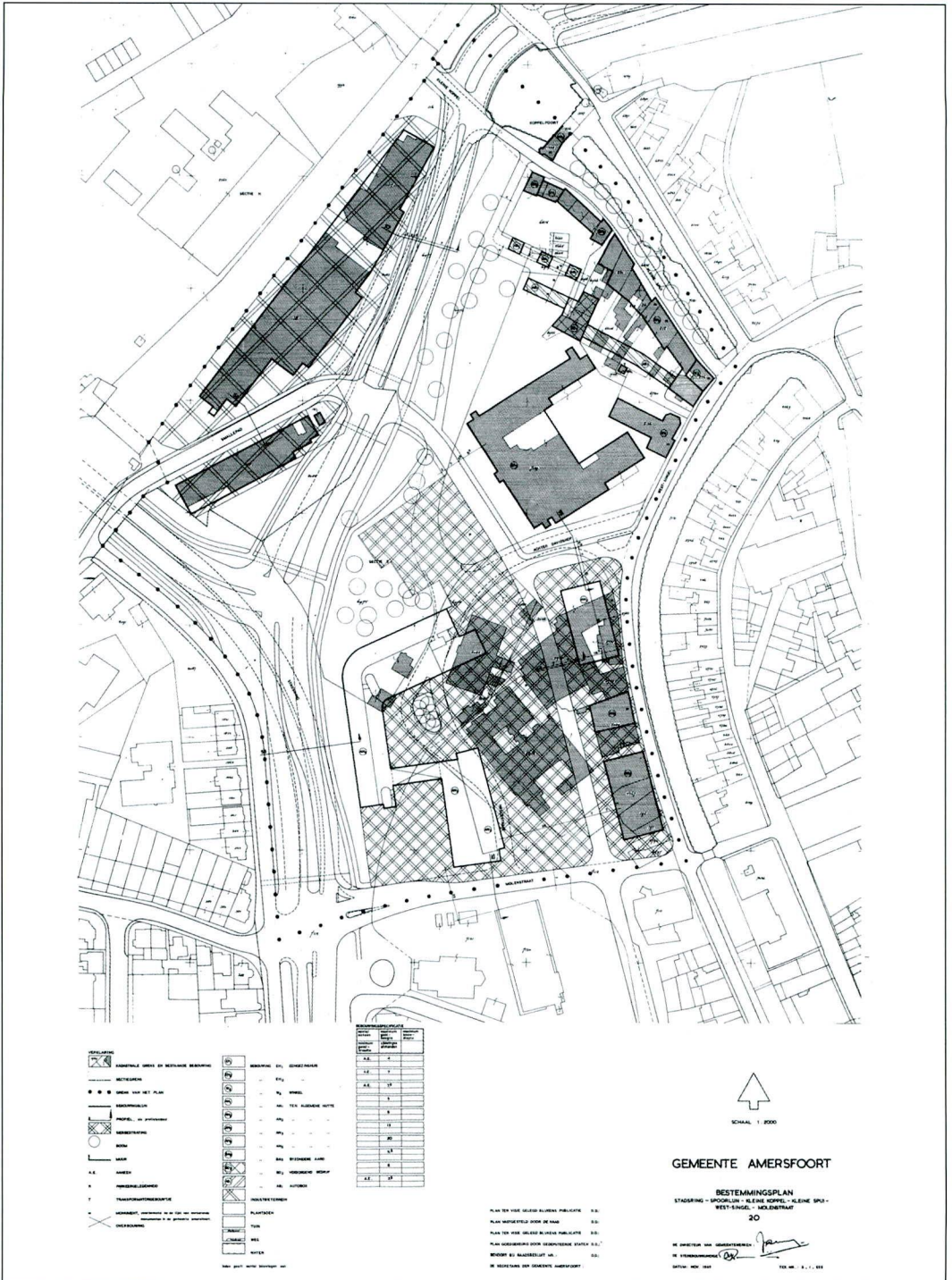
Desondanks was het Structuurplan succesvol. De warenhuizen vonden hun plaats in de stad. Voor C&A werd uiteindelijk een oplossing gevonden in de vorm van een meer historiserend ontwerp, waarbij een deel van monumentale bebouwing werd gespaard. Ook werden de meeste krottenwijken met belendende historisch bebouwing afgebroken. Helaas bleef herbouwing uit, zodat in de binnenstad decennia lang grote en kleine terreinen braak bleven liggen. De verkeersdoorbraken werden echter niet gerealiseerd, wel waren op strategische plekken al wat historische panden 'toevallig' gesloopt.

HET DOORBRAAKPLAN (1970-1975)

In december 1969 werd het totaalplan 'De Amersfoortse binnenstad, vorm, functie in een nieuwe tijd' aan de Raad aangeboden, het door de provincie gewenste openbare structuurplan, dat in de volksmond al ras het 'Doorbraakplan' werd genoemd.

Het plan was diepgaand beïnvloed door de toenmalige economische hoogtijdagen: diensten en industrie waren 'booming' en de bevolking

BINNENSTEDELIJKE ONTWIKKELING IN AMERSFOORT 1945-1975



- LEGENDA**
- RESIDENTIELE ZONES EN BEOORDELEN BEWAARDEN
 - GROEN
 - WATER
 - INDUSTRIEL
 - PUBLIEKE GEBOUWEN
 - PARKEN EN RECREATIE
 - WEGEN EN INFRASTRUCTUUR
 - ANDERES

- BEHOUDENDE EN BEWAARDENDE**
- BESTAANDE GEBOUWEN
 - BESTAANDE STRATEN
 - BESTAANDE GROEN
 - BESTAANDE WATER
 - BESTAANDE INFRASTRUCTUUR
 - ANDERES

BEHOUDENDE EN BEWAARDENDE	BEHOUDENDE EN BEWAARDENDE
1.0	1.0
1.1	1.1
1.2	1.2
1.3	1.3
1.4	1.4
1.5	1.5
1.6	1.6
1.7	1.7
1.8	1.8
1.9	1.9
2.0	2.0
2.1	2.1
2.2	2.2
2.3	2.3
2.4	2.4
2.5	2.5
2.6	2.6
2.7	2.7
2.8	2.8
2.9	2.9
3.0	3.0
3.1	3.1
3.2	3.2
3.3	3.3
3.4	3.4
3.5	3.5
3.6	3.6
3.7	3.7
3.8	3.8
3.9	3.9
4.0	4.0
4.1	4.1
4.2	4.2
4.3	4.3
4.4	4.4
4.5	4.5
4.6	4.6
4.7	4.7
4.8	4.8
4.9	4.9
5.0	5.0
5.1	5.1
5.2	5.2
5.3	5.3
5.4	5.4
5.5	5.5
5.6	5.6
5.7	5.7
5.8	5.8
5.9	5.9
6.0	6.0
6.1	6.1
6.2	6.2
6.3	6.3
6.4	6.4
6.5	6.5
6.6	6.6
6.7	6.7
6.8	6.8
6.9	6.9
7.0	7.0
7.1	7.1
7.2	7.2
7.3	7.3
7.4	7.4
7.5	7.5
7.6	7.6
7.7	7.7
7.8	7.8
7.9	7.9
8.0	8.0
8.1	8.1
8.2	8.2
8.3	8.3
8.4	8.4
8.5	8.5
8.6	8.6
8.7	8.7
8.8	8.8
8.9	8.9
9.0	9.0
9.1	9.1
9.2	9.2
9.3	9.3
9.4	9.4
9.5	9.5
9.6	9.6
9.7	9.7
9.8	9.8
9.9	9.9
10.0	10.0



SCHAAL 1:8000

GEMEENTE AMERSFOORT

BESTEMMINGSPAN
 STADION - WOODLUM - KELENE ROPPEL - KELENE SPRU -
 WEST-SINGEL - INDUSTRIESTRAAT

20

DE UITVOERER VAN HET ONTWERP:

DE UITVOERER VAN DE DRUK:

UITGAVE: MEI 1968

TOR NR. 4.1.1.184

Met name in het zuidwesten van de binnenstad werd in het Doorbraakplan gekozen voor radicale oplossingen. In het deelplan voor het gebied van het stadhuis werd vrijwel alles wat aan het oude Amersfoort herinnerde (inclusief middeleeuws klooster en een oude begraafplaats), verwijderd voor de nieuwbouw van het stadhuis en een nieuw wegennet.

groeide spectaculair. De Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966) voorspelde een bevolkingsconcentratie rondom Amersfoort van tussen een kwart en een half miljoen mensen. De opgaven voor de gemeente Amersfoort waren gigantisch: naast het aanleggen van nieuwbouwwijken voor tienduizenden extra inwoners, zou ook de kleinschalige en verloederde binnenstad tot een modern regionaal centrum moeten uitgroeien.

Het gemeentebestuur was niet over één nacht ijs gegaan en had diverse onderzoeken laten verrichten, onder meer door de befaamde Duitse verkeerskundige Prof. Schaechterle. Tevens werden de nodige werkbezoeken afgelegd, waar-

bij vooral Tilburg op de nodige bewondering kon rekenen. Het nieuwe plan kwam groten-deels overeen met het afgekeurde structuurplan voor de binnenstad. De nadruk lag echter op de al eerder voorgestelde, maar niet uitgevoerde doorbraken en verkeerspleinen. Een verder opvallend element was de nadruk op centrumvorming in de binnenstad. De oppervlakten voor detailhandel en horeca (+ 70.000 m²) en kantoren (+30.000 m²) werden zeer fors uitgebreid. Daarnaast kwam er een nieuwe schouwburg in het noorden van de binnenstad ('de Flint') en werd eindelijk begonnen met een voornemen dat nog uit het Kernplan stamde: de bouw van het nieuwe stadhuis aan de Stadsring.

Het zuidwesten van de binnenstad is anno 2010 niet meer herkenbaar als onderdeel van de oude binnenstad. Een opvallend gegeven van dergelijke gebieden is de hoge "omloopsnelheid": eenmaal aangetast, verandert het om de 10 à 20 jaar drastisch van aanzicht. Dit gebied heeft na 1945 al een viertal metamorfosen ondergaan.



De plannen zouden leiden tot de sloop van 480 woningen, 40 pakhuizen en 40 bedrijfsgebouwen. Hieronder vielen ook zeven rijksmonumenten. In totaal zou ongeveer een kwart van de bestaande bebouwing in de binnenstad verdwijnen. Het beeld ontstond van een zeer gemoderniseerde binnenstad, aan alle kanten opengebrouwen voor het verkeer. Kantoren en detailhandel werden langs de doorgaande binnenstedelijke wegen geplaatst, waarbij aan het bezoekende verkeer zoveel mogelijk parkeer-ruimte werd geboden. Het wonen werd teruggedrongen, terwijl hier en daar cultuurhistorische 'reservaten' waren gepland, waar de herinnering aan de oude stad levendig werd gehouden. Provincie en Rijk reageerden echter ongemeen negatief, hetzelfde gold voor de Bond Heem- en lokale heemkundigen. Een aantal binnenstadbewoners organiseerden zich in 'actiecomités'. Het algemeen gevoelen was dat de woonfunctie en de cultuurhistorische waarde van de binnenstad nodeloos werden opgeofferd voor commerciële functies en autobereikbaarheid. De gemeente stelde dat dit juist een redding was voor de binnenstad (en haar historische waarden). Zonder bereikbaarheid geen goed functionerende detailhandel en zonder de-

tailhandel een verpauperde binnenstad. Of zoals wethouder Huslage het zei: *Gooit men alle auto's eruit, dan betekent dat binnen 10 jaar de dood voor de hele stad.*¹⁶

De gemeente toonde zich een meester in het politieke spel en gebruikte het middel van plotse-linge en snelle sloop van panden om tegenstanders voor voldongen feiten te stellen. Wel gaven het gemeentebestuur en vooral wethouder Huslage gestalte aan een uitgebreide inspraakprocedure, waar het debat met tegenstanders werd opgezocht en de ruimte aanwezig was om argumenten en ideeën te uiten. Het verbale geweld kwam nu van de andere zijde. Een nieuwe actie-groep TABAK ('T Amersfoorts Binnenstad Aktie Komitee), bestaande uit jongeren, tartte het stadsbestuur met ludieke acties, terwijl in de lokale pers het gemeentebestuur en zijn plannen dagelijks belachelijk werden gemaakt.

Een patstelling ontstond met aan de ene kant gemeente, middenstand en Kamer van Koop-handel en aan de andere kant burgers, Rijk en Provincie. Om een eind te maken aan de impasse verscheen eind augustus 1971 een herziening van het Doorbraakplan.¹⁷ Deze sleep de scherp-ste kantjes eraf; fundamentele veranderingen bleven echter uit.



In de eerste jaren na het afblazen van het Doorbraakplan werden de grote verwaarloosde binnenstedelijke gebieden door grote woningbouwcomplexen opgevuld. Hier een voorbeeld in de Breestraat. Het project werd door zijn massaliteit sterk bekritiseerd.

Provincie en Rijk toonden zich sterk afwijzend, ook de publieke opinie bleef negatief. Beducht voor een forse politieke afstraffing begon het gemeentelijk blok te breken. In een openbare commissievergadering (29 november 1971) kwam alles tot een dramatisch hoogtepunt: commissieleden lieten geen spaan heel van het plan. Met zoveel tegenstanders ging het gemeentebestuur overstag. In april 1974 kwam dit met een nieuwe nota waarin de modernisering van de binnenstad tot een minimum was beperkt. Het Doorbraakplan was daarbij dood en begraven, slechts kleine onderdelen werden uitgevoerd. De doorbraakgedachte bleef echter nog geruime tijd sluimeren.

NA 1975

In 1975 lag de binnenstad er onttakeld bij. Grote terreinen waren met het oog op komende ontwikkelingen voortijdig gesloopt en lagen al jarenlang braak, een aanzienlijk deel van de woningen was feitelijk onbewoonbaar, terwijl ook het detailhandelsapparaat verouderd bleef. Het gemeentebestuur, nukkig en nors, verloor zich in achterhoedegevechten en wist op de valreep diverse historische panden in de winkelstraten Kamp en Langestraat te laten slopen. Door het uitblijven van noodzakelijke nieuwe (ruimtelijke) impulsen verslechterde de situatie in de binnenstad snel. Dat deze uiteindelijk alsnog niet ten onder ging, was te danken aan een nieuwe politieke wind in het stadhuis. Zo werd oud-TABAK lid F. Asselberghs in 1978 wethouder ruimtelijke ontwikkeling. Onder diens leiding werd niet alleen de binnenstad beschermd stadsgezicht (1981, 1982), ook werden er plannen ontworpen voor een nieuw stadscentrum in het verloederde gebied tussen stad en spoor, waarbij zo teruggrepen werd naar de plannen van Zuiderhoek.

Na 1980 kwam de zware taak van het letterlijk puinruimen van dertig jaar stadsvernieuwing hoog op de agenda. Het meest ontsierende probleem, de vele braakliggende gronden, werd aangepakt door de bouw van woningen. Daarbij

werd voor de grotere terreinen gekozen voor grotere uniforme complexen, die toen (en nu) door hun massaliteit soms zeer kritisch werden bejegend. In een later stadium kwamen de kleinere gebieden aan snee, waarbij wel voor kleinschalige oplossingen werd geopteerd. Anno 2010 liggen echter, ondanks de zware inspanningen van burgers en gemeentebestuur, nog steeds diverse plekken braak, al dan niet vermomd als parkeerterrein.

De tanende centrumfunctie van de binnenstad werd versterkt door de bouw van theater 'de Flint' in het noorden van de binnenstad (een wel uitgevoerd onderdeel van het Doorbraakplan) eind jaren '70, en door de bouw van een nieuw en groot winkelcentrum in het uiterste zuiden van de binnenstad eind jaren '90. Met dat laatste element werd ook hier (bewust?) teruggegrepen naar de plannen van Zuiderhoek.

CONCLUSIE

Het voorbeeld van Amersfoort vertoont grote overeenkomsten met de moderniseringsplannen van de grotere steden. Ook in Amersfoort vindt men de doorbraken, de nadruk op kantoren en detailhandel, de veronachtzaming van cultuurhistorische waarden en de strijd tussen het gemeentebestuur en zijn burgers. Met de grotere steden heeft de stad bovendien gemeen dat de plannen slechts gedeeltelijk zijn uitgevoerd. Voor Amersfoort geldt dat hoewel het zuidwestelijke deel van de binnenstad zeer drastisch is gemoderniseerd, de rest van het centrum de plannen soms verbluffend goed doorstaan heeft.

Een anomalie is echter het Kernplan (1945-1960). Terwijl andere steden juist de binnenstad probeerden te moderniseren, koos men in Amersfoort voor restauratie. Een ontwikkeling contra de 'Zeitgeist' en in Nederland uniek, ondanks een latere koerswijziging in het plan. De daarop noodzakelijke stap van de ontwikkeling van een centrum net buiten de binnenstad is, voor zover onderzocht, alleen te vinden in het naburige Utrecht (Hoog Catharijne). Het gege-

ven is interessant omdat Amersfoort al eeuwen lang voor inspiratie naar haar zusterstad keek (en kijkt) en er tussen beide steden nauwe banden bestaan. De planvorming van Hoog Catharijne geschiedde echter een twintigtal jaar later dan het Kernplan en bovendien is uit (dit) onderzoek geen enkele vorm van wederzijdse beïnvloeding gebleken. Aangezien in beide steden de gebieden rondom het station 'structuurzwak' en cultuurhistorisch vrij oninteressant waren en grote groeipotenties hadden, is het aannemelijk dat men onafhankelijk van elkaar tot gelijksoortige plannen kwam.

Inner city development in Amersfoort 1945-1975 A 'hoog-Catharijne' on the river Eem.

Between 1945 and 1975 several plans were drawn up and put into effect to radically modernize the historic centre of the city of Amersfoort. The old town had to give way to high-rise offices, traffic circles/roundabouts and parking lots, thus severely damaging the town's original historic structure. Because of large-scale public protests, the plans were only partially carried out. The Amersfoort modernization plans from that period have a lot in common with those for bigger towns like Utrecht, Amsterdam and Arnhem, though some aspects of the Amersfoort plans seem to be quite unique in the Netherlands.

NOTEN

- 1 Inwoneraantallen in 1950: Den Bosch 57.000, Arnhem 103.000, Utrecht 193.000, Amsterdam 836.000. Bron: www.nidi.knaw.nl
- 2 Gemeentearchief Amersfoort (GAA), NEI rapportage, 7 november 1946.
- 3 GAA, Brief van directeur OW aan B&W van Amersfoort, 27 mei 1946.
- 4 *Amersfoortse Courant*, 9 juni 1949, 'Hulde en Dank'.
- 5 GAA, Notulen Raadsvergadering 31 mei 1949, p. 340.
- 6 Zuiderhoek, 'Een plan voor Amersfoort', *Polytechnisch Tijdschrift*, 1950, nr 41/42, p. 653b.
- 7 GAA, Bezwaarschrift Teeling e.a. 7 oktober 1950.
- 8 GAA, Brief Bond Heemschut, ingekomen bij gemeentehuis 3 augustus 1949.
- 9 *Amersfoortse Courant*, 24 november 1958, 'Wordt de Amersfoortse binnenstad slachtrijp gemaakt?'
- 10 GAA, Notulen Raadsvergadering 21 januari 1964. Blz. 45.
- 11 *Amersfoortse Courant*, 30 november 1967, 'Stedebouwkundige A. Roomans: "stap over kleinigheden heen, anders loopt Amersfoort vast".'
- 12 Idem.
- 13 GAA, Brief Ministerie CRM (mr. Hotke), 2 februari 1968, aan B&W van Amersfoort.
- 14 *Amersfoortse Courant*, 30 oktober 1968, 'Geen alternatieven voor C&A, Vrijwel hele raad akkoord met beroep van B&W'.
- 15 GAA, brief GS Utrecht aan B&W Amersfoort, 14 februari 1969.
- 16 *Het Centrum*, 12 februari 1970, 'Winkeliers binnenstad zijn voor bestemmingsplan'.
- 17 GAA, De Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd, herzieningen en aanvullingen.

LITERATUUR

- SMOOK, R.A.F. (1984). Binnensteden veranderen; atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw. Walburg, Zutphen.
- VOS, A. ET AL. (2000). 's-Hertogenbosch; de geschiedenis van een Brabantse stad 1629-1990. Waanders, Zwolle.
- VISSER, K. (2001). Dertig jaar stadsontwikkeling in Utrecht, 1970/2000. Matrijs, Utrecht.
- VREDENBERG, J. (2004). Wederopbouw; stedenbouw en architectuur in Arnhem 1945-1965. Matrijs, Utrecht.