

# Naar een moderne City!

30 jaar binnenstadsvernieuwing  
in Amersfoort (1945-1975)

# 5



**Na de Tweede Wereldoorlog zijn vele historische stads- en dorpskernen in Nederland gemoderniseerd. Sloop, vernieuwing en uitbreiding zijn natuurlijk onlosmakelijk verbonden aan de ontwikkeling van elke kern, maar de schaal waarin dat gebeurde is voor Nederlandse begrippen ongekend.**

**Traditioneel zijn zowel het onderzoek als de media-aandacht voornamelijk gericht geweest op de grote steden. Veel minder bekend is de modernisering van kleinere provinciesteden, om maar niet te spreken over de dorpskernen. In dit artikel zal ter gedeeltelijke vulling van deze kennisleemte de modernisering van de binnenstad van Amersfoort tussen 1945-1975 worden behandeld. Een gaaf gebleven binnenstad van middeleeuwse oorsprong met hoge cultuurhistorische waarden.**

Bijna elke stad ontwikkelde plannen voor de modernisering van de binnenstad. Men denke bijvoorbeeld aan het plan Feuchtinger en Hoog Catharijne in Utrecht, de doorbraakplannen in de Groningen, de saneringen in Leiden en de

Nijmeegse benedenstad en de bouw van de kantoren in de Haagse binnenstad.

Het betreft hier vrijwel altijd plannen ten gunste van detailhandel en bedrijvigheid en daarmee het geschikt maken van de binnenstad



Langestraat. Een groot probleem vormde de bereikbaarheid van de binnenstad. Alhoewel al in de jaren twintig als problematisch gezien, bleef het zwaardere autoverkeer tot in de jaren tachtig zich door de nauwe

middeleeuwse straatjes wurmen. Hier de Langestraat rond 1978-1979.

Foto: Archief Eemland; auteursrechten geen/onbekend.

voor het autoverkeer. Het woord 'Cityvorming' komt dan op, een uit Engeland en de Verenigde Staten overgewaaid begrip. Hiermee wordt bedoeld dat alle hoogstedelijke functies (met uitzondering van wonen) op een zeer beperkte oppervlakte worden gehuisvest en dat dit gebied optimaal wordt ontsloten voor het autoverkeer.

Achteraf gezien is het niet verwonderlijk dat gemeentebesturen hierdoor gefascineerd werden. De suburbanisatie had velen uit de binnenstad gelokt naar de omliggende nieuwe wijken of dorpen. Vaak was de detailhandel hen gevolgd, terwijl de industrie wegens plaatsgebrek

al langer uit de stad was verdreven. Wat voor vele steden dreigde was een verpaupering van de binnensteden, veel woningen van lage kwaliteit, veel leegstaande winkels en veel achterstallig onderhoud.

Ook het toegenomen autobezit speelde een rol. De auto gaf de bevolking de kans om in verder gelegen plaatsen te winkelen. De centrale stad was niet meer een verplichte keus. Tevens was de auto-onvriendelijkheid van oude binnensteden (kleine bochtige straten, veel obstakels, weinig parkeerruimte) een reden om te kiezen voor nieuwe, goed ontsloten winkelcentra.

Vooraf tussen 1960-1975 zijn vele plannen ontwikkeld om de binnensteden te vernieuwen. Het elan, dat de bestuurders daarbij ten toon spreidden is opmerkelijk. Hoe gemakkelijk men echter besloot tot 'amoveren' van zeer waardevolle stadsdelen stuit nu algemeen op ongelof. De plannen stierven naar verloop van tijd op zwaar verzet van de lokale bevolking, wat er toe leidde dat veel plannen drastisch werden bijgesteld dan wel afgeblazen.

## HET KERPLAN (1945-1960)

### Inleiding

Anno 1945 is Amersfoort een wat slonzige stad met een kleine conservatieve elite en een grote boze buitenwereld. Een provinciale stad als velen. Uitbreiding van de stad voor de oorlog heeft vooral naar het zuiden plaatsgevonden, zodat de binnenstad excentrisch is komen te liggen. Vele buurten voldoen aan geen enkele (toenmalige) kwaliteitseis. Wel heeft de stad zich een zekere faam verworven met restauraties in de historische binnenstad.

De oorlog laat een vernielde verkeersinfrastructuur achter. Een van de eerste en belangrijkste opgaven is het herstellen van de spoorbrug over de Eem, die de Randstad verbindt met Oost- en Noord-Nederland. In september 1945 doet de directeur van Openbare Werken A.J. Gerritse een voorstel aan B&W van Amersfoort, de bouw van de spoorbrug moet onderdeel worden van een groot verkeersplan dat enkele opvallende verkeersproblemen moet oplossen.<sup>1</sup> Hiermee worden bedoeld:

- Het isolement van het Soesterkwartier. Deze wijk wordt van de stad afgesloten door een aantal spoorwegen. De kwaliteit van de overgangen is bovendien slecht. Door het drukke treinverkeer zijn deze soms de helft van de tijd gesloten.

- De oude binnenstad is ongeschikt voor het autoverkeer.

De analyse van Gerritse is niet nieuw. Al voor de oorlog had de toenmalige stadsarchitect van der Tak zich uitvoerig met de lokale verkeersproblematiek bezighouden, met wisselend succes en soms met zware lokale tegenstand. Uitvoering van de plannen was grotendeels gedwarsboemd door de precare staat der gemeentelijke financiën en het uitbreken van de oorlog. De vooroorlogse draad wordt hier weer opgepakt.

De gemeente Amersfoort wijst overigens al vroegtijdig plannen af voor een grootscheepse doorbraak in de binnenstad. Gerritse vat de kwestie in mei 1946 in een advies aan B&W kernachtig samen: "Amersfoort moet als monument behouden en gerestaureerd worden".<sup>2</sup> Ook doet hij het voorstel om het plan voor de binnenstad (het zogenaamde 'Kernplan') te koppelen aan de uitbreidingsplannen, zodat één groot plan voor de gehele gemeente ontstaat.

De plannen worden krachtig ter hand genomen door het gemeentebestuur. Opvallend is hierbij de rol van burgemeester Molendijk. Een typische wederopbouw burgemeester (van socialistische snit), energiek, daadkrachtig, eerder een aanpakker dan een denker. Deze steunt in belangrijke mate op de plannen van de nieuwe, maar onervaren stadsarchitect Zuiderhoek. Tevens moet de naam genoemd worden van wethouder Koopman. Gedrieën zijn zij de belangrijkste trekkers van het Kernplan van Amersfoort.

In 1946 wordt het Nederlands Economisch Instituut (NEI) ingehuurd voor een onderzoek naar de toekomstige economische ontwikkeling van de gemeente. Deze komt tot de belangrijke conclusie dat Amersfoort stormachtig zal gaan groeien en in 1970 vermoedelijk 100.000 inwoners telt.<sup>3</sup> Het rapport pleit dan ook voor een grondige aanpassing van het wegensysteem en

<sup>1</sup> Brief van directeur OW aan B&W van Amersfoort, september 1945. <sup>2</sup> Brief van directeur OW aan B&W van Amersfoort, 27 mei 1946. <sup>3</sup> NEI rapportage, 7 november 1946.

de voorzieningenstructuur (vooral detailhandel<sup>4</sup>) om deze groei in goede banen te leiden. Het Kernplan is echter al goeddeels ontworpen, voordat het NEI rapport verschijnt. Hoe vreemd het ook moge klinken; voor een plan dat zo zwaar steunt op verkeerskundige ingrepen wordt geen verkeersonderzoek uitgevoerd. Er wordt slechts één, zwaar omstreden, telling (op 17 september 1947) uitgevoerd tijdens de afrondingsfase van het Kernplan<sup>5</sup>. De fundamentele, wetenschappelijke basis van het plan ontbreekt.

### INHOUD KERPLAN

Zuiderhoek ontwerpt een totaal plan voor de gemeente Amersfoort<sup>6</sup>, waarbij de bouw van nieuwe wijken ('Uitbreidingsplan') wordt gekoppeld aan een gedeeltelijke reconstructie van de oude binnenstad en haar directe omgeving ('Kernplan'). Zuiderhoek ontvouwt de zogenaamde 'Bloemblad' theorie. Het bloemhart, de oude binnenstad, krijgt ten noorden en ten oosten nieuwe bloembladeren (de nieuwe wijken: Randenbroek, Schuilenburg, Rustenburg, Kruiskamp) Met de bestaande wijken in het zuiden en westen zal de oude kern in het midden van de stad liggen en weer het kloppende hart worden.

Het 'Kernplan' richt zich vooral op het gebied tussen spoorwegstation en binnenstad. Deze wijken zijn slecht ontsloten en rommelig bebouwd. Een nieuwe centrale weg van het station naar de binnenstad is dwars door dat gebied heen gepland. Deze weg moet uiteindelijk doorgetrokken worden naar de Hof. Ook wordt daar een nieuw centraal stadsplein ontwikkeld 'de

Zonnehof', waar diverse sociaal culturele voorzieningen worden geplaatst. De Hof, het oude stadsplein, wordt namelijk gedacht te weinig monumentaal te zijn voor een stad van 100.000 inwoners.<sup>7</sup>

De bouw van de nieuwe wijken en de slechte verkeersontsluiting nopen Zuiderhoek tot een drastische herziening van het wegennet. Enkele bestaande wegen worden omgebouwd tot brede radialen. Deze komen uit op een centrale as, de Stadsring. Deze volgt de omtrekken van de binnenstad en zal een belangrijke functie vervullen voor het doorgangsverkeer, dat zich dan dwars door de oude binnenstad worstelt. De Stadsring biedt allerlei kansen voor hoogstedelijke functies. Zo komen het nieuwe stadhuis (locatie Hellestraat) en het nieuwe culturele centrum/schouwburg (op het Blekerseiland)<sup>8</sup> aan deze weg te liggen. Ook is gedacht aan de vestiging van 'mammouthwinkels'<sup>9</sup>, winkels die te groot zijn voor het stedelijke weefsel van de binnenstad.

In de binnenstad zelf zijn de veranderingen gering en hoofdzakelijk beperkt tot het gebied tussen eerste en tweede omwalling:

- Meest in het oog springend is de demping van de stadsbuitengracht de Beek en de sloop van het daarbij behorende plantsoen tussen Eem en de waterpoort Monnikendam ten behoeve van de Stadsring. Deze demping is in eerste instantie niet voorzien. De Stadsring zou naast de Beek komen te liggen. De aankoop en sloop van de huizen aan en naast de Beek blijkt echter te duur.<sup>10</sup> Het dempen van de Beek zelf is goedkoper.
- Ten tweede is voorzien in de bouw van een

bestemming van de historische binnenstad. <sup>8</sup> Toelichting bij het ontwerp-uitbreidingsplan (1949), Deel D3: de ontworpen bebouwing. <sup>9</sup> Toelichting bij het ontwerp-uitbreidingsplan (1949), Deel B: de bestemming van de historische binnenstad. <sup>10</sup> Notulen Raadsvergadering 31 mei 1949, blz. 340.

<sup>4</sup> NEI rapportage, 2 december 1946. <sup>5</sup> Notulen Raadsvergadering 9 augustus 1949, blz. 396. <sup>6</sup> Zie: Bouw, 5<sup>e</sup> jaargang, nr. 27, Zuiderhoek, blz. 434 t/m 436, 'Kernplan voor de gemeente Amersfoort', alsmede: Polytechnisch Tijdschrift, nr. 41-42, oktober 1950, Zuiderhoek, 'een plan voor Amersfoort', blz. 651 t/m 655. <sup>7</sup> Toelichting bij het ontwerp-uitbreidingsplan (1949), Deel B: de



**Kernplan, uitsnede Binnenstad.** Op deze plankkaart uit 1949 vallen goed de voorgenomen ingrepen te zien. De stadsgracht wordt gedeeltelijke gedempt voor de Stadsring. Ten zuiden daarvan is het nieuwe stedelijke

centrum 'De Zonnehof' gepland. Ook opmerkelijk is de verkeersdoorbraak van de Hellestraat naar de Hof. Bron: Archief Eemland.

nieuw stadhuis in het verpauperde binnenstadsdeel Molenstraat/Hellestraat.

- Ten derde gaat de doorbraak van station naar de Hof dwars door de oude binnenstad ten koste van veel (verpauperde) bebouwing.

Op 31 mei 1949 wordt het Kernplan door de gemeenteraad van Amersfoort voorlopig vastgesteld. Na een bezwaarprocedure, waarbij tal van Amersfoorters en instanties zich tegen het plan keren, wordt het plan met marginale aanpassingen op 9 augustus 1949 aangenomen.

### De Maatschappelijke discussie

Eén Amersfoorter heeft een mening, twee Amersfoorters hebben een discussie. Weinigen ontkennen dat de groei van de stad in goede banen moet worden geleid. De voorgestelde ingrepen doen een hevige discussie ontvlammen. Buiten de binnenstad staat vooral de verkeersverbinding naar het Soesterkwartier ter discussie, waar we ons verder niet op concentreren. Hier richten we ons op de drie bovengenoemde binnenstedelijke ingrepen.



↑ De Beek ter hoogte van Amicitia, richting Utrechtseweg, anno 1935.

Foto: Archief Eemland, geen auteursrechten.

↓ De Beek op dezelfde plek anno 2010; thans ligt hier de Stadsring.

Foto: auteur.

### DE DEMPING VAN DE BEEK

De discussie over de demping van de Stadsbuitengracht de Beek van de Eem tot aan waterpoort Monnikendam strekt zich uit van 1946 tot 1955. Ze wordt op verschillende niveaus gevoerd. In de lokale politiek, in de lokale dagbladen, in de nationale pers, tussen de verschillende overheden en vooral tussen gemeentebestuur en de Amersfoortse burgerij.

B & W, gemeenteraad en ambtelijke top hebben jarenlang aan het Kernplan gewerkt. Het plan wordt van een dusdanig belang geacht dat de gemeenteraadsleden een geheimhoudingsplicht krijgen, het doorspelen van informatie naar pers en burgerij is een halszaak. Als het plan in mei 1949 ter beoordeling aan de raad ligt, is het pleit in de gemeentelijke politiek al beslecht. Het kleine groepje tegenstanders wordt geringschattend bekeken. Naar verloop van tijd ontstaat een verziekte sfeer, waarin de tegenstribbelende raadsleden beticht worden van 'behoudzucht', 'blindheid', en 'het voeren van een conspiratie jegens de dienst Gemeentewerken'.<sup>11</sup>

Wat dacht het gemeentebestuur eigenlijk van de oude binnenstad van Amersfoort? Het gemeentebestuur was begaan met de historische binnenstad. Al eerder is gewezen op de goede reputatie die de stad had verworven met restauraties. Bovendien ondersteunden burgemeester Molendijk en stadsarchitect Zuiderhoek actief de restauratie van de binnenstad. Wel was er twijfel of Amersfoort groots en monumentaal was. In het bij het 'Kernplan' behorende bestemmingsplan wordt vermeld: "De oude binnenstad is schilderachtig, romantisch, doch alle monumen-

ten ten spijt zeer zelden monumentaal. De Hof b.v. is in zijn proporties een weinig steeds plein."<sup>12</sup> In de gemeenteraad van 31 mei 1949 wordt gediscussieerd over de monumentale waarde van de Amersfoortse binnenstad, waarbij een min of meer algemeen gevoelen is dat naast de de Sint-Joriskerk, de Onze Lieve Vrouwetoren en de stadspoorten, de stad geen echte monumentale gebouwen kent.<sup>13</sup> Geroemd wordt echter de gaafheid van het nog middeleeuwse stadsplan.

De demping van de Beek tast echter die gaafheid aan. Voor het gemeentebestuur een vervelend, maar acceptabel offer. Geen oplossing van de verkeersproblematiek zou leiden tot verdere verpaupering van de binnenstad. Het vooroorlogse alternatief, een autoweg dwars door de binnenstad, zou leiden tot een onherstelbare beschadiging van de cultuurhistorische waarden van de binnenstad.<sup>14</sup> Zo gezien is het aanleggen van een rondweg een logische keuze. De waarde van het te dempen gedeelte van de Beek met het bijbehorende plantsoen schat de gemeente laag in. Zuiderhoek spreekt over een "rommelige plantoestand met hellende wegen op allerlei niveau en vooral ook allerlei boombeplanting"<sup>15</sup>, en verder: "Wanneer we iets ten gunste van dit wallengebied willen noemen, dan is het slechts de waardering voor het 19<sup>e</sup>-eeuwse park met alle zoete karakterloosheid daarvan en bovendien gehavend door allerlei ondoordachte veranderingen."<sup>16</sup> Raadslid Steinebach, fractievoorzitter van de PvdA, heeft het over "een gemetselde goot, diep gelegen tussen veel te steile en onmogelijke taluds' (...)' een zaak, die reeds hopeloos verknoeid is door een vorige generatie."<sup>17</sup>

<sup>11</sup> Notulen Raadsvergadering 9 augustus 1949, blz. 427.

<sup>12</sup> Toelichting bij het ontwerp-uitbreidingsplan (1949), Deel B: de bestemming van de historische binnenstad.

<sup>13</sup> Notulen raadsvergadering 31 mei 1949, blz. 334.

<sup>14</sup> Notulen Raadsvergadering 31 mei 1949, blz. 343.

<sup>15</sup> Artikel in Polytechnisch Tijdschrift, okt. 1950, nr.

41/42, Zuiderhoek, 'Een plan voor Amersfoort.' Blz. 653b.

<sup>16</sup> *Ibidem*. <sup>17</sup> Dagblad van Amersfoort, 1 juni

1949, 'Amersfoorts raad nam een historisch besluit'.

Kortom, een overkomelijk en noodzakelijk offer, dat bovendien financieel voor de gemeente aantrekkelijk is. Aangezien de Beek gemeentelijk eigendom is, hoeven geen huizen te worden aangekocht en gesloopt. Zoals raadslid Steinbach omschrijft: “Het is dan een klein verlies, dat men moet nemen om het grote te kunnen behouden.”<sup>18</sup>

Daarnaast worden andere argumenten van minder belang genoemd om de demping te vergoelijken. De autoweg op de plaats van de Beek is (wel) monumentaal van karakter. Raadslid Steinbach verwoordt het aldus: “Ik begrijp, zoals ik zei, de gevoelens van hen, die node afscheid kunnen nemen van wat hun tot een vriendelijke gewoonte in het leven werd. Maar hebt gij wel eens bedacht, dat alle asphaltcultuur, die ook wij verfoeien ten spijt een boulevard, zoals wij die gaan aanleggen, met een prachtige beplanting en langs verantwoorde bebouwing, een thing of beauty kan zijn, een nieuwe vorm van schoonheid.”<sup>19</sup>

Bovendien zou de weg zou zorgen voor nieuwe fraaie (ver)gezichten op de stad. De waterpoort Monnikendam en het klooster Mariënhof, dan verscholen achter bebouwing, zouden goed zichtbaar worden vanaf de weg. Ook zou de stankoverlast van de Beek (sinds de jaren '30 een terugkerende bron van overlast) voorgoed worden geëlimineerd.

Tegenstand komt vooral van lokale burgers. De discussie wordt grotendeels uitgevochten in lokale dagbladen, te weten het *Dagblad van Amersfoort* en de *Amersfoortse Courant*. Uit de krantenpolemie is een aantal argumenten te destilleren voor behoud van de Beek:

- De Beek heeft een hoge cultuurhistorische waarde, die wellicht boven de landsgrenzen uitstijgt; de dubbele grachtenring in Amersfoort kent geen tegenhangers in Europa. De demping is te vergelijken met de oude voorstellen om de Koppelpoort en Kamperbinnenpoort te slopen.

Daarbij hecht men meer waarde aan het bijbehorende plantsoen dan Zuiderhoek (‘zoete karakterloosheid’). In een bezwaarschrift van enkele tientallen Amersfoorters aan de Kroon wordt gesproken van “een kleurig steeds wisselend lijnenspel tussen plantsoen en watergordel: een plantsoen dat nog vollediger te maken is tot een wonderschone rustieke wandelplaats zonder stedenbouwkundige storingen”<sup>20</sup> dat bovendien gemaakt is door de beroemde tuinarchitect Zocher.

- De Beek is minder aangetast dan ze lijkt. Daarbij is het vervuilde water iets van de laatste tien jaar en door enige ingrepen eenvoudig te verbeteren.
- Demping zal een negatieve invloed uitoefenen op het toerisme.

Medio 1949 heeft deze polemie zijn hoogtepunt, waarbij zich voornamelijk tegenstanders van het plan roeren. Enige burgers ontwikkelen alternatieve plannen, waarbij demping van de Beek wordt voorkomen. Onder de bevolking vinden deze veel weerklank. De tegenstanders krijgen bovendien steun van diverse belangenorganisaties: Bond Heemschut, ANWB, Flehite, Koninklijke Nederlandsche Oudheidkundige Bond en de Menno van Coehoorn stichting. De Bond Heemschut is verreweg het actiefst en zal het gemeentebestuur jaren bestoken met brieven en werkbezoeken. In een brief van 3 augustus 1949 stelt 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

<sup>18</sup> Notulen Raadsvergadering 31 mei 1949, blz. 330. <sup>19</sup> *Ibidem*. <sup>20</sup> Bezwaarschrift Teeling e.a., 7 oktober 1950.

de stadskern op de gegeven gronden onaanvaardbaar”.<sup>21</sup>

Tevens zullen enkele landelijke dag- en weekbladen, zoals *Elseviers Weekblad* en *Vrij Nederland* de demping bespreken. De algemene teneur is negatief. Het aantal voorstanders is beperkt, maar het gaat wel om mensen van aanzien. *Het Dagblad van Amersfoort* interviewt begin augustus 1949 een aantal notabelen (historicus, industrieel, ingenieur der genie, architect) die weliswaar de demping betreuren, maar dat zien als een noodzakelijk kwaad om Amersfoort op te stoten in de vaart der volkeren.

Het gemeentebestuur, geschrokken van alle kritiek, verliest de voorzichtigheid uit het oog en kiest voor de frontale aanval. Een ontwerper van een alternatief plan wordt een ‘kwakzalver’<sup>22</sup> genoemd, terwijl een ander onder het oog van honderden toeschouwers door Zuiderhoek verbaal uiterst onhoffelijk wordt gekleineerd. Als een onverlaat in een ingezonden stuk Zuiderhoek daarop omschrijft als iemand met een ‘Strebers-natuur’<sup>23</sup>, laat de gemeente onderzoek doen naar een mogelijk strafrechtelijk onderzoek.<sup>24</sup> Daarnaast worden er schuldigen gezocht voor het dreigende debacle. Wethouder Koopman constateert “dat de *Amersfoortsche Courant* haar taak om voorlichtster te zijn van de Amersfoortse bevolking niet heeft verstaan.”<sup>25</sup> Raadslid Al constateert zelfs “een zekere overheidsvijandige sfeer in bepaalde kringen van de Amersfoortse burgerij.”<sup>26</sup>

Hoe hard de discussie wordt gevoerd en hoe overtuigd de gemeente is van het eigen gelijk, blijkt uit de twee volgende discussies, stadshistoricus van der Neut versus de directeur van

Gemeentewerken van Nouhuys, en journalist Ingwersen (*Elseviers Weekblad*) versus burgemeester Molendijk.

In een ingezonden stuk (21 juni 1949) stelt Van der Neut een aantal alternatieve verkeersoplossingen voor. Van Nouhuys reageert getergd en stelt dat: “de opposant enige verkeersoplossingen en tunnelsituaties uit de lucht grabbelt en een wat vage en nogal verwarde uitzetting geeft’ (...). Tenslotte heeft het inzicht veld gewonnen dat aan het resultaat van een studie door een grote groep van deskundigen wat meer vertrouwen mocht worden gehecht dan aan het subjectieve oordeel van een -met veel fantasie begiftigde- leek.”

Van der Neut slaat hard terug: “Lezende het antwoord van de Heer Ir. J.S. van Nouhuys, de directeur Gemeentewerken, werd ik- als eenvoudige van geest- herinnerd aan de blaaskaak Mussolini, die meende dat de wereld alleen geregeerd kon worden door deskundigen. Nu, in Italië heeft men genoten van zijn corporatieve stelsel.”<sup>27</sup>

Journalist Ingwersen schrijft in *Elseviers Weekblad* (3 september 1949) negatief over de voorgenomen demping van de Beek. Burgemeester Molendijk reageert: “Over het Kernplan zelf is het moeilijk met hem (Ingwersen, JT) te discussiëren, omdat hij er niets zakelijks over zegt, doch er slechts tegen schettert.”<sup>28</sup> Ingwersen wordt in het stuk afgeschilderd als een onbenul, die niets weet van de vele restauraties in Amersfoort en na een kortstondig middagbezoek komt tot een oppervlakkig oordeel over het Kernplan. Ingwersen noemt dit ‘een bittertafelargument’ en “De geestelijke inzinking van een volk demonstreert

<sup>21</sup> Brief Bond Heemschut, ingekomen bij gemeentehuis 3 augustus 1949. <sup>22</sup> Notulen Raadsvergadering 31 mei 1949, blz. 340. <sup>23</sup> *Amersfoortsche Courant*, 20 juli 1949, ingezonden stuk ‘Het steekspel’. <sup>24</sup> Advies Stadig aan B&W van Amersfoort, 21 juli 1949. <sup>25</sup> Notulen raadsvergadering 9 augustus 1949, blz. 438. <sup>26</sup> Notulen

raadsvergadering 9 augustus 1949, blz. 428. <sup>27</sup> Ingezonden stukken aan *Dagblad van Amersfoort/Amersfoortsche Courant* (?), 1949, Onduidelijk is of de stukken zijn geplaatst. <sup>28</sup> *Elseviers Weekblad*, 17 september 1949, ingezonden stuk burgemeester Molendijk.

→ **Bebouwing in de Hellestraat rond 1935. Op een enkele uitzondering na zijn alle oude panden in deze straat gesloopt.**

Foto: Archief Eemland; auteursrechten onbekend/geen.



↓ **Een maquette van het beoogde stadhuis, midden jaren '50. Het ontwerp werd echter nooit uitgevoerd.** Bron: Archief Eemland; auteursrecht Archifoto, Amersfoort.



zich onmiddellijk aan de wijze, waarop men onder andere ook met schilderijen en steden handelt. Heel het volk zou in opstand komen, als de directeur van een museum, om meer ruimte te krijgen, van een doek van Rembrandt een stuk afsneed. Het gemeentebestuur van Amersfoort doet dit echter heel rustig van een beroemde oude stad.<sup>29</sup>

Om aan een deel van de kritiek tegemoet te komen, stelt het gemeentebestuur een voetgangers- en fietstunnel voor bij Puntenburg. Deze plaats hebben tegenstanders van het plan aange-

<sup>29</sup> Elseviers Weekblad, 17 september 1949, Reactie Ingwersen op ingezonden stuk burgemeester Molendijk

wezen als de ideale locatie voor een tunnel. Aan de demping wordt niet getornd.

Met de polemiek in de kranten is het na een tijdje gedaan. De tegenstanders richten zich met hun verzoeken tot de Provincie en het Rijk. Dan volgt het jarenlange wachten op de uitspraak van het Rijk. Af en toe steekt de discussie weer de kop op. Wijs geworden, houdt het gemeentebestuur zich stil, zodat langzaam maar zeker het onderwerp uit de belangstelling verdwijnt. Op 29 augustus 1950 geeft Gedeputeerde Staten van Utrecht het groene licht. Dan volgt het lange wachten op het Rijk, dat op 27 mei 1953 zijn toestemming verleent. Goedkeuring wordt echter onthouden voor dat gedeelte van het plan dat betrekking heeft op de binnenstad, omdat een uitbreidingsplan wettelijk niet van kracht is op een bestaand stadsgedeelte. De doorbraak naar de Hof en de demping van de Beek worden echter wel goedgekeurd.<sup>30</sup>

### DE DOORBRAAK NAAR DE HOF /DE BOUW VAN HET NIEUWE STADHUIS

In het Kernplan is een weg ontworpen van het station naar de Hof. Zuiderhoek plant deze bewust door een verloederd gedeelte van de binnenstad (de arbeidersbuurt Hellestraat/Molenstraat/Sint-Jorisstraat). De te slopen panden bestaan voornamelijk uit 19<sup>e</sup>-eeuwse kleine pakhuizen en lage woningen, met dien verstande dat de wat minder perifeer gelegen Hellestraat nog enige waardevolle 17<sup>e</sup>-eeuwse stadsboerderijen en pakhuizen heeft. Dichterbij de Hof zullen wat panden aan de Langegracht sneuvelen, evenals de Markthal, door velen beschouwd als het lelijkste gebouw van Amersfoort.

<sup>30</sup> Koninklijk Besluit 27 mei 1953, nr. 16. <sup>31</sup> Brief van de Rijksc commissie voor de Monumentenzorg aan B&W van

De doorbraak stuit in het geheel niet op weerstand bij burgers en bestuurders. Ook niet bij de Bond Heemschut en diverse andere cultuurhistorische belangengroeperingen. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg gaat zelfs volmondig akkoord met de doorbraak.<sup>31</sup> Vergeleken met het tumult, dat ontstaat bij de voorgenoemen demping van de Beek is er sprake van een oorverdovend zwijgen. De cultuurhistorische waarde van de te slopen gebouwen is dan ook niet hoog, maar dat kritische vragen ontbreken over gevolgen van een vrij brede verkeersweg door de binnenstad is opmerkelijk. Des te opvallender dat dit onomstreden onderdeel van het Kernplan om onduidelijke redenen wordt uitgesteld en pas weer ter sprake komt als de tijdgeest behoorlijk is veranderd.

De voorbereiding van de aanleg van een nieuw monumentaal stadhuis verloopt eveneens zonder ophef. Het oude stadhuis is dan een bouwvallig complex, waaronder de voornamelijk 18<sup>e</sup>-eeuwse tabakshandelaarwoning van de familie Cohen en het gehavende 15<sup>e</sup>-eeuwse Observantenklooster. Dit mag evenals de bebouwing aan de Westsingel en een oude 19<sup>e</sup>-eeuwse begraafplaats wijken voor een groot, hypermodern monumentaal carré-vormig stadhuisgebouw. Het plan blijft echter op de plank liggen. Het gebouw wordt al snel te ouderwets naar uiterlijk gevonden en er zijn financiële problemen.<sup>32</sup>

### Balans

Het kernplan heeft duidelijk als doel de binnenstad weer te revitaliseren. De cultuurhistorische waarden van de binnenstad worden daarbij zoveel mogelijk ontzien. De demping van de Beek is eigenlijk een noodgreep. Ondanks de forse publieke weerstand zet het gemeentebestuur zijn plannen door.

Amersfoort, 7 april 1948. <sup>32</sup> Nota betreffende een gewijzigd schema Stadhuisbouw, 8 november 1968.

Wat planuitvoering betreft laten de 'resultaten' buiten de binnenstad een wisselend beeld zien. Aangelegd zijn de tunnel onder het spoor (1958) en een voetgangers- en fietstunnel (Brouwerstunnel 1960). Deze laatste tunnel levert de politiek de nodige hoofdbrekens op. De aanleg gaat bevolking en gemeenteraad niet snel genoeg.<sup>33</sup> Ook de Zonnehof wordt in de jaren '50 aangelegd met het expositiegebouw Zonnehof, een centrum voor moderne kunst (1959).

Afgezien van de demping van de Beek is cultuurhistorische schade in het centrum van de binnenstad gering. Belangrijke panden die verdwijnen zijn een 17<sup>e</sup>-eeuws pakhuis/paardenshal aan de Westsingel, die net na 1960 tegen de vlakte gaat voor de gemeentelijke sociale dienst en het pand 't Zand 7/9, het voormalige Weeshuis (jaarwisseling 1958/1959). Dit monumentale pand uit de 16<sup>e</sup> eeuw wordt ondanks vergevorderde restauratieplannen plotseling geamoveerd, waarschijnlijk om ten westen van de Bloemendalstraat een doorbraak naar de Hof te maken. Het weeshuis vormde daarbij een forse barrière. Tegenover deze minpunten staan echter door burgemeester Molendijk en Zuiderhoek geïnitieerde restauraties, die tientallen panden met een grote cultuurhistorische waarde van de ondergang hebben gered.

## HET STRUCTUURPLAN VOOR DE BINNENSTAD (1960-1970)

### Inleiding

Het gedeeltelijk afkeuren van het Kernplan door het Rijk is een zware slag voor het gemeentebestuur. Afwijken van haar koers doet de gemeente echter niet. In 1955 wordt het Plan in Hoofdzaken aangenomen, dat een

voorzetting is van het Kernplan. Veel haast met de uitvoering maakt de gemeente niet. Er zijn dringender zaken, de aanleg van nieuwe woonwijken om de woningnood op te lossen.

Begin jaren zestig luiden middenstand en gemeentebestuur de noodklok over de ontwikkeling van de binnenstad. Winkeliers trekken weg, panden verloederen en de concurrentie met naburige steden als Hilversum en Utrecht zorgt voor omzetverlies. Daarnaast is sprake van een ernstige verkrotting in diverse delen van de binnenstad (o.a. Teut, Kleine Haag, Vijver). B & W wordt daarom meermaals gemaand werk te maken van een nieuw Structuurplan.

In 1961 wordt burgemeester Molendijk opgevolgd door burgemeester De Widt. Hiermee vertrekt één der laatste 'pioniers' van het Kernplan. De andere hoofdrolspelers van gemeentelijke zijde, stadsarchitect Zuiderhoek en wethouder Koopman waren inmiddels vertrokken. Ondertussen is de gemeente druk bezig met saneringsplannen voor de diverse krottenwijken in de stad. Een eerste plan wordt opgesteld voor het gebiedje achter de Arnhemse Poortwal (1958). Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuw totaalplan voor de binnenstad. Dit 'Structuurplan voor de binnenstad' wordt in 1961 voor het eerst gepresenteerd in een bijzondere gecombineerde zitting van een aantal raadscommissies.<sup>34</sup>

### Inhoud Structuurplan voor de Binnenstad

Het 'Structuurplan voor de binnenstad' is opgezet als leidraad (Plan in Hoofdlijnen) voor de diverse kleine sanerings- en bestemmingsplannen in de binnenstad. Wettelijk gezien is de status onzeker.



Bebouwing in de Rozemarijnsteeg (1966). De buurt Rozemarijnsteeg/Mooierstraat behoorde al sinds lange tijd tot de armste van Amersfoort.

Foto: Archief Eemland.



Een Ansichtkaart van de Kortegracht uit 1920-1940. Het pand met de trapgevel is het postkantoor, dat ten behoeve van parkeer-ruimte werd gesloopt. Het hier afgebeelde gedeelte van de gracht zou overkluisd moeten worden ten behoeve van parkeerplaatsen.

Bron: Archief Eemland; auteursrecht onbekend/geen.

De gemeente maakt het plan niet openbaar en hakt het bewust in kleine stukken om het voor de publieke opinie verteerbaar te maken.

In de visie van de gemeente moet de stad zich ontwikkelen tot een moderne 'city', waarin de detailhandel wordt uitgebouwd door de vestiging

van grote en moderne warenhuizen in de Langestraat en Utrechtsestraat. Het spreekt voor zich dat de stad wordt opengebrouwen voor het autoverkeer. De stad wordt volledig omringd door de Stadsring (vierbaans). Een nieuwe oost-west verbinding (Langegracht-Hof-Herenstraat-

<sup>33</sup> Notulen Raadsvergadering 15 december 1952, 14 juli 1953. <sup>34</sup> Notulen bespreking structuurplan voor de binnenstad in een gecombineerde vergadering van de

commissies van bijstand voor openbare werken, voor culturele aangelegenheden en voor het grondbedrijf, 11 april 1961.

Stadsring) doorsnijdt de stad. Ook is er een noordelijke doorbraak (ten westen van de Bloemendalsestraat) gepland. De eeuwenoude Hof wordt het centrale verkeersplein van de stad. Om aan de parkeerbehoefte te voldoen wordt een nieuw plein aangelegd tussen Stovestraat en Nieuwstraat. De nieuwe doorbraken door de stad kunnen als ontwikkelingsassen worden gezien, die mettertijd nieuwe (commerciële) verstedelijking aantrekt.

Ook blijft de gemeente zich richten op de sloop, dan wel sanering van bijna alle verpauperde binnenstedelijke wijken (Boldershofje, Stovestraat, Nieuwstraat, Appelmarkt, Kerkstraat, Mooierstraat, Rozemarijnsteeg, Koestraat, Grote Haag, Kleine Haag, Teut, Vijver, Hellestraat).

Het verschil met het Kernplan is frappant. Terwijl het Kernplan zoveel mogelijk ontwikkelingen om de binnenstad heen plant en de rest van de binnenstad ongemoeid laat, kiest het Structuurplan doelbewust voor ontwikkelingen in de binnenstad. De cultuurhistorische aanslag op de stad is daarom groot. Rondom het historische hart van de stad, de Hof worden diverse panden gesloopt. Het Structuurplan neemt dit voor lief: "aangezien de oude kern echter slechts als hart behouden zal kunnen blijven wanneer voldoende mogelijkheden tot vernieuwing aanwezig zijn en voldoende doorstroming zal kunnen plaatsvinden."<sup>35</sup>

De gemeente zet in op de sanering van stadsdelen en de bouw van grote warenhuizen. Van doorbraken wordt tijdelijk afgezien. Deze twee elementen van het plan zullen in de volgende paragrafen worden behandeld.

### DE MAATSCHAPPELIJKE DISCUSSIE STRUCTUURPLANNEN / SANERINGSPLANNEN

De aanpak van de verpauperde wijken is vrij radicaal en effectief. Achter de Arnhemse Poortwal

en Koestraat/Grote Haag, verrommelde terreinen met een lage cultuurhistorische waarde, gaan vrijwel geheel en zonder pardon op de schop. Een zelfde handelwijze staat op de planning voor het waardevollere Stadhuisgebied. Tegenstand ontbreekt, zowel bij het publiek als bij de politiek. De enige die in deze periode een fel protest laat horen, is de onvermijdelijke stads-historicus Van der Neut.

De aanpak van de gemeente gaat enkele jaren goed. Als de gemeente overgaat tot sanering van straten en gebieden met een hoge cultuurhistorische waarde in het centrale gedeelte van de binnenstad ontstaat echter forse tegenstand. Dit blijkt bij het nieuwe ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel-Langestraat en Kortegracht (1967). Dit stukje Amersfoort, gelegen tussen Muurhuizen en Langestraat, behoort tot de oudste delen van de stad. Aan de Kortegracht staan enkele 18<sup>e</sup>- en 19<sup>e</sup>- eeuwse herenhuizen en het 19<sup>e</sup>-eeuwse postkantoor. Het gebied wordt gedeeltelijk omzoomd door een ring van monumentale Muurhuizen. Het hart van dit gebied, Mooierstraat en Rozemarijnsteeg, steegjes met lage en armoedige 19<sup>e</sup>-eeuwse woningen, moet wijken voor een groot parkeerplein. Om het chronische gebrek aan parkeerruimte op te lossen, wordt tevens een kwart van de Kortegracht (35 meter) overkluisd. Het overkluisen roept protest op van de gemeentelijke monumentencommissie, Flehite, Heemschut en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Heemschut reageert in een korte brief dat door de overkluising "het karakter van de Kortegracht uit het oogpunt van stads-schoon bezien ernstig zal worden geschaad."<sup>36</sup>

Gemeentelijk stedenbouwkundige Rooimans leest op een voorlichtingsavond in november 1967 het publiek de les: "We moeten over kleinigheden

<sup>35</sup> Toelichting op het structuurplan voor de binnenstad van Amersfoort, 1963, blz. 4. <sup>36</sup> Brief Heemschut aan Gemeenteraad, november 1967.



Panden in de Utrechtsestraat (1964), die moesten wijken voor de HEMA.

Foto: Archief Eemland; auteursrecht Fotocinehouse Amersfoort.

heen kunnen stappen anders zetten we onszelf vast."<sup>37</sup> Gebeurt 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."<sup>38</sup>

De bezwaarschriften tegen overkluising worden door de gemeente afgewezen: "ik meen te mogen stellen dat juist door de grotere lengte van de overkluising het open gedeelte van de Kortegracht fraaier zal lijken."<sup>39</sup> Daarnaast wordt aangevoerd dat de Kortegracht al eeuwen lang gedeeltelijk is overkluisd en dat overkluisde gedeelten vaak aanleiding geven tot een levendiger stadsbeeld. Flehite, de Bond Heemschut, en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg tekenen

bij Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht bezwaar aan.<sup>40</sup> Deze laatste verklaren de bezwaren van de Bond Heemschut gegrond (juli 1969).<sup>41</sup> Inmiddels is ook de nodige discussie ontstaan rond de bouw van C&A aan de Langestraat. Deze doet de ophef over het overkluisen van de Kortegracht naar de achtergrond verdwijnen.

### DE VESTIGING VAN GROTE WARENHUIZEN

Revitalisatie van de binnenstad als winkelcentrum kan in ogen van het gemeentebestuur geschieden door de vestiging van moderne grote warenhuizen. Deze zijn wel door hun grootte en hoogte moeilijk inpasbaar in een oude binnen-

<sup>37</sup> Amersfoortse Courant, 30 november 1967, Stedenbouwkundige A. Rooimans: "stap over kleinigheden heen, anders loopt Amersfoort vast." <sup>38</sup> *Ibidem*.

<sup>39</sup> Advies directeur Gemeentewerken aan B&W Amers-

foort, 1 mei 1968. <sup>40</sup> Amersfoortse Courant, 2 augustus 1968, 'Brief naar Ged. Staten. Flehite vecht voor behoud Korte Gracht'. <sup>41</sup> *Ibidem*.





stad. Bovendien moeten vaak bestaande panden worden gesloopt. De stad was echter niet onbekend met grote warenhuizen in de binnenstad. In 1936 had zich Vroom en Dreesmann in de Utrechtsestraat gevestigd en zich uitgebreid tot één van de grootste bouwwerken van de stad.

De inpasbaarheid van grote detailhandelsbedrijven speelt voornamelijk bij de HEMA in de Utrechtsestraat, Van der Kam op de Varkensmarkt en C&A in de Langestraat. De inpassing van Van der Kam en de HEMA verloopt betrekkelijk probleemloos. Alhoewel de monumentencommissie tegenspuddert bij de sloop van een vijftal gevels in de dan nog betrekkelijk stedenbouwkundige gave Utrechtsestraat ten behoeve van de HEMA.

In grote tegenstelling staat hiermee de vestiging van C&A. Hier is sprake van een politieke rel, die voor opschudding zorgt in de gezapige stads-

politiek. Voor dit warenhuis is een plaats gedacht midden in het historische hart van de binnenstad, in de Langestraat, grenzend aan de Muurhuizen, op een steenworp afstand van de Kamperbinnenpoort. De Langestraat is dan een nog gave oude winkelstraat met vooral 19<sup>e</sup>-eeuwse gevels, her en der afgewisseld door gevels uit veel vroegere tijden. Voor het stadsbestuur is de locatie logisch. C&A zorgt voor een aantrekkelijker uitstraling van de binnenstad en kan de verpaupering van het noordelijke gedeelte van de binnenstad verminderen. De omvang van het plan dijt echter met de jaren uit. Uiteindelijk is C&A gegroeid tot 6000 m<sup>2</sup> en moeten tientallen meters gevelwand (met de Rijksmonumenten Langestraat 118 en Muurhuizen 96) gesloopt worden.

Reden genoeg voor het ministerie om stappen te ondernemen: "Ik (Directeur Oudheidkunde en Natuurbescherming Mr. Hotke, JT) acht deze bedreiging van het stadsbeeld zo ernstig, dat ik mij reeds in dit, wellicht premature stadium tot u richt met het verzoek van verdere stappen in deze richting af te zien."<sup>42</sup> Met name de sloop van hoekpand Langestraat 118 met zijn lange witte gebogen muur naar de Muurhuizen wordt gezien als een groot verlies en leidt ertoe dat: "de unieke sfeer van de Muurhuizen door deze nieuwbouw over een grote lengte wordt aangetast. Dit zou tevens het effect verminderen van de talrijke restauraties, die langs dit traject reeds hebben plaatsgevonden."<sup>43</sup>

Tegen het plan zijn de Bond Heemschut<sup>44</sup> en Flehite.<sup>45</sup> Volgens hen is sloop een zware aantasting van de nog vrij gave Langestraat en de Muurhuizen. Zij vrezen dat ook achterliggende historische panden in het gebied Appelmarkt/het Sluisje/Havik moeten wijken voor een

<sup>42</sup> Brief Ministerie CRM (Mr. Hotke), 2 februari 1968, aan B&W van Amersfoort. <sup>43</sup> *Ibidem*. <sup>44</sup> Brief Bond Heemschut aan Raad der gemeente Amersfoort, 25 april 1968.

ontsluitingsweg ten behoeve van C&A. De Bond Heemschut fulmineert tegen de gemeentelijke werkwijze: "het werken met kleine bestemmingsplannen zonder rechtskracht ondermijnt een fatsoenlijke beroeps- en bezwaarprocedure."<sup>46</sup> Enige medestander van de gemeente is op dat moment 'Zakencentrum-Amersfoort'. Deze middenstandsvereniging steekt per brief van 6 augustus 1968 de gemeente een hart onder de riem: "Genoemd bestuur vraagt hierbij het college op de kortst mogelijk termijn met C&A Brenninkmeijer tot een akkoord te komen, daar de kans niet is uitgesloten dat C&A de vestiging op de lange baan schuift en zo niet, werd ons van bevoegde zijde medegedeeld, zelfs van een vestiging in Amersfoort afziet' (...)'". Indien de stad leefbaar gemaakt moet worden, om wat nog belangrijker is meer koopcentrum te worden, wordt het dan niet de hoogste tijd genoemde panden af te breken. Geen zinnig mens zal naar deze panden komen kijken."<sup>47</sup>

Dan komt de pers op de hoogte van de hele situatie. In een commentaar hekelt de *Amersfoortse Courant* de "naar chantage riekende uitspraak" van het 'Zakencentrum-Amersfoort' en de geheimzinnigheid die het gemeentebestuur betracht. Zo heeft de krant geen inzage gekregen in de stukken (o.a. bouwtekeningen) zodat de krant gegevens uit de tweede hand moest verkrijgen.<sup>48</sup>

Wethouder Huslage ziet zich gedwongen een en ander uit te leggen voor de raad. Hij stelt daarin dat uitblijven van de sloopvergunning voor

de panden Langestraat 118 en Muurhuizen 96 de kansen voor een gunstige ontplooiing van de Amersfoortse binnenstad onherstelbaar kan schaden.<sup>49</sup> De raad schaart zich bijna unaniem achter wethouder Huslage. De Bond Heemschut kan slechts rekenen op afkeuring.

De sloopvergunning voor de monumenten Muurhuizen 96 en Langestraat 118 wordt door het Rijk geweigerd (24 september 1968). De reden is daarvoor de afbreuk aan de uitstraling van de Muurhuizen.<sup>50</sup> Wethouder Huslage kondigt aan in beroep te gaan. De raad steunt hem vrijwel unaniem. De gemeente legt de schuld bij de pers (*Amersfoortse Courant*). Deze is tekortgeschoten in haar voorlichtingstaak en heeft de burgerij tendentius bericht. Daarnaast is de minister niet goed voorgelicht.<sup>51</sup> Er wordt naarstig gezocht naar een oplossing, die er na wat gesteggel ook komt. Het pand Muurhuizen 96 wordt gesloopt maar met gebruik van oude materialen weer opgebouwd. Het pand Langestraat 118 gaat tegen de vlakke. De lange gebogen witte muur naar de Muurhuizen toe wordt echter gespaard. Deze zal in het nieuwe C&A complex worden opgenomen.<sup>52</sup>

Het relletje heeft gevolgen. Diverse instanties geven aan dat de gemeentelijke werkwijze met kleine, onduidelijke plannetjes niet kan. Gedeputeerde Staten van Utrecht hebben de gemeente zelfs al enkele malen op de vingers getikt.<sup>53</sup> Wethouder Huslage belooft in een emotionele raadsvergadering (september 1968) een openbaar Structuurplan voor de binnenstad, waarop de

<sup>45</sup> Amersfoortse Courant, 26 juni 1968, 'Flehite wenst ook andere standplaats voor C&A'. <sup>46</sup> Brief Bond Heemschut aan Raad der Gemeente Amersfoort, 17 juni 1968. <sup>47</sup> Brief Zakencentrum-Amersfoort aan B&W gemeente Amersfoort, 6 augustus 1968. <sup>48</sup> Amersfoortse Courant, 8 augustus 1968, commentaar: 'C en A en de oude stad'. <sup>49</sup> Amersfoortse Courant, 4 september 1968, 'Bolwerk tegen verpaupering. Raad (bijna) unaniem voor C&A op hoek Langestraat'. <sup>50</sup> Beschikking Ministerie

CRM (Mr. Hotke) aan C&A Brenninkmeijer, Herengracht 252, Amsterdam-C, 24 september 1968.

<sup>51</sup> Amersfoortse Courant, 30 oktober 1968, 'Geen alternatieven voor C&A, Vrijwel hele raad akkoord met beroep van B&W'. <sup>52</sup> Beschikking Ministerie CRM (Mr. Hotke) aan C&A Brenninkmeijer, Herengracht 252, Amsterdam-C, 27 juni 1969. <sup>53</sup> Brief GS Utrecht aan B&W Amersfoort, 14 februari 1969.

bevolking kan reageren.<sup>54</sup> Hiermee komt het 'roemruchte' Doorbraakplan in beeld.

### Balans

Het Structuurplan voor de binnenstad heeft twee doelen. Een eerste doel is het opzetten van een nieuw planologisch kader voor de binnenstad, omdat het Kernplan als zodanig door het Rijk is afgekeurd. Een tweede doel is ruimte bieden aan nieuwe economische stimulansen voor de binnenstad. Hierbij kijkt de gemeente nadrukkelijk naar de detailhandel.

De gemeente speelt het spel slim. De meest nijpende zaken worden als eerste aangepakt. Daarna met de nodige politieke trucs gebieden met een hogere cultuurhistorische waarde. Deze tactiek is in hoge mate succesvol. C&A en HEMA vestigen zich in de binnenstad en tal van krottenwijken worden gesaneerd. De gemeente overspeelt echter haar hand met de aanpak van de Kortegracht en de C&A. De in het geding zijnde waarden zijn zo hoog dat lokale heemkundigen, de Bond Heemschut en later de Rijksdienst voor de Monumentenzorg wel moeten reageren. Waarbij uiteindelijk het Rijk de gemeente dwingt tot een openbaar Structuurplan voor de Binnenstad.

Echte schade aan de binnenstad is te constateren in de Utrechtsestraat (HEMA) en de hoek Langestraat/Muurhuizen (C&A). Voor HEMA en C&A moeten vele tientallen meters gave gevelwanden verdwijnen. Een gevoelig verlies. Ook moet de sloop van de beeldbepalende bebouwing Schoutensteeg/Muurhuizen worden genoemd. De monumentale 17<sup>e</sup>-eeuwse panden Muurhuizen 41 en 43 gaan 'preventief' in 1967

tegen de grond ten behoeve van een doorbraak naar de Hof.

### Het doorbraakplan (1970-1975)

#### Inleiding

**Wat wethouder Huslage het publiek niet vertelde, was dat een 'echte' Structuurvisie, uitgewerkt in bestemmingsplannen met een wettelijke status al op de plank lag. De Dienst Gemeentewerken had er bijna een decennium lang aan gewerkt.**

**Het plan moet gezien worden in het licht van die tijd. Het zijn economische hoogtijden, diensten en industrie zijn 'booming' en de bevolking groeit spectaculair. De Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966) voorspelt een bevolkingsconcentratie rondom Amersfoort van tussen de kwart en half miljoen mensen. Het Streekplan voor de Utrechtse Vallei en Eemland (1970) gaat uit van een vergroot Amersfoort van 130.000 inwoners.<sup>55</sup> De opgaven die aan de gemeente Amersfoort worden gesteld zijn gigantisch. Niet alleen moeten er nieuwbouwwijken voor tienduizenden extra inwoners worden gerealiseerd, ook moet de binnenstad zodanig worden versterkt dat zij een regionale centrumfunctie kan vervullen.**

**In december 1969, een jaar na het debacle van C&A, wordt het totaalplan 'De Amersfoortse binnenstad, vorm, functie in een nieuwe tijd' aan de raad aangeboden. In de volksmond krijgt dit plan al ras de naam 'Doorbraakplan' en is als zodanig het meest bekend.**

### Inhoud

Het Doorbraakplan is een tot in het detail uitgewerkt 'Structuurplan voor de Binnenstad'. De doorbraken, de sanering van wijken en vergroting

van de metrages detailhandel en kantoren; de gelijkenis is zo treffend dat beter kan worden gekeken naar de weinige verschillen. Min of meer nieuw is het ontstaan van een drietal stadspleinen op de plaats van Vijver, Nieuwstraat/

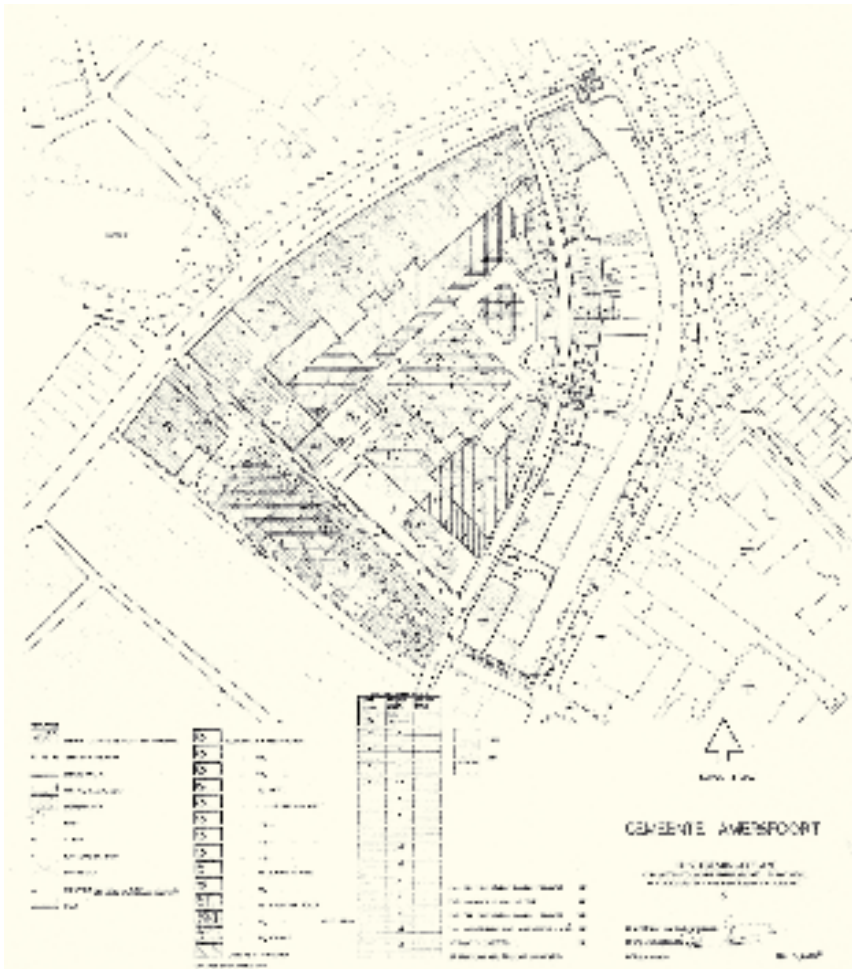


**Het Doorbraakplan ging uit van het creëren van extra parkeerruimte voor auto's. Dit werd verkregen door het**

**slopen van de bestaande bebouwing.**  
Bron: Nota Gemeente 1969, de Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd.

<sup>54</sup> Amersfoortse Courant, 4 september 1968, 'Bolwerk tegen verpaupering: Raad (bijna) unaniem voor C&A op

de hoek van de Langestraat'. <sup>55</sup> Streekplan Utrechtse Vallei en Eemland, vastgesteld 25 februari 1970.



Een van de straten die zou verdwijnen voor parkeerruimte was de Nieuwstraat (linksonder). Deze was te nauw voor het autoverkeer en werd daarom verbreed. De bebouwing was al gedeeltelijk door de gemeente opgekocht en werd bewust niet onderhouden.

Bron: Nota Gemeente 1969, de Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd.

Stovestraat en de Beestenmarkt. De pleinen op Vijver en Nieuwstraat/Stovestraat worden gerealiseerd door het slopen van complete woonblokken, het Beestenmarktplein door sloop van een kazerne. De Beestenmarkt wordt het grootste plein van de binnenstad, waar grote manifestaties kunnen worden gehouden.

Verder wordt na jaren van discussie de nieuwe stadsschouwburg 'de Flint' geplaatst in de binnenstad, daarvoor moet een verweesd buurtje (de Teut) wijken. Niet nieuw, maar wel opmerkelijk is dat na 25 jaar plannen eindelijk haast wordt gemaakt met het nieuwe stadhuis.

Duidelijk is de schaa sprong van een verlopen provinciale binnenstad naar een city van een regio met wellicht een half miljoen inwoners. Deze city moet het voornamelijk hebben van kantoren en detailhandel, want voor wonen is in het plan nauwelijks plaats. De impact op de stad is enorm; 480 woningen, 40 pakhuizen en 40 bedrijfsgebouwen gaan tegen de grond. Hieronder vallen ook zeven Rijksmonumenten. In totaal zou ongeveer een kwart van de bestaande bebouwing in de binnenstad verdwijnen.

Over het verlies van cultuurhistorische waarden wordt in de nota met geen woord gerept. Integendeel, het plan zou juist de waarde van de binnenstad versterken: "Het plan voor de Amersfoortse binnenstad streeft, in bescheiden mate overigens en met respect voor de historisch waardevolle stadsplattegrond, meer openheid in de binnenstad na, o.a. door amoveren van min of meer verpauperde delen en van 'woeker'bebouwing op binnenterreinen. Daardoor zal de binnenstad haar centrumfunctie beter kunnen vervullen en zullen vele waardevolle elementen nog aan waarde kunnen winnen."<sup>56</sup>

De cultuurhistorische schade is echter groot. Deze treedt vooral op in de Nieuwstraat, Vijver en Achter de Kamp. Hier wordt de aanwezige historische bebouwing tot niets gereduceerd. Kan men bij Vijver en Achter de Kamp nog

spreken van zware verkrotting, de Nieuwstraat is oorspronkelijk een welstandsbuurt bestaande uit 17<sup>e</sup>- en 18<sup>e</sup>-eeuwse herenhuizen. Ook vermeldenswaardig is de sloop van het middeleeuwse, maar zwaar verkommerde Observantenklooster voor het nieuwe stadhuis.

### De maatschappelijke discussie

Provincie en Rijk reageren sterk afwijzend. Hun voornaamste punt van kritiek is dat de historische waarden van de binnenstad nodeloos worden opgeofferd aan een slecht onderbouwde en roekeloze modernisering. Zo striemend is de kritiek dat de gemeente anderhalf jaar lang de adviezen onder de pet houdt. Openlijke steun is



Als een kronkelige spaghetti is de doorbraak te zien via Hellestraat, Langegracht, Hof naar de Nieuwstraat. Op deze route was een doorgaande autoweg gepland.

Bron: Nota Gemeente 1969, de Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd.



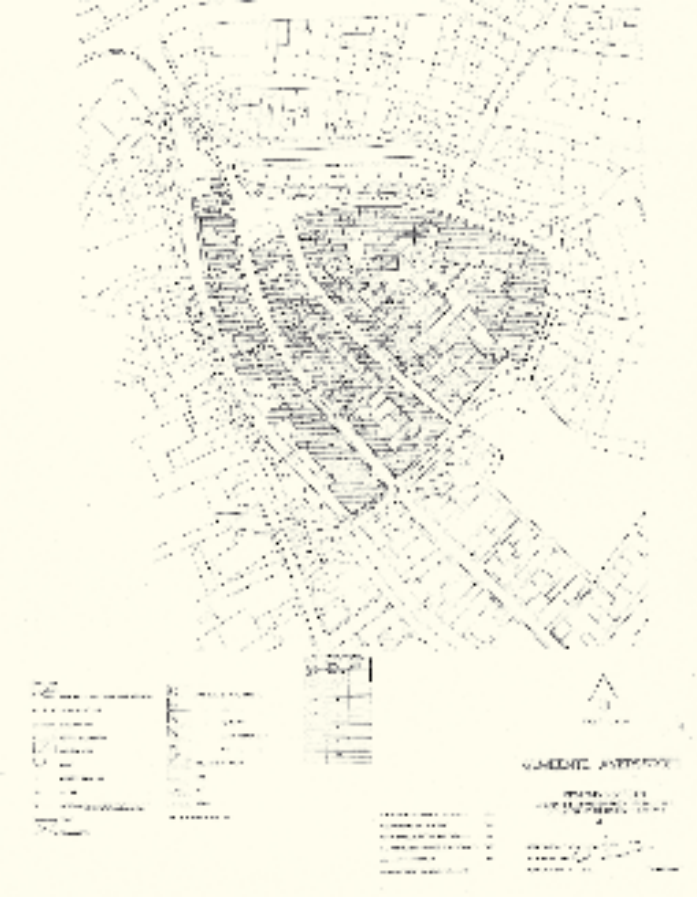
De Nieuwstraat in 2006; na zware verpaupering is het voornamelijk 18<sup>e</sup>-eeuwse karakter van deze straat hersteld.

Foto: auteur.

<sup>56</sup> De Amersfoortse Binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd', blz. 24.

← Ook het arbeidersbuurtje Vijver, in het hart van de stad, zou moeten wijken voor het autoverkeer.

Bron: Nota Gemeente 1969, de Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd.



☑ Vijver is na zeer zware verpaupering uiteindelijk in de jaren '80 weer opgeknapt en vormt nu een gewild woonbuurtje.

Foto: auteur.

er, behalve van de Kamer van Koophandel Amersfoort<sup>57</sup>, ook van andere overheidsinstanties niet. Binnen de gemeenteraad is er geen discussie. Tot aan de herziening van het Doorbraakplan (augustus 1971) blijft de gemeenteraad muistil. Alleen D'66 verstoort af en toe de rust.

De passiviteit van de raad steekt schril af bij de kritiek van sommige binnenstadbewoners, de Bond Heemschut, de Gemeentelijke Monumentencommissie en enkele lokale heemkundigen. Zij veroordelen de doorbraken, de aanleg van parkeergarages en parkeerpleinen, de schaal-

<sup>57</sup> 'De Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd, herzieningen en aanvullingen', blz. 64/65.

vergroting en de overkluising van de Kortegracht.<sup>58</sup> Archeoloog Halbertsma wordt min of meer de verpersoonlijking van het verzet tegen het plan. In zijn vaste rubriek 'Uit 't Hart' in de *Amersfoortse Courant* krijgt het Doorbraakplan er continu van langs. In een bijna paginagroot stuk (11 april 1970) benoemt hij uitvoerig zijn ideeën.<sup>59</sup> De woonfunctie in de stad moet worden versterkt door het bestrijden van verkeers- en lawaaioverlast, vervuiling en verkrotting. Meer groen, restauraties van oude panden, de aanleg van voetgangersdomeinen en kinderspeelplaatsen zouden de leefbaarheid van de binnenstad aanmerkelijk vergroten.

De lokale middenstand toont zich wel een voorstander van het plan. Zo roept Winkeliersvereniging het 'Zakencentrum-Amersfoort' haar leden op mee te werken aan het plan.<sup>60</sup> In een hearing tonen de winkeliers zich vooral bezorgd over de mogelijke afsluiting van de binnenstad voor het verkeer en het tekort aan parkeerplaatsen in de binnenstad.<sup>61</sup> Ondanks deze welkome steun komt wethouder Huslage met een kritische noot: "U bent pas bereid een cent te investeren als u weet dat u morgen, maar ook geen dag later, de winst ervan krijgt. En dat is nou voor de binnenstad de dood in de pot."<sup>62</sup>

Het Doorbraakplan trekt ook de belangstelling van de landelijke media. *De Groene Amsterdammer* besteedt uitgebreid aandacht aan Amersfoort. In het artikel "Een portie stedenbouw half om" straft journalist Bierman de gemeente hard af voor het plan om de poorten van de stad te openen voor de 'gaspedaalriders'.<sup>63</sup> Daarnaast is er ook sporadische attentie

<sup>58</sup> Brief Bond Heemschut, 10 april 1970. <sup>59</sup> Amersfoortse Courant, 11 april 1970, 'Aan wie het laatste woord? Oud-Amersfoort een broos bezit'. <sup>60</sup> Amersfoortse Courant, 16 januari 1970, 'Zakencentrum ingenomen met plannen voor de binnenstad'. <sup>61</sup> Verslag bespreking met winkeliers uit de binnenstad over het bestemmingsplan binnenstad, gehouden op woensdag 11 februari 1970.

van radio en t.v. (*EO*, *VPRO* en het programma 'van Gewest tot Gewest'). In vergelijking met de landelijke commotie die eerder ontstond door het Kernplan is de aandacht beperkt.

Opvallend genoeg besteden de tegenstanders vrijwel geen woord aan de doortrekking van de Stadsring. Het noordelijke gedeelte, een vierbaans rondweg, zou de historische relatie van de binnenstad met de onmiddellijke omgeving grondig verstoren, dan wel vernietigen. Ook de aan te leggen brug bij de Bloemendalse Buitenpoort naar de Stadsring, die het historische plantsoen van Zocher doorkruist, stuit niet op kritiek. Hetzelfde geldt voor het weggraven van het 17<sup>e</sup>-eeuwse bolwerk bij de Kamperbuitenpoort.

De storm van protest luwt echter. Het ontbreken van steun vanuit de gemeenteraad ('jaknikkers'<sup>64</sup>) en het gevoel tegen een muur te praten ('dovemansoren'<sup>65</sup>) laat een sfeer van defaitisme ontstaan. Openlijk wordt getwijfeld of de gemeente, die al vele miljoenen aan planvoorbereiding en grondaankopen heeft besteed, wel bereid is de plannen te wijzigen. De teleurstelling in de plaatselijke politiek is zodanig dat Halbertsma overweegt een eigen partij op te richten.

De geëigende officiële weg van inspraak blijkt dood te lopen. Een nieuwe actiegroep *TABAK* ('T Amersfoorts Binnenstad Aktie Komitee'), bestaande uit jongeren, gaat de strijd aan met de gemeente. Een van de leden is de latere wethouder Fons Asselbergs. De methodes van *TABAK* zijn soms bot (zo worden in een bijeenkomst de Jaknikkers van de gemeenteraad symbolisch geguillotineerd<sup>66</sup>), maar wel effectief. De pers springt gretig in op de relletjes die de groep veroorzaakt.<sup>67</sup>

<sup>62</sup> Amersfoortse Courant, 18 februari 1970, 'Houding winkeliers is dood in de pot'. <sup>63</sup> *De Groene Amsterdammer*, 14 februari 1970, 'Een portie Stedebouw half om'. <sup>64</sup> Amersfoortse Courant, 27 mei 1970, 'TABAK: raadsleden zijn ja-knikkers'. <sup>65</sup> Amersfoortse Courant, 11 april 1970, 'Aan wie het laatste woord? Oud-Amersfoort een broos bezit'.



De gemeente beantwoordt alle kritiek met een keur van argumenten. De binnenstad is gebaat bij een goed functionerende detailhandel. Essentieel is dat het particuliere verkeer de winkels kan bereiken<sup>68</sup>. Zo niet, dan zullen de klanten vertrekken, bijvoorbeeld naar de centra van Soest en Leusden. Of zoals Huslage het zegt: “Gooit men alle auto’s eruit, dat betekent dat binnen 10 jaar de dood voor de hele stad.”<sup>69</sup> De gemeente heeft daarom verkeersmaatregelen voorgesteld, die minder ingrijpend zijn dan ze lijken. Naar de mening van gemeente is er sprake van het voltooien van trajecten die al grotendeels bestaan en waarvoor slechts enkele huizen moeten wijken. Of zoals wethouder Huslage het formuleert: “De route Molenstraat-Hof-Stadsring ligt er grotendeels al.”<sup>70</sup>

Deze trajecten hebben geen verkeersaantrekende werking. Integendeel de nieuwe oost-west verbinding is in potentie een aantrekkelijke wandelroute.<sup>71</sup>

De verkrotting wordt bestreden door het slopen van de sloppen en de aanleg van nieuwe grote stadspleinen. De verpaupering van de stad is zo ver voortgeschreden dat dergelijke maatregelen noodzakelijk zijn. De levensomstandigheden van de bewoners wordt namelijk bedreigd. Zoals Rooimans weergeeft over bepaalde binnenstadsbuurten: “Wat is het hier een rottroep. Hier wonen nu mensen. Wrakke huisjes, geen ruimte om te spelen. Mag je daar als stedenbouwkundige misschien iets aan doen? Verdorie, man, wat hebben we anders gedaan dan iets te maken, waarover je kan praten’ (...). Ga zelf nou es kijken in de Krommestraat en wat er nu ligt tussen Krommestraat en Vijver? Moeten daar mensen



**Doorbraakplan Stadhuisgebied. Voor het gebied rondom het nieuwe stadhuis was voorzien in een ware gedaanteverwisseling. Het armelijke en wat geïsoleerde stadsdeel zou het dynamische centrum van de stad moeten worden. Daarvoor moest vrijwel alle oude bebouwing wijken, waaronder het middeleeuwse Observantenklooster.**

Bron: Nota Gemeente 1969, de Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd.

<sup>66</sup> Amersfoortse Courant, 23 juni 1971, 'W. Huslage: auto krijgt het moeilijk in hartje stad'.

<sup>67</sup> Amersfoortse Courant, 23 juni 1971, 'W. Huslage: auto krijgt het moeilijk in hartje stad'. <sup>71</sup> De Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd, blz. 34.

<sup>66</sup> Amersfoortse Courant, 23 juni 1971, 'W. Huslage: auto krijgt het moeilijk in hartje stad'. <sup>67</sup> Amersfoortse Courant, 2 augustus 1971, 'Commentaar, Racebaan'. <sup>68</sup> De Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd, blz. 47. <sup>69</sup> Het Centrum, 12 februari 1970,

wonen? Kijk dat spul is aan en geef jezelf dan een eerlijk antwoord. We hebben geprobeerd iets te bedenken. Zonder de lijn van de straat te breken. We fantaseerden een pleintje, we schiepen ruimte en daardoor leven.”<sup>72</sup>

Daarnaast toont de gemeente zich een meester in het politieke spel: verstek laten gaan bij vijandige fora, het achterhouden van vitale informatie, het doen van vage toezeggingen en loze beloften. Een meer slinkse wijze van gemeentelijk optreden is de zogenaamde 'Sluipsloop' (de naam is afkomstig van ТАВАК)<sup>73</sup>: het stiekem preventief slopen van panden. In bredere zin valt hieronder ook de gemeentelijke politiek van het moedwillig laten verpauperen van panden. Hierbij dient wel nadrukkelijk te worden gezegd dat het gemeentebestuur en vooral wethouder Huslage gestalte geeft aan een uitgebreide inspraakprocedure, waar het debat met tegenstanders wordt opgezocht en de ruimte aanwezig is om argumenten en ideeën te uiten. Bovendien worden critici niet verketterd en belachelijk gemaakt, zoals door Molendijk en Zuiderhoek bij het Kernplan wel gebeurde. Integendeel, het verbale geweld komt nu van de andere zijde.

### Doorbraakplan herziening

Ondanks de politieke overmacht en vastberadenheid van de gemeente ontstaat een patstelling. De meerderheid van de Amersfoortse bevolking, de plaatselijke pers en Gedeputeerde Staten is tegen. Met alleen de lokale middenstand achter zich kan het gemeentebestuur het plan, zonder zelf zeer zware schade op te lopen, niet doordrukken.

In augustus 1971 verschijnt de herziening van het Doorbraakplan, waarin de resultaten van de

inspraak zijn verwerkt. De gemeente verzacht het plan enigszins: meer woningen, minder woningen en gesloopt (434 in plaats van 480), minder parkeerplaatsen. Het plein Krommestraat-Vijver komt te vervallen. Het plein Nieuwstraat-Stovestraat wordt verkleind en door middel van bebouwing beter ingepast in de structuur van de binnenstad. De centrale uitgangspunten van het Doorbraakplan worden niet gewijzigd. Eerder is sprake van een verdediging van het gemeentelijke beleid, zoals blijkt uit een passage over de oost-west verbinding: “In dit verband verdient het aanbeveling nog eens uitdrukkelijk stelling te nemen tegen het door velen gebezigde woord ‘Doorbraak’. Dat woordgebruik suggereert iets anders dan in de plannen wordt beoogd. De oost-west verbinding is namelijk voor een belangrijk deel een reeds bestaande verbinding, waarvan echter vrijwel geen gebruik kan worden gemaakt omdat er op enkele plaatsen geen of beperkt verkeer door kan. Om de doorgang te verruimen moet hier en daar inderdaad afgebroken worden, onder meer drie beschermde monumenten aan de Nieuwstraat. Dat is een offer dat waard is gebracht te worden en geen zinloze opruiming van een aantal monumenten.”<sup>74</sup> Daarnaast krijgen ook critici van het plan een sneer: “Er waren er die schriftelijk en mondeling alleen maar kritiek wisten te uiten, zonder een constructieve bijdrage voor verbetering der plannen te leveren. Soms werd helaas ook een zeer subjectief en onwaar beeld van de plannen gegeven’ (...). Andere kritische opmerkingen tijdens de hoorzittingen en in schriftelijke reacties kwamen vooral van degenen, die minder goed op de hoogte waren van de gehele Amersfoortse stadsontwikkeling.”<sup>75</sup>

<sup>72</sup> Amersfoortse Courant, 14 januari 1970, 'Stedenbouwkundige A. Rooimans: Breng weer ruimte in de binnenstad'. <sup>73</sup> Amersfoortse Courant, 1 september 1971, 'Plan Schimmelpenninckkade voorlopig van de baan. Wethou-

der valt uit tegen ТАВАК'. <sup>74</sup> De Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd, herzieningen en aanvullingen, blz. 16.



Het Observantenklooster rond 1975

Bron: Archief Eemland.

Mocht de gemeente gedacht hebben dat met deze herziening de gemoederen zouden bedaren, dan was dat een misrekening. TABAK verheft zijn acties. Zo wordt er een grote happening (19 november 1971) georganiseerd. Klapstuk van die avond is een opera van de componist Tristan Keuris<sup>76</sup>, met de titel "Oh, Johnny Hus" of "De Teleurgang van Oud-Amersfoort"<sup>77</sup>, waarin de hoofdrolspeler zijn dochter verliest door het voortrazende Amersfoortse binnenstadsverkeer.

Ook vindt een '24 uur van LeRooimans' plaats, een zeepkistenrace door de Amersfoortse binnenstad via de doorbraakroute.<sup>78</sup>

Overheidsinstanties zoals de Rijksdienst voor de Monumentenzorg<sup>79</sup> en de Provincie Utrecht blijven sterk afwijzend.<sup>80</sup> Ook in de gemeenteraad begint het te rommelen. D'66 komt met een kritische nota, waarin gepleit wordt voor het stimuleren van de woonfunctie en het creëren van voetgangersdomeinen. De doorbraak naar de

<sup>75</sup> De Amersfoortse binnenstad, vorm en functie in een nieuwe tijd, herzieningen en aanvullingen, blz. 3. <sup>76</sup> Tristan Keuris (Amersfoort, 3 oktober 1946 – Amsterdam, 15 december 1996). <sup>77</sup> TABAKSBLAD, huis-aan-huis krant van 'TABAK', 13 november 1971. <sup>78</sup> Amers-

foortse Courant, 2 augustus 1971, '24 uur van LeRooimans, TABAK na race-actie: nieuwe route onding'. <sup>79</sup> Brief Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 24 december 1974. <sup>80</sup> Advies Provinciale Planologische Commissie Provincie Utrecht, 26 januari 1972.

Hof wordt afgewezen. Nader onderzoek zou moeten uitwijzen of voltooiing van de Stadsring gewenst is.<sup>81</sup> De VVD komt met een alternatief plan, dat nauw aansluit bij het gedachtengoed van D'66.

Dan breekt voor het gemeentebestuur 29 november 1971 aan. In een urenlange openbare commissievergadering, druk bezocht door de burgerij, laten vele commissieleden vrijwel geen spaan meer heel van het Doorbraakplan.<sup>82</sup> Het gemeentebestuur gaat overstag en besluit zijn plannen te heroverwegen met als doel een derde nota over de binnenstad. De heroverweging moet worden gedaan door een nieuw te vormen Beraadsgroep Binnenstad, in welke naast ambtenaren ook vertegenwoordigers van D'66, VVD en TABAK zitting nemen. Uitdrukkelijk wordt echter gesteld dat het gemeentebestuur het recht krijgt van het advies van de Beraadsgroep af te wijken.

Deze heroverweging blijkt een langdurig project. Communicatie naar burgerij en naar raadsleden is niet optimaal, zodat bij tijd en wijle afgevraagd wordt waar de Beraadsgroep<sup>83</sup> nu mee bezig is. Daarnaast krijgt de Beraadsgroep (en TABAK) de kritiek zich te hebben laten inkapselen door de gemeente. Ondertussen gaat de verpaupering van de binnenstad gewoon door.<sup>84</sup> Panden worden gesloopt, het (zwarte) verkeer blijft door de binnenstad gaan en het inwoneraantal van de binnenstad blijft dalen. Het gemeentebestuur, misschien niet helemaal ongelukkig met deze gang van zaken, wacht liever af en weigert beslissingen te nemen. Daardoor werpt de Contactcommissie Binnenstad zich op

als redder van de historische binnenstad door protestacties, ingezonden brieven en verzoeken/eisen aan de gemeenteraad.<sup>85</sup> Belangrijk woordvoerder is Halbertsma. In wezen neemt de commissie de rol over van TABAK, met dien verstande dat zij zich niet alleen richt op de bestrijding van het Doorbraakplan. De insteek is ook gericht op het dagelijkse leefklimaat van binnenstadbewoners (overlast door cafébezoekers, hinderlijk bromverkeer, te weinig groen).

In augustus 1973 komt het rapport van de Beraadsgroep uit. De adviezen omhelzen geen grote pleinen in binnenstad, geen doorbraken, minder parkeerplaatsen, behoud en uitbreiding van de woonfunctie, het gedeeltelijk autoluw maken van de binnenstad, alsmede restauratie van oude panden en het Observantenklooster. Gepleit wordt voor een nieuwe start van de inspraak, omdat "noch de vorm noch het tijdstip van de inspraak een bevredigend beeld hebben opgeleverd."<sup>86</sup> In april 1974 komt de gemeentelijke 'NOTA naar aanleiding van het rapport van de binnenstad' uit.<sup>87</sup> De gemeente neemt de hierin aanbevelingen van de Beraadsgroep vrijwel volledig over. Dit is de doodsteek voor het Doorbraakplan. Wel worden enige wegverbredingen doorgevoerd op de tracés van de doorbraken<sup>88</sup>, zodat het doorbraakidee niet totaal verdwenen is.

In de jaren daarna volgt een uitgebreide jaren durende inspraakprocedure met schermutelingen met teleurgestelde bewoners en middenstanders.<sup>89</sup> Het Doorbraakplan als geheel is echter dan dood en begraven. Met het bestem-

<sup>81</sup> Amersfoortse Courant, 27 november 1971, 'Rapport D'66 over Nota binnenstad'. <sup>82</sup> Amersfoortse Courant, 30 november 1971, 'Huslage: Hellestraat niet doortrekken'. <sup>83</sup> Notulen Raadsvergadering 29 augustus 1972, blz. 343. <sup>84</sup> Amersfoortse Courant, 27 oktober 1972, 'Bewoners in Binnenstad in fel verzet tegen aanslag op stadshart'. <sup>85</sup> Zie ondermeer Trouw, 5 december 1972, 'Aftakeling binnenstad Amersfoort gevreesd', en Amersfoortse Courant, 18 januari 1973, 'Commissie bewoners

binnenstad weer bij b. en w. in beklag'. <sup>86</sup> Amersfoortse Courant, 17 augustus 1973, 'Nota beraadsgroep binnenstad maakt voetganger koning'. <sup>87</sup> NOTA naar aanleiding van het rapport van de BERAADSGROEP BINNENSTAD, 29 april 1974. <sup>88</sup> NOTA naar aanleiding van het rapport van de BERAADSGROEP BINNENSTAD, 29 april 1974, blz. 10. <sup>89</sup> Amersfoortse Courant, 14 november 1974, 'Binnenstad gaat dood als de auto's worden geveerd.'



Slachtoffers van het Doorbraakplan waren met name de verkommerde straten aan de randen van de binnenstad, zoals de Teut. De meeste panden werden hier in de jaren '70 gesloopt. Met het afblazen van het

men van de binnenstad tot beschermd stadsgezicht in 1981/1982 verstomt de discussie groten-deels; voor grootschalige ontwikkelingen is in de binnenstad geen plaats. Het ontwikkelingsge-richte gemeentebestuur gaat zich dan meer en meer richten op het gebied tussen spoor en binnenstad waar wel kansen liggen. Hier wordt eind jaren tachtig ingezet op de bouw van 20.000 m<sup>2</sup> detailhandel, 210.000 m<sup>2</sup> kantoren, alsmede tienduizenden vierkante meters ten behoeve van vergadercentra/hotels en een themacentrum. Anno 2010 is de realisatie hiervan grotendeels afgerond.

Doorbraakplan bleef echter wel herbebouwing van de gesloopte plekken decennialang liggen.

Bron: Archief Eemland.

## BALANS

Het Doorbraakplan had als doel een verregaande modernisering van de binnenstad. Voor 'de City' moesten het wonen en indien noodzakelijk de monumenten wijken. De voorgestelde ingrepen waren zo groot, dat (in retrospectief) het plan wel moest mislukken. Al is het een dubbeltje op zijn kant geweest. De doorbraken en pleinen bleven onuitgevoerd, alleen minder opvallende facetten van het plan vonden doorgang:

- De krotwijkjes Bolderstraat en de Teut zijn afgebroken.
- Het theater de Flint is gerealiseerd.

- In de Bolderstraat en op de Beestenmarkt verrijzen volgens plan woningen.

- Het stadhuis wordt gebouwd en feestelijk geopend in augustus 1974.

De cultuurhistorische schade bleef beperkt. Wel kan men wijzen op de bouw van het stadhuis en de Flint, als 'Fremdkörper' in de stad. Hun schaal en uiterlijk (vooral bij de Flint) geeft een desolate en matte uitstraling aan de betreffende stadsgebieden, de grotendeels zijn ontdaan van alle herinnering of verwijzing naar het oude Amersfoort. Kijkt men echter met een bredere blik naar het plan en blikt men over de planperiode van het Doorbraakplan heen, dan wordt geconstateerd dat visie en uitvoering van het Doorbraakplan de ruimtelijke ontwikkeling in Amersfoort tot diep in de jaren '90 gedeeltelijk heeft bepaald. Zo kan men wijzen op de bouw van diverse parkeergarages en pleinen in de binnenstad. Ook heeft de detailhandel een belangrijke impuls gekregen door het realiseren van een nieuw winkelcentrum bij de Utrechtsestraat.

Als een andere resultante van 30 jaar Doorbraakbeleid in Amersfoort, zijn gemeente en particulieren de decennia na 1975 bijna even lang bezig geweest de schade te herstellen. De gaten in het stedelijke weefsel, die in de jaren zestig door sloop (ten behoeve van parkeerterreinen) zijn ontstaan, zijn langzaam gevuld met woningen (Beestenmarkt, Mooierplein, Breestraat, Teut), terwijl de jaren tachtig en negentig enkele opvallende restauraties laten zien (Onze Lieve Vrouwetoren, Koppelpoort, Observantenklooster, Oud-katholieke Seminarie, Muurhuizen).

## Nabeschouwing

Elk periode heeft zijn eigen 'Zeitgeist'. Anno 2010 is het moeilijk te begrijpen hoe lichtzinnig het stadsbestuur met name tussen 1955 en 1975 de historische binnenstad wilde opofferen voor een

moderne city. Illusies over hoe de binnenstad er uit zou hebben gezien als de plannen daadwerkelijk waren uitgevoerd hoeven we niet te hebben. Ze zou zijn verworpen tot een mooiere uitvoering van Purmerend, Vlaardingen of Oldenzaal. Kunnen velen nu hun twijfels hebben bij de inhoud en uitvoering van plannen, aan de goede bedoelingen en de noodzaak van het handelen van het toenmalige stadsbestuur hoeft niet getwijfeld te worden. Wie de moeite neemt wat oude naoorlogse foto's van de binnenstad te bekijken, ziet uitgewoonde en vervallen bebouwing, vooroorlogse detailhandel en de meest erbarmelijke krotten. En deze stad zou volgens prognoses in inwoneraantal verdubbelen en de concurrentie aangaan met een gemeente als Hilversum, waar het stadsbestuur niet gehinderd werd door historische bebouwing en historisch besef?

De strijd tussen gemeentebestuur en grote gedeelten van de bevolking ging er niet over of de binnenstad opgeknapt diende te worden, maar hoe. Het stadsbestuur meende te moeten kiezen tussen modernisering en behoud van de historische waarden, tegenstanders beseften dat modernisering door behoud ook een optie was. Decennia lang zorgde dit voor een soms bittere, bij vlagen amusante discussie in een toen betrekkelijk arme en achtergebleven provincieplaats in een uithoek van de Randstad. Uiteindelijk is gekozen voor grootscheepse renovatie en restauratie van de binnenstad.

Anno 2010 is (dus) de visie van burgemeester Molendijk en architect Zuiderhoek, 60 jaar na dato, goeddeels uitgekomen, een prachtige oude binnenstad, een modern stadhuiscomplex en nabij het station een modern kantoren- en dienstencentrum. Hoogstwaarschijnlijk zouden zij niet verwacht hebben dat de uitvoering van hun plannen zich tot in de volgende eeuw zou hebben uitgestrekt.