

Plannen voor het dorp

'Stadsvernieuwing' in Hilversum, 1900-1970

KARIN ABRAHAMSE

Plannen voor het dorp

‘Stadsvernieuwing’ in Hilversum, 1900-1970

KARIN ABRAHAMSE **Krotopruiming**

Sinds de Woningwet 1901 is het een taak van de overheid zich te bemoeien met de woonomstandigheden van de bevolking. Die bemoeienis strekt zich uit van het mogelijk maken van nieuwbouw tot het zelf realiseren van woningen en tot het opruimen van krotten. De wet werd ontworpen vanuit de overtuiging dat de volksgezondheid gebaat is bij goede woningen, openbare en particuliere hygiëne en bij het verwijderen van alles wat die volksgezondheid kan schaden. Lokale overheden hadden de plicht toezicht te houden op zowel het bouwen (van alle gebouwen: woningen, winkels, fabrieken etc.) als op het wonen. Het controleren van bestaande woningen en het opruimen van krotten volgt daar vanzelfsprekend uit.

Van die laatste taak merken we tegenwoordig niet meer zoveel. De verklaring daarvoor ligt natuurlijk in het succes van de Woningwet. Krottenwijken, woningontsmettingen (wandluis!) en woningen zonder douche of wc behoren inmiddels wel tot het verleden. Een niet zó ver verleden: nog tot in de jaren zeventig verrichtte de Ontsmettingsinrichting Hilversum in opdracht van de gemeente woningontsmettingen. Daarbij werd de hele inventaris aan meubilair uit een woning gehaald om in een oven ontsmet te worden en werd het lege pand ‘berookt’. Men stelt zich daarbij voor dat aan zo’n ontsmetting een bezoek van een woninginspecteur voorafging; een genante affaire kon dat zijn. De woninginspecteur kon in het ergste geval besluiten dat een pand onbewoonbaar was. Dat kon zijn vanwege bouwkundige gebreken of vanwege omvangrijke vervuiling. Dat laatste werd meestal verholpen. Waren de technische gebreken van een pand oplosbaar dan kon de woning worden opgeknapt. Doorgaans echter werd besloten tot sloop. Voor deze krotopruiming kreeg de gemeente van het Rijk een premie per krot. De premie kon worden gebruikt om bewoners te compenseren voor verhuis- en inrichtingskosten.

Krotopruiming was dus een maatregel in het belang van de volksgezondheid en ook wel in het belang van de veiligheid. Panden die op instorten stonden, vormden immers niet alleen een gevaar voor bewoners, maar ook voor de directe omgeving. Slopen was gelegitimeerd door de wet en protesten, anders dan eventueel van de bewoners, hoorde men niet.

Groei van de ‘stad’

Tijdens de eerste veertig jaar van de vorige eeuw kwam sloop van woningen en andere gebouwen eigenlijk alleen voor wanneer een gebouw slecht, overbodig of



Fragment van het Kernplan 1946. Tussen Groest en station zou de hele oude wegenstructuur en bebouwing moeten verdwijnen.

te klein was. Een beslissing tot sloop was in feite particulier, niet planmatig en zonder veel consequenties voor het beeld van de stad. Een fabrikant die zijn bedrijf modern wilde inrichten en daartoe zijn oude fabriek wilde vervangen door een nieuwe: dat was ongeveer de maximale schaal waarop sloop zich afspeelde. Veranderingen in het stadsbeeld voltrokken zich geleidelijk, werden nauwelijks opgemerkt. Nieuwbouw in de dorpskern vond in de regel plaats binnen bestaande rooilijnen. Een enkele keer werd een weg iets verlegd, een hoek verruimd of een nieuw weggedeelte aangelegd. Daarbij moest dan wel eens een gebouw wijken,

maar ook dan wachtte het gemeentebestuur doorgaans tot de gelegenheid zich voordeed. Een pand kwam leeg of te koop te staan en de gemeente trad in overleg met de eigenaar om de verkeerssituatie ter plekke te kunnen verbeteren. De aanleg van de Beatrixtunnel in 1935-1938 was de eerste ingrijpende gebeurtenis waarbij het slopen van woningen gepaard ging met een ingewikkelde ont-eigeningsprocedure. De tunnel moest een betere verbinding geven tussen de oostelijke en westelijke gedeelten van de gemeente en zorgen voor een betere bereikbaarheid van de rijksweg. Toen werd voor het eerst 'de groei van de stad' als motivatie gegeven voor het ingrijpen in de bestaande wegenstructuur van het dorp. Hoewel de tunnel en de toegangsweg aan de rand van de oude kern lagen, was dit toch voor juist die kern een bepalende ontwikkeling. De Prins Bernhardstraat zou één van de grenzen van het oude gedeelte van het dorp worden. Allereerst moest voor die toegangsweg een aantal huizen worden onteigend en afgebroken. Het betrof huizen aan de Schapenstraat en de Hoenderweg.

Verkeer. Dat is wel de vloek en de zegen van Hilversum. Enerzijds kon Hilversum zich ontwikkelen tot omroepstad en centrum van werkgelegenheid door de centrale ligging, anderzijds was het daaruit resulterende verkeer de strop waaraan het centrum hing. Door de groei van de stad te stimuleren kwam het gemeentebestuur onvermijdelijk in de problemen met dat dorps centrum. De weggetjes, straatjes, onpraktische kruisingen en het 'onlogische' stratenpatroon werden als een hindernis ervaren. Het stratenpatroon was natuurlijk niet onlogisch. Het was geleidelijk gedurende eeuwen tot stand gekomen, de uitbreiding van de bebouwing was 'organisch' en volgens de dagelijkse gang van de bewoners. De brinken met de toen aflopende wegen, de straatwegen leidend naar omliggende plaatsen, de steegjes als verbinding tussen straten. Het ging vanzelf en zonder allesomvattend plan. Hoe daarmee om te gaan was het onderwerp van plan na plan, die varieerden van volledige sloop van dat centrum tot halfslachtige en om de hete brij draaiende 'vondsten'. Dudok kreeg als eerste de opdracht de problematiek eens en voor altijd op te lossen. Niet alleen was hij verantwoordelijk voor de nieuwe, groene en ruime uitstraling van de nieuwe wijken rondom het centrum, nu moest hij ook bedenken hoe het centrum 'passend' kon worden gemaakt. Passend bij een moderne stad dan wel. Het *dorps en ongevormde centrum* moest worden omgebouwd tot een karakteristieke kern van winkelzaken en flatgebouwen in samenhang met het spoorwegstation. Dat zo'n centrum toegangswegen, doorgangswegen en verbindingswegen nodig had, sprak vanzelf.

Boulevards en avenues

Het Kernplan 1946, ontwikkeld tijdens de oorlogsjaren – er was verder toch niet veel te doen – vertoont een bepaald 'frisse' kijk op het oude dorp. Het moest gewoon maar weg: brede straten geflankeerd door flatgebouwen en plantsoenen, een verbindingsweg rechtstreeks van Kerkbrink naar station, een brede straat van station naar het nieuwe raadhuis, een cultureel centrum bij dat raadhuis en

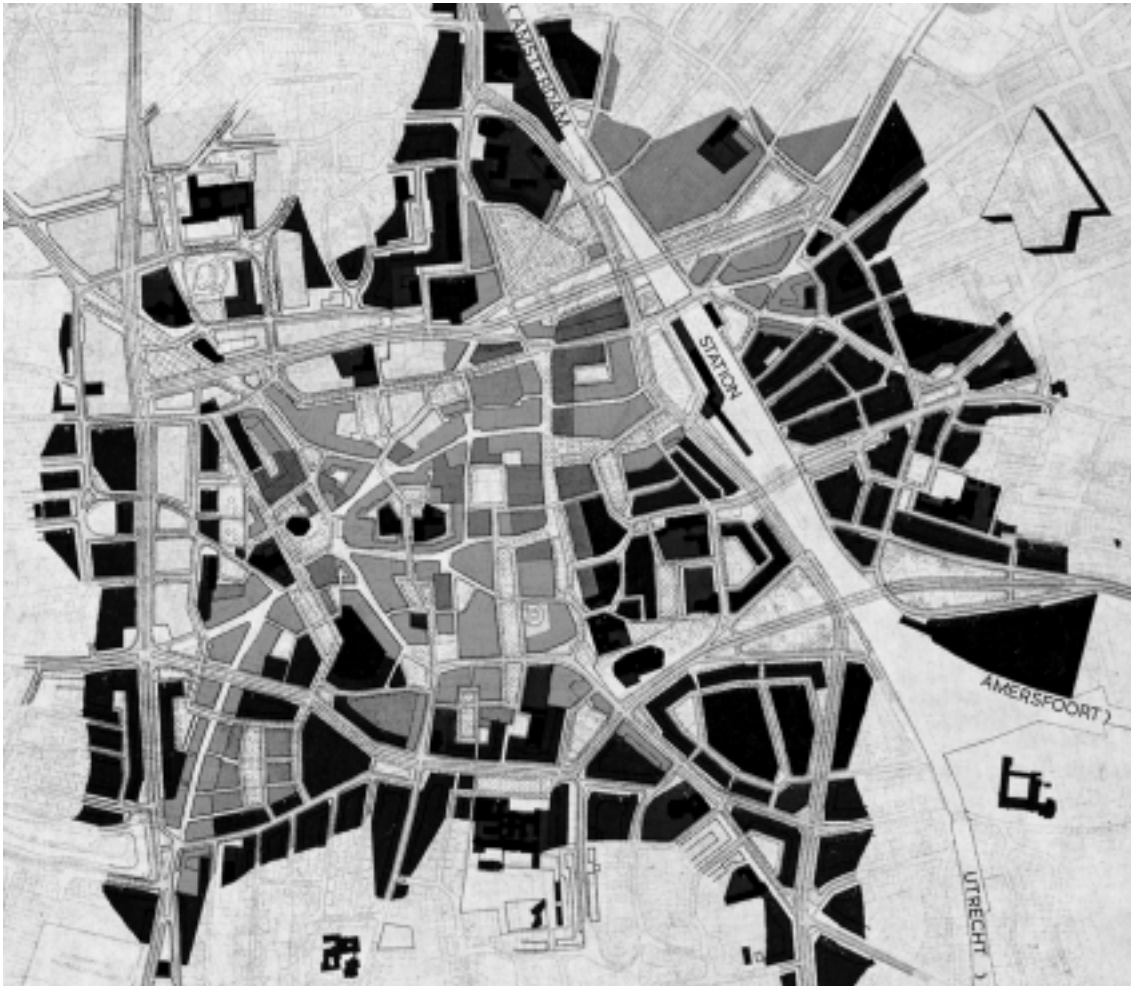
de sloop van het oude raadhuis, de transformatie van Groest en Langestraat tot avenues, het waren slechts delen van het plan. Alles moest 'breed en groen' worden, passend bij het beeld van Hilversum zoals dat in de nieuwe wijken vorm had gekregen. Grote doorbraken rond en door het centrum betekenden dat veel van de oude panden zouden moeten verdwijnen. Dit kan met name het geval zijn ten opzichte van *grootere of kleinere fabrieken, werkplaatsen, bedrijven e.d., welke aldaar niet thuis behoren. Gehandhaafd kunnen slechts worden de inrichtingen die voor de verzorging van de buurt nodig zijn, zoals bakkerijen en andere, al of niet machinale bedrijven voor de levensmiddelenvoorziening, timmerwinkels, rijwiel- en autoherstelplaatsen enz., enz., in de mate waarin daaraan behoefte bestaat.*

Ook woningen zouden moeten verdwijnen. Het is duidelijk dat de totstandbrenging van het kernplan gepaard moet gaan met de afbraak van gehele stukken in de tegenwoordige bebouwing. De bewoners van de huizen zou natuurlijk een alternatief moeten worden geboden. Binnen de grenzen van het mogelijke zal er naar behoren [dienen] te worden gestreefd hen – onder de inmiddels verbeterde omstandigheden – in de nieuwe complexen te doen terugkeeren.

Het zag er allemaal erg haalbaar uit. Bovendien: de zogenaamde flatgebouwen, een nieuwe vinding voor Hilversum, zouden de bewoningsdichtheid van het centrum garanderen. Een tekort aan huisvesting zou dus niet optreden. Het haalbare zag men in die jaren ook in de mogelijkheid om het betrekkelijk grote aantal joodse eigendommen op eenvoudige wijze te 'onteigenen'. Veel joodse eigenaren hadden hun panden al moeten verlaten of konden niet meer als verhuurder/eigenaar optreden, ze waren inmiddels toch 'geëvacueerd' naar Amsterdam of zelfs al omgekomen in de Duitse kampen.

Onteigening was een groot probleem bij dergelijke stadsvernieuwingen, het kon een lang proces zijn om de eigenaar met de Woningwet in de hand tot verkoop te dwingen. Er moest worden getaxeerd, onderhandeld en schadeloos gesteld. Zorgvuldig bestuur, dat was nog een opgave en zou decennialang de vertraging in de uitvoering van de plannen deels verklaren. Elke schadeloosstelling zou drukken op de gemeentelijke begroting en kon niet anders dan worden doorbelast aan de voltallige bevolking. Hoe mooi de plannen ook waren, veel voorstanders waren er doorgaans – om puur financiële redenen – niet te vinden onder de inwoners. Toen het plan in 1946 voortijdig uitlekte, zetten de kranten (*Gooische Klanken* en *De Gooische Courant*) al snel de toon: *Wanneer men verneemt dat een grootscheepsch 'kernplan' in de maak zou zijn, waarbij men onwillekeurig denkt aan Amerikaanse opvattingen, dan rijst de vraag: moet Hilversum worden afgebroken ter wille van boulevards, plantsoenen en andere fantasterijen meer, alleen maar voor dat bescheiden dorp met maximaal honderdduizend inwoners?*

Het Kernplan werd echter voornamelijk opgehouden door de Wederopbouw. Het Rijk stond maar mondjesmaat nieuwbouw toe en bouwmaterialen werden voornamelijk voorbehouden aan herbouw van door oorlogshandelingen verwoeste gebouwen en wegen. Sloop en nieuwbouw stonden niet hoog op de prioriteitenlijst. Zo kreeg Hilversum dus wel geld voor het opruimen van de Duitse



Structuurplan 1961. Winkels, grootwinkelbedrijven en parkeergarages in het centrum met daaromheen 'stedelijke verkeersaders' moesten het dorp geschikt maken voor de moderne tijd.

verdedigingswerken en het herstel van de oorlogsschade maar voor de doorbraken en massale sloop in het centrum kwam vooralsnog geen medewerking. Dudok had zich dat heel anders voorgesteld. Hij meende dat zich met het einde van de oorlog een wereldpolitiek zou ontwikkelen die nationale legermachten overbodig zou maken, met alle vrijkomende gelden van dien. Ook dacht hij dat de uit de uitvoering van het plan voorkomende werkgelegenheid het pleit goeddeels zou beslechten.

Er kwam praktisch niets van. Er werd inderdaad een complex appartementgebouwen gerealiseerd op de hoek van Groest en Langestraat, maar het dorp bleef in z'n voegen kraken; de auto's bleven zich door de straatjes wurmen en het probleem werd groter en groter.

Structuurplan 1961

In 1955 verklaarde de directeur van Publieke Werken dat het Kernplan niet meer in overeenstemming was met de tijd. Wat was er dan veranderd in de tussenliggende tien jaar? Een nieuw fenomeen had zich aangediend: de woningnood. Het

centrum bood veelal gebrekkige huisvesting, niet berekend op jonge gezinnen. De radio- en jonge televisie-industrie trok steeds meer woningzoekenden en de gemeente had zich verplicht de natuurgebieden te behouden. Het college publiceerde schrijnende rapporten over de woonsituatie van een groot deel van haar inwoners, soebatte en smeekte bij provincie en Rijk om de Egelshoek te mogen bebouwen en stond in eigen ogen met de handen op de rug gebonden. Daarnaast: nog steeds het almaar toenemende verkeer, de parkeerproblematiek, de 'congestie' in het oude dorp. Onteigening, nieuwbouw, reconstructie, herverdeling van de functies in de stad: men bedacht van alles, maar de middelen ontbraken. De tekentafel was het probleem niet. In 1961 publiceerde men het Structuurplan Hilversum, ontworpen door jonkheer ir. J. de Ranitz, *stedebouwkundige te Rotterdam*. Een prachtig plan. Niet-inwoners zouden vermoedelijk nu nog zeggen: prachtig, mooi, overzichtelijk. Doen dus. De Hilversummers, de eigenaren, de inwoners zeiden: Kijk eens naar de huidige stad, alles moet op de schop, wil dit worden uitgevoerd.

Het structuurplan was weliswaar ontworpen voor de hele stad, maar raakte voornamelijk de kern en de direct omliggende wijken. De tot dan toe gemengde functies van winkels, bedrijven, woningen moesten worden gescheiden. Bewoners: daar was geen plaats meer voor in het centrum. Parkerende auto's, doorstroming, winkels; daarvoor werd een oplossing gezocht. Rond het centrum: alweer brede wegen met flatgebouwen. En, dat werd voor het eerst expliciet betoogd, oude waarden moesten worden behouden. De Jonge Graaf van Buren zou nog vaker worden gebruikt als schaamlap voor de sloopvoornemens. Dat pand moest behouden blijven. De Ranitz, zo bleek hieruit, had oog voor de zich aandienende tijdgeest. Ook het gemeentebestuur toonde zich gevoelig voor de zich snel wijzigende verhoudingen tussen bestuur en bevolking. Nadrukkelijk werd in alle gemeentelijke publiciteit rondom het plan gesteld dat het Structuurplan *geen rechtskracht* bezat, zoals een bestemmings- of uitbreidingsplan. Nee, het was een *raamborduurwerk* dat in fasen kon worden uitgevoerd en dat openstond voor *suggesties, aanvullingen en constructieve kritiek*. Een voorbode van de veelgeprezen 'inspraak' die later buitengewone vormen zou aannemen. Gesloopt werd er echter niet.

Aankoopbeleid

Bij het Kernplan had het gemeentebestuur nog de lichte hoop een vorm van financiering te bewerkstelligen door een beroep te doen op de 'burgerzin' van de Hilversummers. Een vorm van baatbelasting waarbij eigenaren wier panden in waarde zouden toenemen door de verbeteringen, een bijdrage zouden leveren, of de instelling van een particulier stadsvernieuwingsfonds *gelijk elders*.

In 1961 zag men wel in dat dit geen oplossing zou zijn, sterker: het gemeentebestuur moest op z'n *qui vive* zijn dat niet juist die zelfde particulieren zouden zorgen voor grondprijsopdrijving en andere vormen van speculatie. Onteigening en prijsopdrijving: het een volgde bijna vanzelfsprekend uit het andere. Eigenaren die zo lang mogelijk vasthielden aan hun panden en hun huid zo duur

mogelijk trachtten te verkopen. Anderzijds waren er eigenaren die, ziend waar de plannen het meest zouden ingrijpen, een poging deden hun panden te slopen zodat ze kale bouwgrond in de aanbieding hadden. Bewuste verkrotting was het gevolg en de gemeente stond betrekkelijk machteloos. Goede panden, op zichzelf niet voor sloop in aanmerking komend, werden verwaarloosd en men kon er niets anders tegen doen dan bouwinspecteurs erop af sturen, aanschrijvingen zenden en er het beste van hopen.

Een beletsel voor onteigening vormde ook de speculatie-aankopen. Dan waren particulieren de gemeente al voor geweest, kochten pandjes op met het enige doel die in onteigeningsprocedures zo duur mogelijk aan de gemeente te verkopen. En intussen pleegden ze geen onderhoud en konden de bewoners slechts met lede ogen toezien hoe hun woningen slechter en slechter werden. Het was eigenlijk treurig: de grootse plannen hadden grootscheepse verkrotting tot gevolg, alsof de tijd sinds het begin van de eeuw had stilgestaan of op zijn schreden was teruggekeerd.

Er zat dus niets anders op: De gemeente moest zelf een voortvarend aankoopbeleid ontwikkelen en daartoe een fonds creëren. Aankoop met als bestemming sloop, nooit eerder werd dit op zo grote schaal uitgevoerd en nooit eerder had de lokale overheid zo rechtstreeks ingegrepen in de economische verhoudingen. Vooral het Achterom, een straat met een naam die 'vernieuwers' op zich al

Het Structuurplan voor de Kern 1971 toonde ook weinig respect voor de oude structuren.



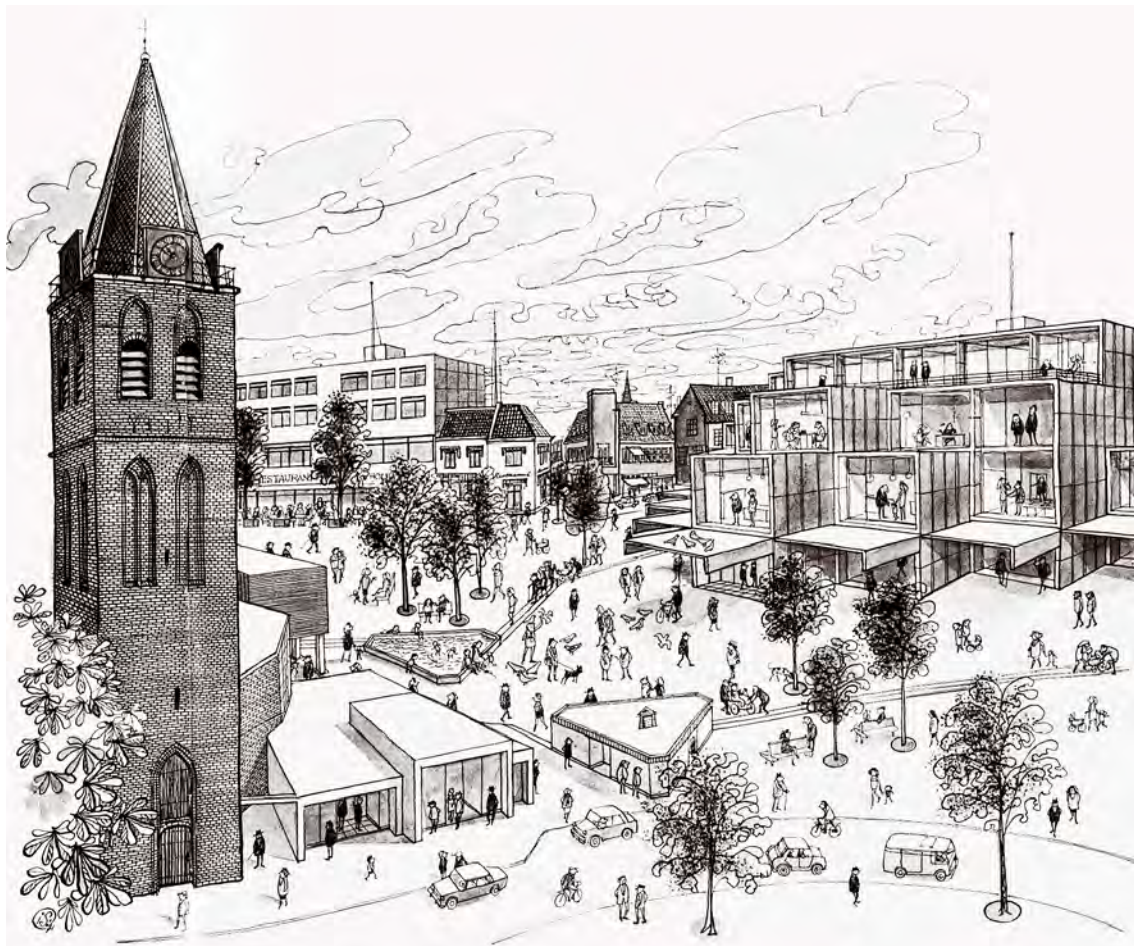
een doorn in het oog was, zou eraan geloven. In de periode 1960-1970 alleen al kocht de gemeente 28 aan deze straat gelegen panden op ten behoeve van de aanleg van de Schapenkamp.

Het Achterom. Die straat, die het oude dorp doorkruiste vanaf de Emmastraat achter de Vituskerk om tot aan Stationsstraat, was een hindernis bij een van de meest ingrijpende plannen in het structuurplan. Een weg rond het centrum met aansluiting op het station, die moest er komen wilde het doorgaande verkeer uit het centrum geweerd kunnen worden. Voorzag het Kernplan nog in een brede straat dwars door dat centrum, De Ranitz had te maken met grotere verkeersmassa's en parkeerproblemen waarvan Dudok de nachtmerries nog niet had kunnen bevroeden. Dat verklaart ook deels de beslissing om het wonen uit het centrum te weren. Particulier autobezit van bewoners zou het parkeerprobleem voor winkeland publiek maar vergroten. En winkels moesten er komen. Veel meer winkels, modernere winkels en winkelcentra. Niets meer van de 'verzorgende functie' van rijwielherstellers en bakkerijen: nee, winkels die aantrekkingskracht hadden voor de hele regio. Hilversum moest een stad worden waar 200.000 Gooiers zouden winkelen. Het 'kernwinkelapparaat' werd geanalyseerd, de behoeften van de moderne consument in kaart gebracht, de kleine, ouderwetse, elkaar beconcurrerende middenstandswinkeltjes werden geïdentificeerd en als ongewenst betiteld. De Leeuwenstraat was een sprekend voorbeeld van hoe kleine winkeltjes het beeld van een stad bepalen en vormde de eerste confrontatie met Hilversum voor diegenen die de stad per trein bezochten. Dat kon natuurlijk niet langer zo.

'Steden'bouw en dorpse werkelijkheid

Het was en bleef een dilemma. Een gemeentebestuur met als opdracht de stad zo aantrekkelijk mogelijk te houden voor z'n bevolking en voor nieuwe inwoners, daardoor inkomsten te genereren waardoor de stad zich kan ontwikkelen en blijven voldoen aan de behoeften van die inwoners: zo'n bestuur kan niet berusten in een toestand zoals die bestond in de jaren vijftig en zestig. Men wilde een goede woning, een eigen auto (met parkeerplaats), voldoende goede winkels en werk. En dat alles op liefst op één plek: in de eigen woonplaats. Er werd dus niet getwijfeld aan de noodzaak van vernieuwing. Wel werd doorlopend de manier, waarop die tot stand moest komen, herzien. En doorlopend bleek dat maatschappelijke ontwikkelingen een beletsel vormden. De inspraak, de nog voorzichtige maar steeds groeiende aandacht voor het waardevolle in de oude bebouwing, de behoefte aan veiligheid voor voetgangers: dit waren extra hindernissen bij het voortvarend afstevenen op het doel.

Gelukkig was Hilversum niet de enige plaats met een dergelijke problematiek. En daarom creëerde de overheid uiteindelijk een instrument waarmee uitvoering van 'stadsvernieuwing' tot realiteit kon worden. De Wet op de Ruimtelijke Ordening 1965 voorzag in fondsen en subsidieregelingen voor stedelijke recon-



De Kerkbrink in de visie van de Stedebouwkundige Dienst, gezien vanaf de Oude Torenstraat. Opvallend afwezig zijn het Oude Raadhuis en de Spijkerpandjes.

structies en een vereenvoudiging van onteigeningsprocedures. De mondiger burger kwam te staan tegenover een sterkere overheid.

Het voert hier te ver om de invloed van alle maatschappelijke krachten te beschrijven of te analyseren. Wel zijn een aantal sprekende voorbeelden te geven aan de hand van het functioneren van de gemeentelijke Stedebouwkundige Dienst. Deze dienst, aanvankelijk in de jaren vijftig opgezet als afdeling van de dienst Publieke Werken, ontwikkelde zich van een zuiver De Ranitz volgende instantie tot een zelfstandig planontwikkelaar. Stedenbouwkundigen in gemeentedienst bogen zich over de 'stedelijke' problemen en zochten 'stedelijke' oplossingen.

De wijk Kerkelanden, een bijna zelfvoorzienend geheel van woningen, brede toegangswegen en 'intieme' hofjes, winkelcentrum, sportvelden en lichte industrie, los van het oude dorp, was een ideaalbeeld van hoe aan de behoeften van de moderne mens kon worden voldaan.

Het problematische centrum: oplossingen zocht men niet zozeer ter plekke. Men reisde af naar grote steden in het buitenland om daar inspiratie op te doen. Snelwegen rondom de stad, voetgangers volledig gescheiden van het verkeer, overdekte winkelcentra waar men de hele dag kon vertoeven, torenflats, 'par-

keergebouwen'. En vooral: opruimen wat hindert. Wonen in het centrum? Dat kan, maar alleen in een moderne setting. Enige huiver bekruipt je wel wanneer de voorbeelden waarmee de dienst van zijn reizen terugkwam, worden bekeken.

Die voorbeelden moesten natuurlijk vertaald worden naar de realiteit in Hilversum. Steden als Hamburg, Kopenhagen en Birmingham, daarmee associeert men dit uit z'n krachten gegroeide weversdorp niet echt. Bekijkt men echter de oorspronkelijke opzet van de beruchte Verdeelweg, waarvan de huidige Schapenkamp slechts een klein deel vormt, dan ziet men dat het de stedenbouwkundigen bepaald ernst was. Maar, dat moet gezegd, men had wel oog voor de behoefte aan 'gezelligheid' en kleinschaligheid bij het winkelend publiek. En ook ditmaal werd het 'behoud' van 'waardevolle oude pandjes' niet vergeten.

In 1971 publiceerde de Stedebouwkundige Dienst bij monde van het college het Structuurplan voor de Kern, het resultaat van jaren voorbereiding. Een vriendelijk ogend heldergroen boekwerk met veel foto's van hoe erg het wel was in het dorp, doorwrocht uitzierende plattegronden en schema's, en een toekomst getekend door Ies Spreekmeester. Wanneer men iets langer kijkt, valt op hoezeer de werkelijke plannen van de dienst en de Anton Pieckachtige taferelen van de tekenaar uiteenlopen. De creatie van een historisch buurtje, een mini-openluchtmuseum, als wisselgeld voor de complete sloop van winkel- en woonbuurten. De in het Gooi bekende historicus De Vrankrijker meende dat het verantwoord slopen van oude huisjes en wederopbouw in een 'historisch verantwoord' geheel een goede vorm van monumentenzorg was. Er waren meer voorbeelden van dergelijke compensaties. Een markt, gezellig onder de bomen van de Groest als tegenwicht voor het asfalteren van het Langgewenst. Een vijver op de tot voetgangersgebied getransformeerde Kerkbrink waar het oude raadhuis, de kerk, de Spijkerpandjes, Van Spengen alle waren verdwenen.

De bevolking geloofde het allemaal niet. 1971 was het startsein voor vijftientig jaar grootschalige sloop, nieuwbouw middenin oude buurten, kraken, verloederings, braakliggen, parkeer- en verkeerschaos en ontevredenheid in Hilversum.