Naoorlogse saneringskoorts in Delft

Hoe de 'rotte kies' uit de binnenstad werd getrokken

In de loop der eeuwen heeft de binnenstad van Delft een grote stadsbrand, een buskruitramp en het Komplan uit 1956 moeten doorstaan. Dat plan beoogde de winkelfunctie te vernieuwen en de stad open te leggen voor de auto als vervoermiddel van de toekomst. De oude middeleeuwse buurt rond de Pieterstraat en de Gasthuislaan, die zowel stadsbrand als buskruitramp had overleefd, werd daarvoor eind jaren zestig veranderd in een troosteloze modderpoel, waaruit na lang afzien het rommelige winkelcentrum In de Veste verrees. De grote verkeersdoorbraak door de binnenstad die het plan beloofde, is er nooit van gekomen.

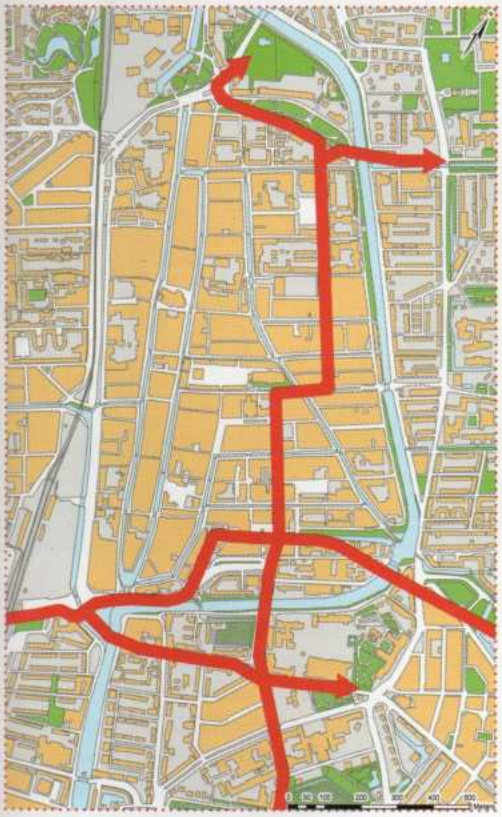
KEES VAN DER WIEL



↑ Huizen van de Molslaan weerspiegeld in een slooppoel van de Pieterstraat, ca. 1970. (foto Roel de Oude, SAD 290906)

Het meest zichtbare overblijfsel van die geplande doorbraak is de Sebastiaansbrug die sinds 1961 de TH-wijk met de binnenstad verbindt. Verkeer dat vanaf de brug de stad induikt, moet nu een vreemde haakse bocht nemen. Het Komplan was ooit uitgestippeld om het asfalt rechtdoor ruim baan te geven over de Beestenmarkt en de Burgwal tot aan de Nieuwe Kerk. De kerk zou in het plan uiteraard gespaard blijven, want de planners betoogden veel oog te hebben voor de 'historische schoonheid' van monumenten en de Delftse grachten.

Voor zover de automobilist niet parkeerde op het marktplein kon hij voor de kerk rechtsaf buigen naar de Nieuwe Langendijk. Halverwege was daar linksaf een doorgang bedacht over de Vlamingstraat en het Rietveld naar meer parkeergelegenheid rond de Paardenmarkt. Vandaar kon hij de binnenstad weer verlaten via een doorbraak door de Anna Boogerd naar een andere nieuwe brug bij het Koningsplein. Ook het gebouw van de Delftsche Schoolvereeniging zou daarvoor moeten wijken.









Achteraf blijkt de Sebastiaansbrug overigens zo gammel dat de geplande tram er niet overheen kan, hoewel de rails daarvoor aan beide zijden al jaren klaarliggen.

KOMPLAN

Het plan paste in een modegril die in de jaren vijftig en zestig veel oude steden in de greep hield. De bestaande woningvoorraad in de oude binnensteden bestond hoofdzakelijk uit huurwoningen, waaraan decennialang vrijwel geen onderhoud was gepleegd. Om het loonpeil laag te houden had de politiek de huren jarenlang bevroren op het peil van 1940 en sinds 1953 twintig jaar lang slechts mondjesmaat verhoogd. Daardoor toonden huisjesmelkers weinig animo in hun bezit te investeren.

Ook in Delft was een groot deel van de vanouds bescheidener woningen in het oostelijke en zuidelijke deel van de binnenstad flink verpauperd. In de ogen van bestuurders was wonen daar een afgeschreven zaak. Het stimuleerde bij hen city-visioenen van vernieuwde stadskernen die vooral uit winkels en kantoren zouden bestaan. Daarvoor moesten 'achterbuurten' worden opgeruimd. Wonen was iets voor nieuwe buitenwijken. Het stadshart moest dan echter wel bereikbaar worden gemaakt voor de consument die zich net voor het eerst een auto had aangeschaft.

Allemaal – Dordrecht, Leiden, Schiedam, Alkmaar, Utrecht en Den Haag – namen ze stedenbouwkundigen in de arm om hun binnenstad op de schop te nemen. Overal sloeg deze dadendrang wonden waaraan men niet graag meer terugdenkt. Als opleidingsstad van bouwkundigen was Delft er vroeg bij. In 1951 werden de hoogleraren J.H. Froger en S.J. van Emben van het bureau OD 205 door de gemeente aangezocht als Stedenbouwkundig Adviesbureau.

↖ Geplande verkeersdoorbraak volgens het Komplan 1956, in grote lijnen op een recente kaart. (kaart Steven Jongma)

↑ De nauwe vroegere Paradijspoort op de Gasthuislaan gaf toegang tot een labyrint van dicht opeengepakte krotten tussen de gracht en de Pieterstraat, maar ook een idyllisch doorkijkje op de Nieuwe Kerk. Tekening van Jan Heesterman uit 1926. (SAD 68099)

↗ De Pieterstraat begin jaren zestig, deels al dichtgetimmerd. (foto W.L. van der Poel, SAD 120264)

→ Afbraak van een huis op de hoek van de Kruisstraat en de Pieterstraat, 1962. (foto F.W. van Oosten, SAD 19548)

VERJONGINGSKUUR

Het Komplan 1956 was hun oplossing om de toeristische monumenten langs de hoofdgrachten te sparen en toch Delft op te stoten in de vaart der volkeren. Door de plaatselijke pers en politici werd het plan met gejuich onthaald. 'Nieuw Leven in Delfts Stads-aderen', kopte de *Delftsche Courant* bij de presentatie van de plannen in maart 1955. 'Drastische verjongingskuur eist verdwijning van 1600 van de 4300 woningen in de binnenstad. Er moet ruimte komen voor wegen naar en door de stad en voor parkeerterreinen', stond in iets minder vette letters daaronder. De gemeente-





← Een voorgevel van de gesloopte Gasthuislaan. (foto Roel de Oude, SAD 290902)

↑ Sloop van een groep huizen op de Gasthuislaan, waarbij vooraan een huis uit vermoedelijk de zestiende of zeventiende eeuw. (foto Arie Schüller, SAD 259438)

raad bleek al even eensgezind enthousiast. Sommige belanghebbenden dienden wel een bezwaarschrift in, zoals J. Koot die zijn wasserij op de hoek van de Burgwal en de Beestenmarkt (nu café Belvedère) niet wilde offeren aan dit in zijn ogen onzalige plan. Maar zijn bezwaren werden door Gedeputeerde Staten afgewezen.

SLOOPPREMIE

'Krotopruiming' was destijds in. Ooit zouden al die oude vervallen buurten moeten worden 'opgeruimd', daaraan twijfelden weinig politici in de jaren vijftig. En hoe meer er in de jaren 1950 en 1960 over geschreven en gepraat werd, hoe meer de binnensteden in verval raakten. Huiseigenaren keken sindsdien alleen nog maar uit naar de dag dat zij een zo hoog mogelijke prijs konden bedingen voor de grond waarop hun bouwvallige pand stond.

In 1957 kwam een landelijke commissie 'krotopruiming en sanering' met aanbevelingen om het vraagstuk van de verouderde binnensteden grondig aan te pakken. Ze stelde voor om gemeenten 80 procent van de verwervings- en sloopkosten in saneringsgebieden te vergoeden en bewoners een verhuissubsidie te geven. Voor elke woning die de gemeente wilde afbreken in een erkend saneringsgebied, kon zij bovendien extra woningwetwoningen in een nieuwbouwwijk krijgen. De voorstellen werden vrijwel ongewijzigd overgenomen en vormden een open uitnodiging voor gemeenten om op grote schaal tot sloopplannen over te gaan op kosten van het Rijk.

KROTTENKAART

Basis voor de toekenning van saneringsplannen vormde de 'woningkwaliteitskaart' die gemeenten van hun binnensteden moesten overleggen, in de wandeling ook wel aangeduid als 'krottenkaarten'. In kleuren werd daarop aangegeven welke panden als goed, matig/verbeterbaar of als 'slooprijp' werden geclassificeerd. In de Delftse kaart werden daar ook nog aan toegevoegd: 'op korte termijn ontruimen' en 'slecht, binnen tien jaar onbewoonbaar verklaren'.

Als eerste project diende Delft het gebied 'City-zuid' tussen de Zuiderstraat en de Beestenmarkt in voor sanering. Veel woningen in dat gebied hadden het predicaat 'slooprijp', maar lang niet alle. Daarom was voor grootschalige onteigening 'in het belang van de Volkshuisvesting' van belang dat er een wettelijk goedgekeurd plan lag voor een andere bestemming van de grond, met liefst een gewijzigd stratenplan. Want dan deed de discussie over de conditie van de individuele woning die moest wijken niet meer ter zake. Zoals genoemde Koot ondervond.

OPERATIETAFEL

Bij deze beleidsvoornemens waren medische beeldspraken niet van de lucht. Het mes moest erin. Zo schreef *de Volkskrant* in 1957 over de Delftse plannen voor stadsvernieuwing: 'Stad gaat als eersteling op de operatietafel der genezing.' Burgemeester D. de Loor sprak in 1959 over 'een rotte kies' die moest worden getrokken.

De praktijk was echter weerbarstig. Al met al duurde het een kleine tien jaar plannen maken voor er daadwerkelijk iets gebeurde. Tot die tijd was er op straat nog weinig te zien van alle toekomstvisioenen. Behalve dan de mooie brug en de toegangsweg over de gesloopte Asvest. Eerst moest de bouw van Delft-Zuid van de grond komen om bewoners uit de afgeschreven buurt te kunnen herhuisves-

→ Het slagveld vanaf de voet van de Sebastiaansbrug naar de Nieuwe Kerk toe, ca. 1973. (foto Arie Schüller, SAD 259478)



ten. Om dat proces te begeleiden werd een Sociografisch Bureau opgericht. Pas toen kon de kaalslag goed beginnen.

DOOD VOOR DE PIETERSTRAAT

Met de eerste gaten in de stad ontstonden ook de eerste tegengeluiden. 'Saneringsplan betekent dood voor de Pieterstraat', schreef historicus P.C. Visser in 1962 in de *Delftsche Courant*. In dat artikel beschreef hij de middeleeuwse wortels van de buurt, deels bestaande uit het terrein van het Ursulaklooster dat na de Reformatie werd omgebouwd voor de huisvesting van Vlaamse immigranten. In de loop der eeuwen woonden hier verder vooral knechts van de vele bierbrouwerijen en later de plateelbakkerijen in de omgeving. Visser beschreef ook de eeuwenlange traditie van volksfeesten in de buurt, in zijn dagen georganiseerd door een bloeiende Oranjevereniging.

De depots van Museum Boijmans Van Beuningen in Rotterdam puilen tegenwoordig uit van de Delftse bodemvondsten. Hendrik van Beuningen stond tijdens de sloop geregeld met een busje op het afbraakterrein om historische vondsten uit beerputten en kelders uit de oude plateelbakkersbuurt met plaatselijke schatgravers contant af te rekenen. Gegevens over de exacte locatie van die vondsten raakten daarbij helaas verloren. Een archeologische dienst kende Delft destijds namelijk nog niet.

DROOM EN DAAD

De gemeente droomde ondertussen van een groot nieuw winkelcentrum voor 250.000 klanten uit de regio. Met een schuin oog keek ze daarbij naar de succesvolle Lijnbaan in het naoorlogse Rotterdam. Tegelijkertijd ontvolkte de binnenstad in hoog tempo en troefde Rijswijk Delft af met het nieuwe winkelcentrum In de Boogaard. Ook bleken de kosten van het city-project veel hoger dan geraamd, duurden de wettelijke goedkeuring van de plannen en de onteigeningen langer dan verwacht en bleven de particuliere investeerders jarenlang de kat maar uit de boom kijken.

Achterblijvende bewoners zaten tussen de verzakkende muren, lekkende daken en rondzwervende ratten. Leeggekomen panden kon de gemeente veelal niet onmiddellijk afbreken, omdat dan de belendende percelen zouden instorten. Dus werden ze dichtgetimmerd en de daken moedwillig vernield om te voorkomen dat krakers erin trokken. Tussen de afbraak mocht men destijds echter wel gratis parkeren.

Toen eind jaren zestig de kaalslag leidde tot een steeds troostelozer aanblik van de zuidelijke binnenstad, begon de kritiek op deze stadsvernieuwing aan te zwellen. Ook winkeliers uit de binnenstad die hun klandizie zagen verdwijnen, gingen zich roeren.

OMSLAG IN DENKEN

Langzamerhand kwam er een breuk in de aanvankelijk zo eensgezinde plaatselijke politiek. Ook landelijk werd de politiek van 'opruimen' van vervallen binnensteden steeds minder populair. Opknappen van oude wijken werd een leuze die veel buurten in beweging bracht. Met name in de PvdA leidde dat tot paleisrevolutie, na een dramatische verkiezingsnederlaag bij de statenverkiezingen in 1966.



↑ Vissen in de Gasthuislaan, ca. 1970. (foto Arie Schüller, SAD 259441)

Landelijk kwam in 1972 het kabinet Den Uyl aan de macht, waarin de legendarische Amsterdamse banketbakker Jan Schaeffer als staatssecretaris speciaal belast werd met de stadsvernieuwing. Het woord 'saneren' wilde hij niet meer horen. Hij kwam met een nieuw subsidiebeleid om oude woningen op te knappen in plaats van af te breken. Daarbij had hij het tij mee, want de huurwoningen in de oude wijken werden langzamerhand allemaal door de huiseigenaren te gelde gemaakt als koopwoning. De nieuwe bewoners waren nu niet meer de arbeidersgezinnen met vijf of zes kinderen, maar studenten en andere starters die niet voor een nieuwbouwwoning in aanmerking kwamen en hun eigen spaarcenten investeerden in kleine oude woningen.

BEKERING

Bij de officiële herziening van het Komplan in 1971 kwam ook het stedenbouwkundig bureau OD 205 tot bekering. De verkeersdoorbraken waren voorgoed van de baan. Hun rapport bepleitte nu 'stadserven' voor voetgangers en fietsers, waar auto's niet welkom waren. Dertienhuizen hoefde toch geen parkeerruimte meer te worden, de Raam en de noordzijde van het Rietveld niet afgebroken en de Doelenstraat niet meer verbreed. De 'uitholling van de woonfunctie van de binnenstad moet tot staan gebracht' en de overgebleven oostelijke stadsdelen moesten 'gerevalideerd', in plaats van gesaneerd.

In 1973 ging de eerste paal voor het project In de Veste de grond in, zeventien jaar na de presentatie van het plan. In 1976 werd het winkelcentrum door burgemeester A.P. Oele feestelijk geopend. Toen was het overigens nog niet klaar. Rondom het wat halfbakken winkelcentrum waren nog overal gaten, die opgevuld werden met nieuwe woningen, want dat mocht nu weer.

Kees van der Wiel is freelance historicus

↓ Een stenen popje, omstreeks 1550, uit de collectie van het Museum Boijmans Van Beuningen. Een van de vele bodemvondsten uit het saneringsgebied in Delft. (MBvB F 3355)

