

Dankzij urban designers en een ‘progressieve’ elite worden onze steden levenloze openluchtmusea

Posted on 21 mei 2026 by Hans Van Willigenburg

Ooit was de stad een *clash* tussen mensen, sferen, belangen, vervuilers, lawaaimakers. Dat idee van het botsen van krachten – ietwat romantisch wellicht, maar cruciaal om het een levend organisme te laten zijn – raakt steeds verder uit beeld. De afgelopen decennia is de stad meer en meer een aangeharkt park geworden, en dan niet alleen op plekken waar zich een aangeharkt park bevindt, maar zowat overal.

Wat zich ooit tot speeltuinen beperkte, zijnde het summum van veiligheid en het ideale eindstation van rubberen tegels, geldt nu voor (bijna) de hele stad: het moet er zo veilig, overzichtelijk, laagdrempelig, groen, lieflijk en (bij voorkeur) stil mogelijk zijn. En waar de stad op een van die criteria tekortschiet, staan er al snel *urban designers* te trappelen om datgene te herinrichten wat als rommelig (dus gevaarlijk, niet fotogeniek genoeg) wordt ervaren.

Poezelige huiskamers

Lieten steden zich ooit voorstaan op hun dynamiek, hun snelheid en hun anonimiteit (je kon er als individu in 'verdwijnen'), tegenwoordig zijn ze hard op weg snoezige, poezelige, door beveiligingscamera's nauwgezet in de gaten gehouden huiskamers te worden. En waar het uiterlijk te ruig is of het muzieklawaai (of ander gerucht) te hard tot op de straten doordringt, er iemand niet kan slapen, wordt stante pede een telefoontje naar de politie gepleegd. Volgt er al snel een optreden van een of meer agenten. En is men er als de kippen bij schande te spreken van de 'overlast', die, zo lijkt het, als een spook annex existentiële smet zo snel mogelijk verdelgd moet worden.

Alsof steden openluchtmusea zijn waar je niks mag horen, verstoren of verschuiven. Of een stofje zomaar mag rondvliegen.

Een paar jaar terug bezocht ik bevreemd de proefopstelling van een stad zoals men verwachtte dat-ie er in 2050 uit zou zien. In dat toekomst-decor kon je een kanon afschieten! Dankzij de dan gerealiseerde elektrificatie van het wagenpark, immers, rijden auto's, brommers, bussen en motoren zachtjes zoemend door het stratenstelsel. En ook visueel gaat er veel veranderen: kruispunten en asfaltwegen zullen niet langer, zoals nu, gezellige drukte uitstralen door een woud aan verkeers- en aanwijzingsborden. Nee, omdat we rond 2050 op elk moment van de dag en op elke denkbare plek een of andere gadget (een telefoon, een bril, een oordop, of iets anders) op of bij ons lichaam dragen, die ons middels navigatie continu vertelt welke route we moeten volgen, zijn openbare borden volledig overbodig geworden.

Combineer deze ontwikkeling naar stillere, schonere, overzichtelijkere steden met het gegeven dat de progressieve elite zich in steeds grotere percentages in de chique stadscentra vestigt, tot het gemotiveerdere gedeelte van het electoraat behoort en zich meer dan anderen laat gelden in overleg- en inspraakorganen, en je begrijpt waarom onze steden, zeker op de gezichtsbepalende plekken (afgezien van de soms slecht gemanagede vuilnisdiensten), zo *clean*, zo geordend en zo saai aan het worden zijn.

Mercedessen en BMW's

Kijk ook eens naar de nipte overwinning van Progressief Nederland (PN) bij de

onlangs gehouden gemeenteraadsverkiezingen in Rotterdam. Hoewel het zeer de vraag is of ze in hun eentje Rotterdam-The Hague Airport (het vroegere Zestienhoven) al de nek om kunnen draaien, gaan ze het op z'n minst proberen. In hun verkiezingsprogramma staat in ieder geval de wens opgetekend dat Zestienhoven plaats moet maken voor een met ecologische toeters en bellen aangeklede woonwijk, denkelijk vol bakfietsen, rubberen speelplekken en gezonde, aan fietssturen hangende lunchpakketjes. Deze toekomstige idylle mag volgens PN niet verstoord worden door vervelende en vervuilende 'indringers' als vliegtuigen, die ook nog eens ongewenste herrie, CO2 en (foei, naar winst strevende) zakenmensen binnenbrengen.

Rotterdam is niet de enige stad die (verder) dreigt te vertrutten. Onlangs trof ik in de binnenstad van Amsterdam plots om de paar honderd meter een snelheidsbord met 'maximaal 30 km' aan, en niet alleen in de binnenstad. Navraag leerde dat heel de hoofdstad is omgetoverd tot een grote 30 kilometer-zone.

En wat blijkt?

Ook andere steden overwegen een dergelijke stap te maken. *NRC*-legende H.J.A. Hofland, ooit uitgeroepen tot De Journalist van de Twintigste Eeuw, zal kirren van vreugde vanuit zijn graf: vast onderdeel in zijn artikelen en columns was namelijk zijn geklaag over te hard sjezende Mercedessen en BMWs, ofwel het proletendom dat binnensteden tot zijn grote ongenoegen terroriseerde met trots onder hun kont voortsnellende bolides. Die 'slag' lijkt door de nieuwe bestuurs-elites van PN en D66 ten nadele van de proleten te zijn beslecht.

Gedwongen tot een sukkeltempo door de straten van de hoofdstad sturend, moest ik onlangs terugdenken aan mijn vroege jeugdjaren waarin ik in kleine namaakauto's van het verkeerspark Assen, meen ik, al trappend grassprietje voor grassprietje voorbij zag komen.

Provincie ruimdenkender dan de stad

Ras-Amsterdammer en bekend filmregisseur Eddy Terstall, levenslang geworteld in De Jordaan, ziet met lede ogen aan hoe de sjeu uit zijn biotoop wordt gezogen, en hem steeds minder inspireert tot het vertellen van verhalen. 'In de provincie gaat het er nu vaak ontspannener, ruimdenkender en toleranter aan toe dan in de studentensteden,' vertelt hij naar aanleiding van een landelijke tour met zijn film

annex nationale epos *Land van Johan*. 'Bij een vertoning in Purmerend of een andere plek buiten de stadsring ervaar ik dat mensen veel meer tegen een stootje kunnen. Minder snel gekwetst zijn. En onderlinge verschillen makkelijker accepteren.'

Voeg bij de geschetste 'rubberen tegel'-druk het feit dat wonen in steden de afgelopen decennia astronomisch duur is geworden, alsmede dat de spreekwoordelijke ruggengraat van de samenleving (agenten, verplegers, onderwijzers, leraren) het niet meer kan opbrengen er te wonen, en je begrijpt dat steden (met Amsterdam en Utrecht als koplopers) een steeds sektarischer karakter krijgen.

Want ondertussen 'verharden' de *suburbs* zich tot enclaves voor laagbetaalde dienstverleners die de rijken in de stadscentra van maaltijden, online bestelde pakketjes, schone straten, supermarktboodschappen en (in de meer criminele sfeer) soft- en harddrugs voorzien. Ofwel, de stad dreigt af te glijden naar het zijn van een schizofrene zone, waar hoog- en laagbetaalden langs elkaar heen leven. En de sociale cohesie ver te zoeken is.

Terug naar de jaren '50

In het meest ironische geval trekken de progressief *angehauchte* hoofdstedelingen naar elke tentoonstelling, herdenkingsbijeenkomst en debatavond het koloniale verleden en de slavernij tot onderwerp hebbend, onderwijl hun huisdier, verstofte zijkamers of eigen peuters voor een karig uurloon achteloos uitbestedend aan laagbetaalden.

Behalve een permanente angst voor controleverlies kenmerkt de moderne stad zich door inwoners die doodsbang zijn voor het verkeerde morele standpunt.

Ja, onze metropolen lijken 'terug' te transformeren naar de benauwde sfeer van de jaren '50.

Wynia's Week *brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week,* ***156 keer per jaar****, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk.* ***Doet u (weer) mee?*** *Hartelijk dank!*