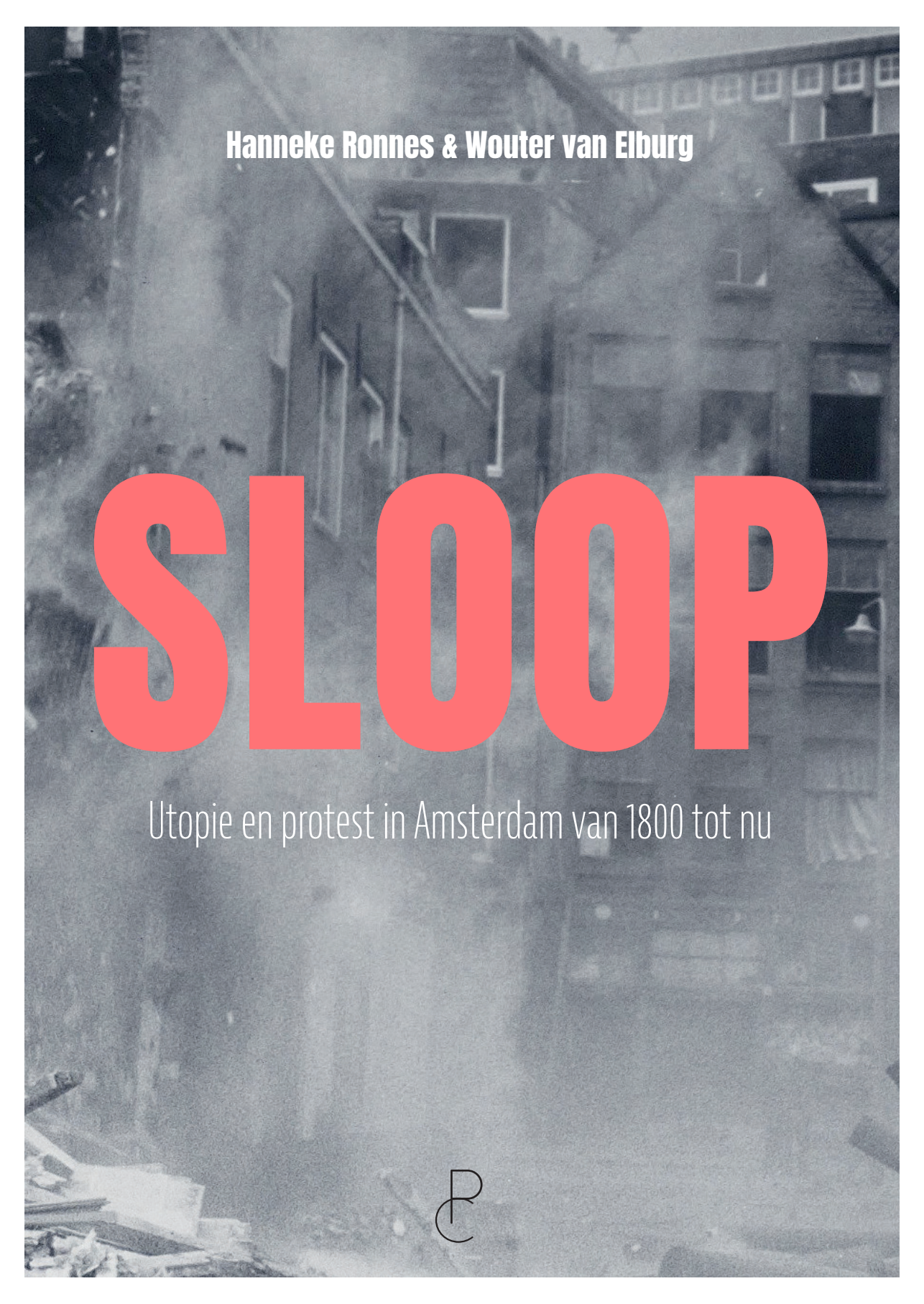




Hanneke Ronnes & Wouter van Elburg

SLOOP

Utopie en protest in Amsterdam van 1800 tot nu



SLOOP

Colofon

Copyright: © 2024 Hanneke Ronnes en Wouter van Elburg

Uitgave: Uitgeverij Panchaud (www.panchaud.nl)

Vormgeving: Karin Kuiper (www.muskunst.nl)

Omslag voor: Sloop in de Nieuwmarktbuurt, 1975 (detail). (ANEFO, Archief Dagblad Het Vrije Volk, Stadsarchief Amsterdam)

Omslag achter: Sloop van de Blaaskop, 1982 (Martin Alberts, Stadsarchief Amsterdam)

ISBN 978-90-831136-9-2

Deze publicatie is mede tot stand gekomen dankzij financiële ondersteuning van de volgende instellingen:

Amsterdams Universiteitsfonds

J.E. Jurriaanse Stichting

Professor Van Winter Fonds

De Gijselaar-Hintzenfonds



AMSTERDAMS
UNIVERSITEITSFONDS

www.amsterdamsloopt.nl



Hanneke Ronnes & Wouter van Elburg

SLOOP

Utopie en protest in Amsterdam van 1800 tot nu



Inhoud

Inleiding 9

1 Palimpsest van de vroege stad 19

2 Modernisme en nationalisme, de 19de eeuw 37

3 Socialistische utopieën, schaalvergroting en de oorlog, 1900-1945 59

4 Functionalisme en cityvorming, 1945-1975 79

5 Blinde vlekken, 1975-2000 105

6 Historisch Amsterdam en het grote geld, de 21ste eeuw 129

Conclusie 141

Case studies 155

Woonhuizen en winkels 157

Stadspoorten 163

Verwaarloosde woningen 167

Gasfabrieken 171

Boerderijen 173

Hofjes en verzorgingshuizen 177

Speculatie 181

Kattenburg 183

Een arbeidersstraat 189

Krakers tegen Schaeffer 191

De Jodenbuurt 195

Het eerste kinderziekenhuis 201

Nieuwe stadsvernieuwingsgolf 205

Particuliere sloop 209

Literatuur 213

Noten 229

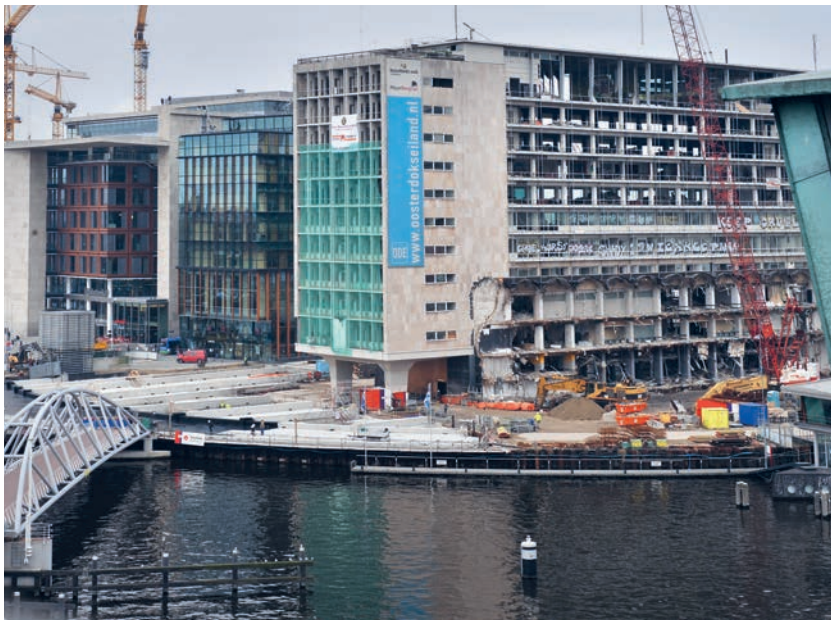
Sloop

Inleiding

Dit boek gaat over een Amsterdam dat niet meer bestaat.¹ De verschillende gedaantes die de stad in de loop van de tijd heeft aangenomen – de verschillende versies van zichzelf – zijn grotendeels vervaagd, overschreven en vergeten. Hoewel Amsterdammers al eeuwenlang in een historische stad geboren worden, is dit steeds een andere. Alleen de meest tot de verbeelding sprekende, grote of beladen bouwwerken hebben in het collectieve geheugen een leven na de sloop. De meerderheid van de huizen, fabrieken, ateliers, postkantoren, winkels en gebedshuizen verdwijnt geruisloos, slechts een enkel gebouw wordt vroeg of laat gemist. In dit boek staat de negatiedruk van het huidige Amsterdam, de verdwenen historische bebouwing, centraal. Het zwaartepunt ligt bij de twintigste eeuw, een tijd van rigoureuze sloop maar ook van uitvoerige discussie, en



Afbraak van het Koloniaal Etablissement aan de Westerdoksdijk, 2009. (S. Schoenmakers, Collectie S. Schoenmakers, Stadsarchief Amsterdam)



Afbraak van het Stadspostkantoor (rechts op de foto) op het Oosterdok, 2010. (D. Kransberg, Collectie Stichting IJbeeld, SAA)



Sloop van het Wibauthuis aan de Wibautstraat, 2007. (M. Alberts, SAA)

bij de huidige situatie waarin historische architectuur het nog vaak aflegt tegen vastgoedbelangen in Amsterdam.

De gebouwde stad zoals we die nu kennen is ontstaan op het snijvlak van toeval en planning en van pragmatisme versus esthetische ambities. De meer toevallige, geleidelijke ontwikkelingen – een grillig stratenpatroon, waterlopen omgevormd tot grachten, nauwe straatjes – worden nu zeer gewaardeerd. De receptie van het Amsterdam van de tekentafel wisselt: hoewel de Grachtengordel en het Vondelpark bijzonder geliefd zijn, geldt dit veel minder voor het Algemeen Uitbreidingsplan (jaren 1930, grotendeels uitgevoerd na de Tweede Wereldoorlog) en de Bijlmer. Of panden in het verleden onder architectuur gebouwd zijn of snel en goedkoop zoals de meeste huizen van de 19de-eeuwse Ring, heeft weinig invloed op de huidige waardering: deze is in beide gevallen positief. Oude gebouwen worden bijna zonder uitzondering ‘mooi’ en ‘sfeervol’ gevonden, en het verdwijnen ervan is ‘zonde’. Maar sloop is aan de orde van de dag in Amsterdam. Daarvoor zijn verschillende redenen, vrijwel alle financieel, die neerkomen op het simpele principe dat als een pand afgebroken wordt er op dezelfde plek een dieper, hoger of duurder en dus winstgevender gebouw kan worden neergezet.



Van Ostadestraat 226, bestemd voor sloop, 2004. (M. Alberts, SAA)

Dit was in het verleden anders. Gebouwen verdwenen in het jonge Amsterdam vaak geruisloos uit het straatbeeld, lang niet altijd om eraan te verdienen maar omdat ze in elkaar zakten of in de weg stonden. Sloop werd toen niet of nauwelijks betreurd; breed gedragen sloop-spijt ontstond pas in de negentiende eeuw. De Franse Revolutie en de daaropvolgende Napoleontische oorlogen trokken een spoor van vernieling door Europa. Nederland had vooral te lijden onder de economische achteruitgang door het oorlogsgeweld, met als gevolg leegstand, afbraak, en soms ook het spontaan instorten van huizen en gebouwen.

Toen de economie van Amsterdam zich herstelde zorgden stadsuitbreidingen, infrastructurele ontwikkelingen en de industrialisering voor nog meer destructie. Deze slooputbarsting vond niet geruisloos plaats: de grote veranderingen die het teweegbracht maakten indruk en wakkerden een groeiende interesse in het verleden aan. Maar deze 'historiezucht' had ook andere wortels.² De snelle politieke, maatschappelijke en technologische veranderingen en de radicale paradigmawijzigingen van de romantiek en het modernisme zorgden voor een nieuw perspectief op zowel de toekomst als het verleden. Vooral de democratisering van dit historisch bewustzijn waarbij steeds meer mensen gevoelig werden voor geschiedenis leidde tot aanzwellende onvrede over de teloorgang van de historische stad én tot de eerste aanzetten om afbraak te voorkomen.

Hoewel de omvangrijke afbraak van de historische stad een schokgolf veroorzaakte die de weg plaveide voor een eerste vorm van monumentenbeleid en -regelgeving, is het een van de paradoxen van de stadsgeschiedenis dat het steeds feller opblaiende maatschappelijk debat hierover niet tot minder sloop heeft geleid. De sloopprojecten van de negentiende eeuw vormden slechts de opmaat voor de nog veel omvangrijkere afbraak die de twintigste eeuw zou kenmerken. Deze radicale ingrepen, zoals de sloop als gevolg van de Woningwet (eerste decennia van de twintigste eeuw), de afbraak van Kattenburg (1962-1971) en de Waterloopleinbuurt (jaren '60-'80), werden soms ingegeven door sociaal-maatschappelijke en stedenbouwkundige visies, maar vaker, zo zal blijken, was sprake van opzichtig falen. De scherpe cesuren – het verdwijnen van historische wijken en toonaangevende gebouwen – hebben het aanzicht van Amsterdam ingrijpend veranderd en zelden ging het daarbij, is de communis opinio, om een verbetering. Zelfs de initiatiefnemers van de stadsvernieuwing die sloop-nieuwbouw steevast aankondigden als een verbetering van de bestaande situatie, veranderden later vaak van mening en erkenden dan hun overmoed. De consensus over het falende stedenbouwkundige en monumentenbeleid van grote delen van de twintigste eeuw is opvallend: niemand die

tegenwoordig nog de Jordaan, het Prinseneiland of het Singel wil slopen, en over wat destijds wel verdween – de Nieuwezijds Kapel, het Panoramagebouw op de Plantage Middenlaan of het dorpje Sloterdijk als gevolg van de bouw van het gelijknamige station – overheerst spijt.³

Eind twintigste eeuw leek door de opeenstapeling van de Monumentenwet, het aanwijzen van beschermde stadsgezichten en ordetoeckenningen, een einde te zijn gekomen aan sloop van historische architectuur in Amsterdam. Hoewel zeker geen rookgordijn, blijkt de wet- en regelgeving die met zoveel moeite tot stand is gekomen, met name buiten het historische centrum niet veel meer dan schijnveiligheid te bieden. De rijks- en gemeentemonumenten zijn vaak (maar niet altijd) veilig, maar die liggen met name in de binnenstad die ook al beschermd stadsgezicht is. Terwijl het centrum dus dubbel beschermd is, geldt voor de rest van de stad meestal het omgekeerde: daar hebben historische gebouwen bijna nooit de monumentenstatus en liggen ze meestal ook niet in een beschermd stadsgezicht. Vanwege de combinatie van deze gebrekkige bescherming met enorme winstmarges in de vastgoedsector, de grote vraag naar woningen, en de internationalisering van de woningmarkt, staat de historische bebouwing onder enorme druk.⁴ Vooral in Zuid heeft het uitblijven van de toekenning van de status van beschermd stadsgezicht voor het noordelijke deel van Zuid (de Vondelparkbuurt) grote gevolgen gehad, en is de buurt een paar jaar geleden op drie prominente plekken – het Valeriusplein, de Van Eeghenstraat en de noordkant van de Apollobuurt – geschaad.

In 2022 zijn een aantal nieuwe gemeentelijke beschermde stadsgezichten (behalve Oud-Zuid, ook de Admiralenbuurt en Betondorp) aangewezen, meer aanwijzingen zijn nodig. Behalve het verlies aan historische bebouwing is de schaalvergroting die op sloop volgt problematisch. Waar in de jaren '70 en '80 van de twintigste eeuw de afgebroken drie- of vier-laags-etagewoningen werden vervangen door even hoge appartementengebouwen, geldt tegenwoordig de overtreffende trap en komen op de plek van de gesloopte historische huizen in veel gevallen vrij kolossale wooncomplexen tot stand die vaak niet alleen veel groter, maar ook hoger zijn dan wat het verving. Het feit dat het slopen zelf door het sterk verbeterde, grote materieel zoveel sneller gaat, draagt bij aan de laagdrempeligheid van sloop. Ook buiten de A10 vormt afbraak een steeds grotere bedreiging. Onder het mom van een betere sociaal-economische samenstelling van de bevolking is in de Westelijke Tuinsteden de afgelopen decennia op grote schaal sloop-nieuwbouw gepleegd. De discussie of daarmee het gerenommeerde plan Van Eesteren niet te veel wordt aangetast en of het sociale

klimaat in de buurt verbeterd is, wordt niet of nauwelijks gevoerd. Voor wat betreft de Bijlmer wordt sloop gezien als een oplossing voor de planologische fouten die in het verleden zijn gemaakt, maar of je deze fouten oplost met (het niet duurzame middel van) sloop wordt net zomin bediscussieerd.

Uit opiniestukken in de dagbladen en op online fora en social media blijkt dat de huidige afbraak van historische panden en bouwblokken, vooral binnen de ring, met stijgende verbazing wordt gadeslagen. Grootschalige afbraakprojecten hebben de schijn een historisch fenomeen te zijn, horend bij de doldwaze jaren '60 toen groteske plannen uitgerold werden over snelwegen dwars door het centrum. Hoewel dit soort utopische vergezichten voorgoed tot de verleden tijd behoren, is het aantal sloopprojecten in Amsterdam nog altijd heel groot, vooral sinds het einde van de financiële crisis in 2012.

De woningnood in de hoofdstad roept soms de vraag op of het wel zo erg is dat er gesloopt wordt. Maar sloop-nieuwbouw leidt lang niet altijd tot een grotere woningvoorraad. Steden zijn, zo luidt een ander weerwoord, weerbarstig – of in ieder geval weerbarstiger dan vaak wordt aangenomen door de ‘misantropische’ *urban theorists*. Inderdaad zijn veel van de huizen die in de zeventiende



De afbraak van Café Bisschop op de hoek van de Dam en het Damrak, 1933. (Polygoon, SAA)

en achttiende eeuw gesloopt zijn vervangen door panden die wij nu ook weer als waardevol erfgoed beschouwen.⁵ Maar het is de vraag of de sloopcampagnes van de twintigste eeuw in combinatie met de huidige sloopgolf waarbij juist die delen van de stad getroffen worden die eerder – vaak miraculeus – ontsnapt zijn aan de sloophamer, de historische stad geen onherstelbare schade hebben toegebracht. Kan de stad, met andere woorden, op deze plekken nog wel terugveren? En als dat niet het geval is en hele delen van de stad uitgegumd zijn en herschreven of heruitgevonden moeten worden, is dat misschien inderdaad reden tot enige misantropie.

Henri Lefebvre noemde de stad een halve eeuw geleden een steeds abstraktere en homogenerere plek, waar onder invloed van de macht van de financiële markt de historische (en, nog profetischer, de natuurlijke) stad verdrukt werd. Als een van de eersten wees hij erop dat het stedelijke landschap niet alleen een fysieke, maar ook en vooral een sociale en mentale plek is, waar *la vie quotidienne* – het gehele, volumineuze en complete dagelijkse leven – zich afspeelt en vorm krijgt.⁶ De volgende hoofdstukken beschrijven niet alleen de lange geschiedenis van sloop in Amsterdam en de vele versies van Amsterdam die er niet meer zijn, maar proberen ook de vraag te beantwoorden waarom gesloopt wordt, en hoe de emoties die afbraak oproept verklaard kunnen worden.⁷



Sloop van een huizenblok tussen de Hermietensteeg en de Vissteeg, zoals vastgelegd door de tekenaar H.M.J. Misset. Gezien vanuit wat toen nog de Warmoesstraat was, in westelijke richting naar de Dam, 1912. (H.M.J. Misset, SAA)



Houten huizen in de Goudsbloemstraat na een brand, 1682. (J. van der Heyden, Atlas Splitgerber, SAA)

1 Palimpsest van de vroege stad

Studies over sloop gaan zelden over de middeleeuwse en vroegmoderne stad. De afbraak van historische architectuur heeft doorgaans betrekking op de negentiende en twintigste eeuw toen steden in rap tempo veranderden en de interesse in het (nationale) verleden een hoogtepunt bereikte. Toch bestonden in eerdere perioden al op verschillende plekken anti-sloopwetten. In 47 na Christus verbood keizer Claudius de aankoop van huizen met als doel de sloop ervan, omdat dit het aanzien en de eer van Rome zou aantasten. In het dertiende-eeuwse Toscane werden vergelijkbare wetten uitgevaardigd met het oog op de esthetische kwaliteit van de steden. Ook in andere landen was het soms al vroeg verboden om te slopen. De toenmalige motieven om afbraak te voorkomen waren niettemin onvergelykbare met het alarmisme dat later zou ontstaan. Het ingrijpen van Claudius toont aan dat het in Rome juist praktijk was veel te slopen, en in het middeleeuwse Toscane was het doel van de wet niet de bescherming van historische gebouwen maar het behoud van een mooi stadsaanzicht; als een oud huis vervangen werd door een beter gebouw, mocht het wel worden gesloopt.¹ De fascinatie voor het antieke verleden tijdens de renaissance en het humanisme betekende een eerste, voorzichtige kentering.² In navolging van figuren als Poggio Bracciolini en Flavio Biondi die tijdens het *quattrocento* de historische overblijfselen in Rome onderzochten en probeerden te beschermen, startten oudheidkundigen elders in Europa in de zestiende eeuw met het inventariseren en publiceren van Romeinse vondsten en andere oudheden.³ In Nederland deden Johannes Smetius en Arnold Buchelius onderzoek naar de Romeinse maar ook latere geschiedenis van steden als Nijmegen en Utrecht en maakten zij zich druk om het iconoclasme als gevolg van de Reformatie: Buchelius vond calvinisten nog 'barbaarser dan de Gothen'.⁴ Hoewel deze oudheidkundigen onmiskenbaar deel uitmaakten van een groeiende groep van historisch geïnteresseerden, waren zij als hoeders van erfgoed roependen in de woestijn. De jonge stad Amsterdam veranderde in de late middeleeuwen en vroegmoderne periode meerdere keren van gedaante, maar veel commentaar leverde dit niet op.

Overschreven

Het aanzien van middeleeuws Amsterdam veranderde driemaal ingrijpend. De eerste grote gedaanteverwisseling was de verstedelijking in de veertiende eeuw van het tot dan toe agrarische landschap.⁵ Amsterdam breidde vanaf de dam in de Amstel flink uit in zowel oostelijke als westelijke richting. Er werden nieuwe grachten gegraven en de bebouwing werd hoger en dichter. Aanvankelijk verstedelijkte vooral nog lege delen van Amsterdam rond de Oude Kerk en de Heilige Stede, maar al snel is er ook sprake van verdichting van het al bewoonde gebied. Amsterdam kreeg steeds meer stedelijke kenmerken waaronder nieuwe openbare gebouwen. Zo werd tussen 1391 en 1398 een aantal huizen weggebroken op 'de Plaats' (de latere Dam) – mogelijk de vroegst gedocumenteerde sloop in Amsterdam – om ruimte te maken voor een stadhuisgebouw.⁶

Twee ongekend felle stadsbranden in de vijftiende eeuw luidden de tweede ingrijpende wijziging in het stedelijk weefsel in. Over de eerste grote stadsbrand in 1421 is weinig bekend. Waarschijnlijk is er veel verloren gegaan want alleen in de kapconstructie van de Oude Kerk is hout aanwezig van vóór deze brand.⁷ De tweede grote stadsbrand van 1452 was zo desastreus dat Thomas à Kempis schatte dat twee-derde van Amsterdam weggevaagd was.⁸ De eerste bouwvoorschriften van de stad die naar aanleiding van de ramp werden ingevoerd, waren dan ook vooral gericht op brandpreventie. Zo mochten na 1452 de zijmuren van huizen niet meer in hout worden gebouwd. Daarnaast kwam er een verbod op het gebruik van 'weke' materialen zoals riet voor het dak. De bouwvoorschriften sorteerden soms effect: het stadsbestuur beval een aantal keer tot de afbraak van 'gevaarlijke' huizen, zoals in 1469 toen huizen naast de Sint Jacobskapel en ten noorden van het Minderbroedersklooster werden afgebroken.⁹ Doorgaans trokken Amsterdammers zich echter weinig aan van de voorschriften; omdat baksteen duur was, net als de stevige fundering die in de drassige Amsterdamse grond nodig was voor een stenen huis, vond de herbouw van de stad, zeer tegen de zin van het stadsbestuur in, voornamelijk plaats in hout.¹⁰ De houten huizen en de beperkte blusmiddelen zorgden ervoor dat brand nog lange tijd een bedreiging vormde voor de stad.¹¹

Vanaf de jaren twintig van de zestiende eeuw veranderde Amsterdam voor de derde keer ingrijpend met de verstening van de tot dan toe met name houten stad. De 'Grote Herbouw van Amsterdam' was het gevolg van een nieuw door keizer Karel V in 1521 uitgevaardigd verbod op houten wanden in huizen, nu aangevuld met de verplichting al bestaande houten panden af te breken en te

vervangen door stenen huizen. De voorschriften werden gecontroleerd door rooimeesters die inspecties uitvoerden en sloop mochten verplichten.¹² De strenge voorschriften en het sloopmandaat verklaren waarom er in Amsterdam nauwelijks huizen bestaan van voor deze periode.¹³ Een in 1565 aanvullende, stedelijke bouwverklaring zou tot diep in de negentiende eeuw gelden als 'de grondwet voor het bouwen'. De verordening had vooral betrekking op het bouwen in steen en werd meermaals aangevuld met extra voorschriften, deels ook als reactie op stadsbranden elders.¹⁴ De nieuwe stenen huizen kregen een of twee extra verdiepingen, lucratief en ook nodig voor de snelgroeiende bevolking. De aanleiding voor de verstening was dan ook niet alleen het gevolg van (Keizerlijke) verordeningen en stadskeuren, maar ook van demografische druk en financieel beleid.¹⁵

Het eerste overzicht van de bebouwing van Amsterdam, weergegeven op het schilderij (1538) en de daarvan afgeleide beroemde vogelvluchtkaat (1544) van Cornelis Anthonisz, laat een stad zien in transitie van hout naar steen. Op-



Oudezijds Achterburgwal met oude huizen, sommige met houten hangkeukens. Foto ca. 1880-1890. Vrijwel alle bebouwing is hier later door nieuwbouw vervangen. (H. de Louw, Collectie Frits Knuf, SAA)



Het oude stadhuis van Amsterdam, voor het afbreken van de torenspits in 1615 en de rest omstreeks 1648, ca. 1606-1615. (C.J. Visscher, SAA).

vallend is de enorme stedelijke dichtheid. Door de economische groei en het toenemende aantal markten in de stad was er vrijwel continu sprake van ruimtegebrek. Soms werd in sloop een oplossing gezocht. Het stadsbestuur kocht begin zestiende eeuw een aantal keer huizen op rondom 'De Plaats' ten westen van de Dam en liet ze afbreken om zo de openbare ruimte te vergroten. Ook werden over kloosterterreinen nieuwe straten gerooid en doorbraken gemaakt om de stadsdelen beter met elkaar te verbinden. De kaart toont ook de 'voorstad' buiten de stadsmuren, ontstaan als gevolg van de voortdurende bevolkingsdruk. Rond het midden van de zestiende eeuw stonden aan de andere kant van de stadsmuren honderden huizen die volgens het stadsbestuur illegaal waren gebouwd.¹⁶ Dit waren in hout opgetrokken panden van matige kwaliteit, die niet voldeden aan de bouwvoorschriften en stadskeuren van Amsterdam. De huizen betekenden niet alleen een gevaar voor bewoners, maar belemmerden ook het zicht op het omringende land en de eventueel naderende vijand die zich hier zou kunnen verschansen. Bewoners van de Lastage aan de oostkant van de binnenstad, toen nog buitenstedelijk gebied, hadden last van plunderende Gelderse troepen en wilden om die reden graag binnen de stadsmuren wonen. Eind zestiende eeuw, tijdens de 'Eerste en Tweede Uitleg', werden de grenzen van de stad verlegd en werd De Lastage onderdeel van Amsterdam, maar daarbij werd het bezit van de 'illegale' bewoners in de Lastage na veel gesteggel grotendeels onteigend en gesloopt.¹⁷ De kenmerkende lange, smalle gebouwen van de touwslagerijen en lijnbanen die voor de onteigening en sloop in de Lastage gevestigd waren, zijn nog zichtbaar in het huidige stratenpatroon

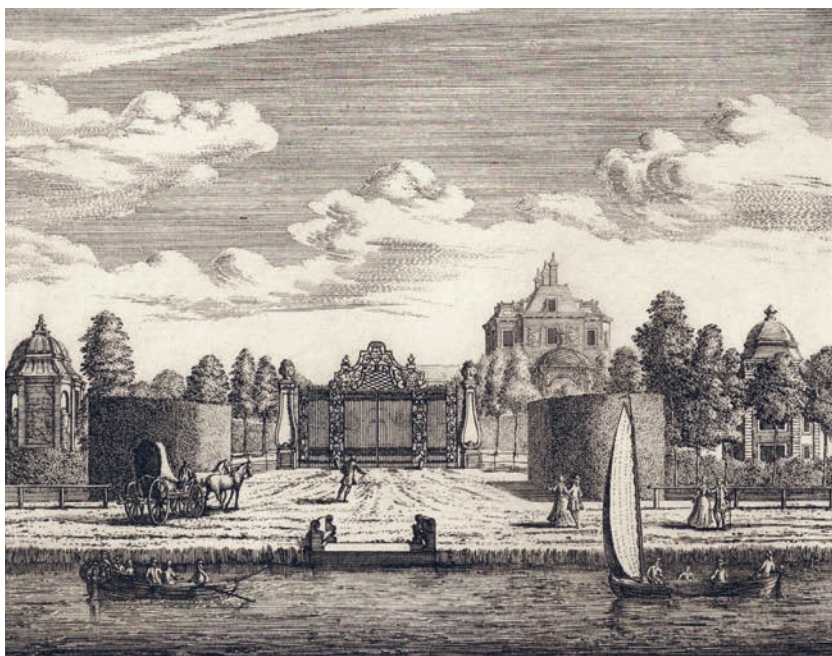


De stadswal bij de Regulierspoort met rechts de illegaal gebouwde houten voortstad, ca. 1636. Later kwam hier het Reguliersplein, nu Rembrandtplein. (C.J. Visscher, SAA)

met zijn vele lange straten zonder dwarsstraten.

De bouw van de nieuwe vestingwal (1585-1586), en de afbraak van de vijftiende-eeuwse stadsmuur die nog zestien tot achttien jaar binnen deze omwalling lag, waren een andere cesuur in de vroege stadsgeschiedenis. Met de sloop van de oude muur aan het begin van de zeventiende eeuw verdwenen ook de meeste torens, net als de veelal armoedige woningen in de bogen onder de weergang.¹⁸ Er is weinig overgebleven van de vroegste stad; alleen delen van de middeleeuwse rondelen, poorten en muren bestaan nog, waaronder de onderstukken van de Munttoren, Montelbaanstoren en Schreierstoren. Het best bewaard is de Sint Anthoniespoort, die – in een zeer vroege vorm van herbestemmen – al in de zeventiende eeuw werd omgevormd tot waag en gildehuis.¹⁹

Bij de aanleg van de grachtengordel werden nog meer voorsteden gesloopt. Het stuk voor stuk onteigenen en afbreken van de huizen tijdens de Derde Uitleg kostte het stadsbestuur veel moeite, rechtszaken en geld, wat het ontstaan van de grachtengordel behoorlijk vertraagde.²⁰ Omdat de stad vóór de uitleg



De buitenplaats Tulpenburg, ca. 1730. In 1784 werd deze buitenplaats gekocht door Frederik Kaal en kort daarna afgebroken. (A. Rademaker, Collectie Atlas Dreesmann, SAA)

van de grachtengordel in een paar gevallen bouwwerken buiten de toenmalige stadsmuren vergund had, was onteigenen en afbreken niet altijd mogelijk. Met name bij het graven en aanleggen van de tweede helft van de grachtengordel in de late zeventiende eeuw, de Vierde Uitleg, zorgde dit voor problemen en verdween uiteindelijk niet alle oude bebouwing. De buiten de stadsmuren gelegen leerlooierij van Jacob Hamer lag na het graven van de grachten midden in een bouwblok tussen de Prinsengracht, Keizersgracht, Leidsegracht en Leidsestraat. Het houten gebouw stond schuin op de nieuw uitgelegde kavels en voldeed aan geen enkele stedelijke keur. De stankoverlast – een leerlooierij lag meestal buiten de stad vanwege de stank – en armoedige toestand van het gebouw zullen een doorn in het oog zijn geweest van de nieuwe chique grachtengordelbewoners, die naar mogelijkheden zochten om het gebouw af te kunnen breken. Omdat de leerlooierij met toestemming van de stad was gebouwd, sneuvelde elke poging; de stad gaf Hamer zelfs juridische bijstand. Pas na het faillissement van het bedrijf in 1683 kon het pand alsnog worden gesloopt.²¹

En er werd meer afgebroken binnen de stadsmuren. De bouw van een van de belangrijkste Amsterdamse historische monumenten van nu, het Stadhuis of Paleis op de Dam van Jacob van Campen, veroorzaakte in het midden van de zeventiende eeuw grootschalige sloop. Voor het nieuwe gebouw, een vroeg prestigeproject van de jonge rijke stad, werden het oude stadhuis, het Sint Elisabeth Gasthuis en 65 woonhuizen in de directe omgeving afgebroken, een staaltje *cityvorming avant la lettre*.²² Toch was het geen uitzonderlijk slooppject voor de Dam, die in de loop van de eeuwen meermaals werd vergroot ten koste van omringende huizenblokken. De Nieuwe Kerk werd tot in de zestiende eeuw omringd door woonhuizen en een kerkhof. Ook aan de oostkant van de Dam zijn tientallen huizen gesloopt om het plein te vergroten.

Kaalslag en instortingen

Eind achttiende eeuw zorgde de economische neergang voor meer slooppjecten, zowel binnen als buiten de stadswallen. Eén type gebouw dat bijzonder vaak ten prooi viel aan de slopershamer was de buitenplaats, waarvan er rond Amsterdam in de zeventiende en begin achttiende eeuw door welgestelde Amsterdammers ongeveer 600 gebouwd waren. Vooral eind achttiende eeuw werden deze buitenplaatsen langs de Amstel, Het Gein en in de Watergraafmeer, in rap tempo afgebroken. Berucht was de speculant Frederik Kaal die

buitenplaatsen opkocht, sloopte en de materialen verkocht; het naar hem ver-
 noemde woord 'kaalslag' wordt nog altijd gebruikt voor grootschalige sloop-
 campagnes.²³ In zijn loodsen stonden de restanten van de buitenplaatsen: '308



Het Rooms-Katholieke Weeshuis op het Spui voor de sloop en nieuwbouw. Deze afbeelding én een
 afbeelding van de nieuwbouw moesten de verbetering aantonen. Prent uit de *Maandelijkse Mercurius*
 van augustus 1786. (B. Mourik, Atlas Dreesmann, SAA)

eiken vensters, acht wenteltrappen, 120 spiegelruiten, honderden stenen zuilen, twee dozijn ijzeren hekken, achtendertig tuinbeelden, een marmeren fontein en twee zonnewijzers (...) vloertegels, duivenhokken, molenwieken, grafzerken, toneeldoeken, etc.²⁴ De verkoop van de grond samen met de materialen lijkt een lucratieve handel te zijn geweest. Kaal kocht in 1779 bijvoorbeeld de buitenplaats Pauw en Hagen in de Watergraafsmeer voor 5.000 gulden en verkocht na sloop enkel de 'Platte Grond' voor 4.900 gulden, waardoor de verkoop van de bouwmaterialen grotendeels winst was.²⁵ Ook begin negentiende eeuw zijn nog veel buitenplaatsen afgebroken. Van de honderden buitenplaatsen die ooit langs de Amstel, het Gein, in de Beemster en de Watergraafsmeer stonden, bestaan er nog maar enkele.²⁶ Hoewel het buitenplaatsenlandschap bijna helemaal verdwenen en vergeten is, leven sommige buitenplaatsen voort in straatnamen – de Overamstelstraat, Welnastraat, Lindenhoevestraat en Solitudolaan – in Amsterdam-Oost.

Andere gebouwen verdwenen omdat ze niet langer aan de klassieke, esthetische standaarden van de tijd voldeden. Na een periode waarin 'Franse' Lodewijkstijlen grote populariteit genoten, brak een tijdperk van anti-Frans sentiment aan en van de 'Hollandse Herleving', de herwaardering van de zeventiende-eeuwse classicistische architectuur. Het bekendste voorbeeld in deze stijl is het door Abraham van der Hart in 1783-1787 ontworpen Maagdenhuis op het Spui. Het werd gebouwd op de plek van een tehuis dat bestond uit een groot aantal samengesmolten, sobere, oude huisjes. Het tijdschrift *De Maandelykse Nederlandsche Mercurius*, het eerste architectuurtijdschrift in Nederland, publiceerde afbeeldingen van zowel de oudbouw als de nieuwbouw, bedoeld om de 'verbetering' te laten zien.²⁷ In hetzelfde tijdschrift stonden ook andere voorbeelden van verbouwingen die panden een 'modieuzer' uiterlijk moesten geven, zoals de Waag, de Vleeshal, de Stadsgeschut- en Klokgieterij, de Schreierstoren, de Kweekschool voor de Zeevaart en het Huis onder het Zeil op de Dam. Het ging in al deze gevallen niet om volledige sloop, maar om grote verbouwingen.²⁸ Hetzelfde gebeurde met veel woonhuizen: onderhoudsarme lijstgevels vervingen de voor Amsterdam karakteristieke trap-, hals- en klokgevels en natuurstenen bekroningen werden verruild voor gemetselde bakstenen toppen en houten lijsten. Dit was goedkoper, maar de versobering werd ook als een 'verbetering' gezien in een tijd waarin strenge classicistische lijstgevels hoog werden gewaardeerd. Toch was er óók kritiek op deze praktijk.²⁹ Zo stelde de dichter Potgieter de retorische vraag: 'Waar rees, hoe vaak de moker klonk, iets schooners op dan wat er zonk?'³⁰



De ingezakte huizen op het Leidseplein, 1806. (Collectie Atlas Dreesmann, SAA)



Het Oost-Indisch Zeemagazijn, na de instorting in 1822. (SAA)

De economische malaise nam in de eerste helft van de negentiende eeuw verder toe. Het zogenaamde ‘kloppende hart van Nederland’ – waarvan staatsman Thorbecke opmerkte dat het wel ‘tamelijk flauw’ klopte – brokkelde af.³¹ Door een gebrek aan onderhoud stortten verschillende gebouwen in. Een hele rij huizen tussen de Lange Leidsedwardsstraat en het Leidseplein begaf het in 1806; nog hetzelfde jaar verscheen er een afbeelding van het troosteloze geheel in de *Mercurius*.³² Tot frustratie van omwonenden en commentatoren werd het puin niet opgeruimd. Om de armoedige toestand aan het oog te onttrekken werden wel houten schotten rond de ruïnes geplaatst. Vijftig jaar later waren de ruïnes nog steeds niet verdwenen.³³

Het meest spraakmakend was de teloorgang van het gigantische Oost-Indisch Zeemagazijn (1661-1663) op Oostenburg, waarvan in april 1822 spontaan de rechtervleugel bezweek en later ook een groot gedeelte van de rest van het gebouw. Bij het ongeval viel een dode en ging een grote hoeveelheid opgeslagen graan verloren. Ramptoeisten en Koning Willem I kwamen op de enorme ravage af en voeren met bootjes langs de ruïne.³⁴ Om nieuwe ongelukken te voorkomen en te verhullen dat de stad er slecht bij stond werd vaak gekozen voor sloop, soms ook om de onroerende goederenbelasting te omzeilen. Achter schotten en tuilmuren veranderde Amsterdam in een Potemkin-dorp. De vervallen aanblik was deels het gevolg van een gebrek aan investeringen uit het Rijk, omdat men in Den Haag bang was dat Amsterdam anders teveel als ‘bevoorrecht’ zou worden gezien. Het contrast tussen de stad en andere Europese hoofdsteden als Brussel en Parijs – waar de overheden juist sterk investeerden – was daardoor erg groot.³⁵

Leegstaande, soms half ingestorte gebouwen in arbeidersbuurten, maar ook verschillende statige grachtenpanden verdwenen. Al in 1814 nam het stadsbestuur een wet aan die bedoeld was om de sloop van gebouwen in te perken, maar ook deze wet gaf vooral een indicatie van het probleem.³⁶ De grootschalige sloop en het verval was niet alleen kenmerkend voor Amsterdam, de teloorgang was onderdeel van een bredere trend in veel Hollandse steden: in Hoorn verdween ruim de helft van alle panden, in Enkhuizen zelfs bijna driekwart.³⁷ Voor Amsterdam lagen deze cijfers vermoedelijk lager, maar het sterk teruglopende inwoneraantal (van ongeveer 240.000 in 1735 naar ongeveer 170.000 in 1815, het laagste aantal sinds 1655) moet zichtbare gevolgen hebben gehad.³⁸

Ook een aantal voormalige stadstorens zoals de Haringpakerstoren (1606) en de Jan Roodenpoortstoren (1616) werd in 1829 afgebroken. Het verdwijnen van de torens zou tijdelijk zijn, zo was het idee; een nauwkeurige opmeting van

de torens voor de sloop moest herbouw mogelijk maken. In het geval van de Haringpakkerstoren is deze handschoen begin twintigste eeuw opgepakt en is een serieuze, zij het mislukte, poging gedaan om draagvlak te vinden voor de herbouw van de toren op de hoek van het Singel en het IJ.³⁹

Verontwaardiging

Wat de gewone burger van de vroegste sloopcampagnes vond, is niet bekend.⁴⁰ Van publieke, merkbare (en in bronnen bewaard gebleven) verontwaardiging was in Amsterdam voor het eerst sprake aan het begin van de negentiende eeuw. In dat jaar kondigde Koning Lodewijk Napoleon de sloop aan van de zestiende-eeuwse Waag op de Dam, een bij Amsterdammers geliefd gebouw. Vanuit het voormalige Stadhuis op de Dam, dat Napoleon tot grote onvrede van de bevolking had laten verbouwen tot stadspaleis, wenste de koning vrij uitzicht te hebben over het plein en het water van het Damrak. Bovendien kon-



De Haringpakkerstoren, ca. 1814-1829. (SAA)

den Amsterdammers in groten getale bijeenkomen op het herdoopte 'Place Napoleon' als de Waag niet langer in de weg stond. In het wijdverspreide spotdicht *Het klagend Waag-gebouw* (1808) uitten tijdgenoten hun onvrede: 'Wat's dit, wat hoor ik knak op knak / Men breekt, men scheurd, vernielt mijn dak / (...) 'K stond nog zoo regt en sterk als gij / Zeg waarom toch vernield men mij?' Het verzet had geen effect; in het najaar van 1808 werd de Waag afgebroken. Onvrede was er ook over de sloop van de Beurs van Hendrick de Keyser (1608-1611) aan het Rokin in 1836-1838.

In de eerste helft van de negentiende eeuw klimmen steeds meer boze Amsterdammers in de pen om hun onvrede over sloopplannen te uiten. Het aantal 'ingezonden stukken' in het veelgelezen *Algemeen Dagblad* met uiteenlopende meningen over sloopprojecten is amper te tellen. Het zijn daarnaast vooral spotdichten en protestliederen waarin Amsterdammers op ludieke wijze kritiek leverden op de sloop van oude gebouwen in de stad die een goed beeld geven van de heersende sentimenten in het jonge koninkrijk. Net als bij de Waag zijn de gedichten meestal geschreven vanuit het perspectief van de 'klagende' ge-



De sloop van de Waag op de Dam, 1808. (G. Lamberts, Collectie Koninklijk Oudheidkundig Genootschap, SAA)

bouwen zelf. In de teksten sluimert het opkomende nationalisme en de onvrede met de economische malaise. De gedichten staan vol met verwijzingen naar het roemruchte verleden van de Republiek en toespelingen op de handel en rijkdom van de zeventiende eeuw, zoals in *De Klagende Haringpakkers-toren* (1829): 'Ik zag den rijkdom binnendruischen (...) Verhoogde de eer van 't Vaderland.'⁴¹ Amsterdammers realiseerden zich dat de glorie tijd van Amsterdam voorbij was, en daar jammerde men hartstochtelijk over.⁴² De eigen tijd stak net wat te veel af bij het roemrijke verleden:

In krachten schijnt gij als de schimmen / Bij uwer vad'ren vlijt en moed / Zij deden torens prachtig klimmen / Daar gij, die nedervallen doet / Zij bouwden uitgestrekte straten / Ten bloei van Stad en Burgerij / Die nu vernield en gansch verlaten / Niets toonen dan een woestenij.⁴³



De sloop van de Beurs van Hendrick de Keyser op het Rokin, 1837, gezien vanaf de Beurssteeg achter de Dam. (K. Kasparus, SAA).

Hoewel van georganiseerd verzet tegen sloop in de eerste helft van de negentiende eeuw nog geen sprake was, schetsen de ingezonden brieven en protestpamfletten wel een beeld van de groeiende onvrede over de verkwanseling van het verleden die de afbraak van oude gebouwen voor deze Amsterdammers symboliseerde. De meeste teksten verschenen anoniem, de enige bekende vroege commentator is Cornelis Lindeman. Deze dichter over het koningshuis en de Amsterdamse schutterij schreef ook verschillende pamfletten over sloopprojecten in zijn tijd. Interessant is een gedicht over het in de vergetelheid geraakte Bierdragershuisje (1651) dat op het Spui bij de hoek met de Gedempte Begijnensloot stond en in 1829 werd afgebroken. Opmerkelijk is vooral de genuanceerde toon. Lindeman laat twee bierdragers, afgebeeld op een gevelsteen in de zijgevel van het gebouw, met elkaar reflecteren op de naderende sloop. De fictieve mannen, Jan Jeugdig en Pieter Bejaard, representeren voor- en tegenstanders van sloop.⁴⁴ De mannen kenschetsen in zekere zin de twee groepen Amsterdammers die in de loop van de negentiende eeuw steeds meer tegenover elkaar kwamen te staan: de burgers die zich zorgen maakten over het verdwijnen van oude gebouwen en de burgers die pleitten voor vernieuwing met het oog op economische voorspoed.⁴⁵ Waarschijnlijk reflecteerde Lindeman vooral op discussies die hij in zijn tijd om zich heen hoorde. In een ander gedicht, *De Troostende Schreijers-Toren, te Amsterdam, bij het wegvallen van zijnen getrouwen medebroeder den Haringpakkerstoren* (1829), laat hij de broedertoren vooral het algemeen nut bezingen: door de sloop van de Haringpakkerstoren kon de dijk langs het IJ worden opgehoogd en was de stad beter beschermd tegen stormvloed.⁴⁶

Drempeltijd

De directe aanleiding voor een breder gedragen erfgoedbewustzijn wordt vaak gezocht in de Franse Revolutie, de terreur die erop volgde en de Napoleontische oorlogen.⁴⁷ De politieke aardverschuiving leidde tot de vernietiging van kastelen en andere adellijke bezittingen, musea overal in Europa werden leeggeroofd. Om militair-strategische redenen initieerde de Franse bezetter in de steden de sloop van verdedigingswerken zoals stadsmuren en stadspoorten. Dezelfde strategische overwegingen maakten dat de Franse stadsplanners de voorkeur gaven aan grote, brede en rechte wegen boven het organisch gegroeide kruip-door-sluip-door wegnnet, wat tot nog meer afbraak leidde in de door

hen overheerste gebieden zoals Nederland. Een gevoel van aanzwellende zorg over monumenten en oudheden was niet alleen het gevolg van deze Franse vernietiging van erfgoed, maar werd ook aangewakkerd door de industriële revolutie. De stadsmuren en -poorten die de Fransen met rust hadden gelaten, werden geslecht toen steden – de nieuwe industriële centra – in omvang toenamen. Infrastructurele ontwikkelingen zoals de opkomst van de trein en later de tram, en het dempen van grachten met het oog op een verbeterde verkeersdoorstroom, leidden tot nog meer sloop. De urbane context veranderde in de negentiende eeuw in dermate snel tempo dat het hevige verlangens naar het verleden – naar de stedelijke omgeving uit de herinnering – opwekte. In plaats van de verering en navolging van het antieke verleden die de periode van de renaissance en het humanisme kenmerkte, werd de negentiende-eeuwse fascinatie voor het verleden gevoed door heimwee. Nostalgische gevoelens over de historische stad hielden gelijke tred met de stedelijke vernieuwingen en uitbreidingen.

Het nieuwe perspectief op het verleden wordt afwisselend geduid als romantisch, als kenmerkend voor een 'drempeltijd', of geassocieerd met het modernisme of een modern episteme. Romantici hadden veel aandacht voor het verleden, en meer specifiek voor de middeleeuwen, een tijdvak dat eerlijker en puurder zou zijn geweest dan de Verlichting en het wezen van het eigen volk vertegenwoordigde.⁴⁸ Het verklaart de grote interesse van romantici in de middeleeuwse architectuur en andere lokale bouwstijlen: in plaats van het ruim tweeënhalve eeuw populaire universele classicisme, draaide het om gebouwen die een specifiek, eigen verhaal moesten vertellen. Historische bouwwerken functioneerden als belangrijke referenties naar de oorsprong en de identiteit van de natie, reden waarom ook in Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw vooral gepleit werd om gebouwen te behouden die pasten binnen het nationale historische narratief of die verwezen naar beroemde Hollandse, historische figuren.⁴⁹ Anders dan in de ons omringende landen waar met name religieuze, vaak gotische, architectuur als eerste toegeëigend werd als nationaal erfgoed, gold dat hier met name voor het woonhuis. Vooral in het Hollandse grachtenpand zou de Nederlandse geschiedenis en volksaard besloten liggen, waarmee deze en andere historische huizen beschermenswaardig werden.⁵⁰

In het verlengde van de romantische interesse in het verleden, wordt de negentiende-eeuwse 'historiezucht' verklaard vanuit de opkomst van het modernisme. De radicale veranderingen – de acceleratie van de moderniteit – die de 'drempeltijd' van ongeveer 1750 tot 1850 kenmerkte, maakten volgens Reinhart

Koselleck de toekomst onvoorspelbaar. Van een cyclische tijdsbeleving die de geschiedenis en de toekomst verbond kon geen sprake meer zijn en het verleden werd nu een losstaand tijdsgewricht dat volop in de schijnwerpers kwam te staan.⁵¹ Het moderne episteme werd volgens Michel Foucault gekenmerkt door de ontdekking van relativiteit en de diepe (historische) gelaagdheid van de orde der dingen. Deze neiging om te graven in zowel het verleden als de psyche, zorgde voor (Gods)twijfel, het (marxistische) idee van een 'vals bewustzijn', de ontdekking van 'het onbewuste', én voor een grotere nadruk op het verleden.⁵²

Het begrip modernisme werd gemunt door Charles Baudelaire, interessant genoeg ook een van de bekendste critici van de afbraak van grote delen van Parijs door Baron Haussmann. Hij versloeg als een moderne journalist deze roemruchte en allergrootste negentiende-eeuwse sloopcampagne, die hij van dichtbij meemaakte. Het is niet langer de natuur die sloop, aldus Baudelaire, maar de mens. In zijn 'Tableaux Parisiens', verschenen in de tweede editie van *Les Fleurs du Mal* (1861), spreekt de heimwee naar het oude Parijs met zijn kronkelige straatjes en de rafelranden van de *clochard* en de poët. Zowel de stadsvernieuwing van Haussmann als Baudelaire's heimwee kregen al snel navolging in Amsterdam.⁵³



Het Oost-Indisch Zeemagazijn, 1822, (J. van Leeuwen, (SAA))

2 Modernisme en nationalisme, de 19de eeuw

Ophef in de herensociëteit

In de tweede helft van de negentiende eeuw kreeg het behoud van materieel erfgoed, en dan met name van typisch Nederlandse architectuur, steeds meer urgentie.¹ Van groot belang hiervoor was de groeiende buitenlandse aandacht voor 'Hollandse' bouwkunst. Al in vroeg-negentiende-eeuwse reisgidsen zoals die van Murray en Baedeker werd Amsterdam aangeprezen om zijn schilderachtige en historische karakter. De 17de-eeuwse Nederlandse genreschilderkunst, in deze periode zeer populair, toonde een wereld die in Nederland nog grotendeels te vinden was.² Het resulteerde in de komst van een groot aantal buitenlandse schilders die – tot ongenoegen van hun Nederlandse collega's – het vervallen Amsterdam kwamen vastleggen. Van grote invloed waren James McNeill Whistler, wiens schilderijen in Engeland zeer populair waren (en leidden tot een bouwhausse van *Dutch gables* in Londen) en de Fransman Henry Havard met zijn *La Hollande Pittoresque* (1874) en *Amsterdam et Venise* (1876). Havard uitte ook als één van de eerste buitenlanders kritiek op het verdwijnen van deze lokale architectuur door sloop.³

Aan het einde van de negentiende eeuw was het ondenkbaar geworden dat zeventiende-eeuwse grachtenpanden verdwenen zonder dat daar ophef over ontstond. Een belangrijke lokale katalysator in dit proces was de in Amsterdam in 1842 opgerichte Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst, die het tijdschrift *Bouwkundige Bijdragen* uitgaf. Naast artikelen over kerken, kloosters en andere publieke gebouwen, verschenen in dit tijdschrift voor het eerst ook bijdragen over historische woonhuizen. Meestal behandelden deze historische architectuurstijlen die in de negentiende eeuw in de vorm van toegepaste 'neostijlen' populair waren, en de geschiedenis van de bouwkunst in de stad, waarbij vooral geprobeerd werd een (typologische) ontwikkeling te schetsen.⁴ Terwijl de Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst en de auteurs van *Bouwkundige Bijdragen* in feite alleen de documentatie van oude gebouwen bepleitten, gingen anderen een stapje verder. Verschillende historisch-geïnteresseerde

particulieren eisten steeds nadrukkelijker dat oude gebouwen in Amsterdam behouden en beschermd zouden worden.⁵

Waar voorheen op ludieke wijze via de poëzie werd geprotesteerd, klonk nu steeds serieuzere kritiek. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de reacties op de aangekondigde afbraak van opnieuw een waaggebouw, de zeventiende-eeuwse 'Westerhal' op de Westermarkt. Anders dan vijftig jaar eerder, leidden de sloopplannen tot een brede discussie over de waarde van historische architectuur. Het *Algemeen Handelsblad* publiceerde een aantal kritische artikelen met als doel de gemeenteraad, die het gebouw wilde 'wegruimen', op andere gedachten te brengen. Onder de ondertekenaars van de ingezonden brieven bevonden zich prominente Amsterdammers als Jacob van Lennep en Joseph A. Alberdingk Thijm.⁶ De Waag moest worden gered, vonden zij, vanwege het eigenaardige Hollandse karakter van het gebouw, als representant van zeventiende-eeuwse architectuur en vanwege de geschiedenis van het gebouw als stadswaag.⁷ Een andere commentator verdedigde het tegenovergestelde standpunt en voerde ene 'Johannes' op die juist niet kon wachten tot het gebouw verdwenen zou



De Westerhal op de Westermarkt op een vroege foto, ca. 1854-1857. (J.A. van Eijk, SAA)

zijn.⁸ De gemeenteraad stond op hetzelfde standpunt en vond dat de 'zucht voor oudheid' alleen zin had als een gebouw praktisch nut had.⁹ Voor de Westerhal was dat niet het geval en dus volgde sloop. Alberdingk Thijm reageerde getergd met talloze artikelen in zijn langlopende rubriek 'Wandalisme', waarin hij zich meermaals uitsprak tegen de omvangrijke sloopcampaagnes in Amsterdam.¹⁰ Het was waarschijnlijk Thijm, een liefhebber van etymologie, die de term 'wandalisme' introduceerde in een Nederlandse context. Afkomstig uit het achttiende-eeuwse Frans, waar de Vandalen, die verantwoordelijk werden gehouden voor de ondergang van de Romeinse cultuur, vergeleken werden met de revolutionairen die sloopten tijdens de Franse Revolutie, maakte Thijm er waarschijnlijk 'wandaal' van omdat het poëtischer klonk en het leek op het woord 'wandaad'.¹¹ De aantrekkende economie en het vermeende gebrek aan historisch besef bij de steeds groter wordende middenklasse zag Thijm als een groot gevaar voor historische architectuur. Al in 1848 riep hij het Koninklijk Instituut van Wetenschappen tevergeefs op een 'Kommissie tot In-stand-houding der Monumenten' in te stellen, die zich zou moeten bezighouden met



De Leidsepoort op het Leidseplein, voor de afbraak in 1862. (P.H.J. Reynet de la Rue, SAA)

het samenstellen van een monumentenlijst; een uitzonderlijk vroege aanzet tot monumentenwetgeving.¹² De sloop van de Westerhal in 1858 was de directe aanleiding voor Thijm en Christiaan Pieter van Eeghen tot de oprichting van het Oudheidkundig Genootschap.¹³ Dit nog altijd bestaande genootschap kreeg van de historisch-geïnteresseerde koning Willem III al snel het predicaat 'Koninklijk', en richtte zich op het verzamelen en beschermen van historische voorwerpen en gebouwen.

Dempen en doorbreken

Als gevolg van de aantrekkende economie verdubbelde het aantal inwoners van Amsterdam in de tweede helft van de negentiende eeuw. Voor het eerst sinds de aanleg van de grachtengordel werd Amsterdam uitgebreid buiten de omwallingen en de Singelgracht. Samen met het verdwijnen van de militaire functie leidde het tot de ontmanteling van de voormalige fysieke stadsgrens met muur en bolwerken, waarvan er in de negentiende eeuw 26 zijn gesloopt.¹⁴ Het huidi-



De voormalige buitenplaats De Eendracht, Overtoom 295, 1933. (C.F. Jansen, Collectie Leenheer, Martelhoff, Jansen, SAA)

ge tracé van de bochtige Nassau-, Stadhouders- en Mauritskade is een relict van de omwalling met restanten van bewaard gebleven bastions. Met het afbreken van de stadsvesting verloren ook de stadspoorten hun functie, die bijna zonder uitzondering zijn afgebroken.¹⁵ Dat de sloop van de poorten die het aanzien van de stad in een keer ingrijpend veranderde tot onvrede leidde, blijkt uit een nieuwe golf van spotdichten. De 'Oostindisch ambtenaar' en amateurdichter Pieter Knuttel zette de Raampoort (afgebroken in 1845) neer als een *lieu de mémoire* van de Franse inval in 1672.¹⁶ Bij de sloop 'sprak' de poort: 'Treedt toe, ontmenschte moordenaren! Verplet, verbrijzelt mij, barbaren! / Wat deert u mijn vernietiging! / Volvoert uw vratige Oudheidschennis'. Volgens Knuttel werd de slooppijn niet alleen gevoeld in de naast de Raampoort gelegen Jordaan, maar ook in de 'fashionabler wijken'; de welgestelden die de stad via deze poort verlieten voor een diner bij pleziertuin De Nederlanden waren volgens Knuttel 'op 't diepst bewogen / En zien mij aan met vochtige oogen / Ja 'k ben hun allen lief en waard'.¹⁷

Vanaf ongeveer 1860 werd begonnen met de bouw van dichtbevolkte arbeiderswijken buiten de Singelgracht, zoals De Pijp, Oud-West en iets later ook Oost. Dit ging ten koste van de pre-stedelijke bebouwing buiten de stad. Deze 'voorstad', bestaande uit boerderijen, molens, (houten) arbeiderswoningen, pleziertuinen, buitenplaatsen, herbergen, tapperijen en sociëteitsgebouwen, verdween nu grotendeels.¹⁸ In uitzonderlijke gevallen werd de oude bebouwing opgenomen in het nieuwe stedelijk weefsel. Een goed voorbeeld daarvan is de Overtoom, waar relatief veel pre-stedelijke bebouwing is blijven staan.¹⁹ Deze oudbouw is nog goed te herkennen: de lage en smalle panden steken sterk af tegen de hogere stedelijke bebouwing. De 'Overtoomse Vaart', gedempt in 1903, was een belangrijke uitvalsweg van de stad; langs de gracht lag vanaf de vroege zeventiende eeuw een vrijwel ononderbroken lint van bebouwing. Verschillende van deze gebouwen, zoals het voormalige Pesthuis (1732) en de buitenplaats 'De Eendracht' (ca. 1776), zijn lang blijven bestaan, ook toen de stad hier oprukte.²⁰ Het Pesthuis, pas gesloopt in 1931 (ogenschoonlijk zonder ophef), lag aan een laantje naast de Overtoomse Vaart ter hoogte van de huidige Eerste Helmersstraat, en werd vanaf de achttiende eeuw gebruikt als ziekenhuis en krankzinnigengesticht en later als tehuis. 'De Eendracht' deed lange tijd dienst als bejaardentehuis en is pas in de tweede helft van de twintigste eeuw gesloopt. Ook langs de Schinkel waar de Overtoom op uitkomt, staan nog gebouwen die van ver voor de stadsuitbreidingen dateren, zoals het Aalsmeerder Veerhuis (1634). In andere negentiende-eeuwse buurten kunnen met wat speurwerk ook

nog restanten van pre-stedelijke bebouwing, zoals de negentiende-eeuwse arbeiderswoningen aan de Slatuinenweg in De Baarsjes, worden ontdekt.²¹

In de snelgroeïende stad met nieuwe vervoersmiddelen als de tram, de fiets en niet veel later de auto, vormde het verkeer een steeds groter probleem. Vooral op de smalle kades langs de grachten liep het vast. Anticiperend op de komst van het treinstation, het toerisme en de toenemende omvang van koetsen en karren dacht men in het midden van de negentiende eeuw al na over het dempen van grachten om de verkeerssituatie te verbeteren. Vooruitlopend hierop verbreedde men een aantal kades, onder andere langs het Damrak en het Rokin. Vooral de bereikbaarheid van de Dam en de westelijke zijde van de stad stond op de agenda.²² In 1857 werd voor het eerst een Amsterdamse gracht gedempt en veranderde de Goudsbloemgracht in de Willemsstraat. In de vier decennia daarna zouden nog twaalf grachten, tientallen delen van grachten, het Spui en delen van het Damrak en het Rokin volgen.²³ De grachten werden naar de Parijse mode omgevormd tot boulevards met een strook groen in het midden.

De demping van grachten had niet uitsluitend te maken met het toenemende verkeer, aanvankelijk speelde vooral stankoverlast een rol.²⁴ In een lofzang op de demping van de Goudsbloemgracht, werd vooral hierop de aandacht gevestigd: 'Wij dempen ras dien modderpoel / Al heb je lui ook eerst een boel / Toch hoef je niet te klagen! / Ziet deze poel brouwd niets dan kwaad / Daar krijg je voor een fraaije straat / Geen stank zal U meer plagen!' Omdat de Amstel nauwelijks verloop had, was de verversing van het water in de grachten een probleem. In de zeventiende en achttiende eeuw waren al verschillende pogingen ondernomen het water te verversen en de stank, die zelfs buiten de stad te ruiken was, tegen te gaan. Verschillende afwateringskanalen en de Amstelsluizen werden aangelegd, maar deze hadden geen of amper effect. De grootste veroorzakers van de stank waren de Amsterdammers zelf: de grachten funtioneerden, ondanks verschillende verboden, als een openbaar riool. Secreten loosden op de gracht, maar ook huis-, bedrijfs- en slachtafval werd erin geloosd, waardoor de stank met name in de zomer, zelfs voor de standaarden van die tijd, ondraaglijk was. Amsterdammers die het zich konden veroorloven, ontvluchtten de stad in de warmere maanden en trokken naar hun buitenhuizen of, in toenemende mate, naar hotels. In arbeidersbuurten als de Jordaan zat de bevolking bij gebrek aan een buitenplaats of andere vakantiemogelijkheden de hele zomer in de stank, en de overlast van de grachten was in deze buurten toch al het ergst. Het grachtenwater was hier een bron van ziektes omdat het nog als drinkwater werd gebruikt. En omdat de grachtjes in de Jordaan de loop



Het Pesthuis of Buitengasthuis aan de Pesthuislaan 144, ter hoogte van de latere Tweede Constantijn Huygensstraat, ca. 1931. (SAA)



De sloop van het Pesthuis, ca. 1937. (SAA)



De Willemsstraat bij de feestelijke opening na de demping, augustus 1857. (J.G.L. Rieke, SAA)



Het Spui voor de demping, gezien vanaf de huidige Spuistraat in de richting van de Kalverstraat, 1881. Het Maagdenhuis staat rechts net buiten beeld. (P. Oosterhuis, Collectie A. Jager, SAA)

van oude veensloten volgden die eigenlijk niet diep genoeg waren voor een stedelijke waterhuishouding, stroomden bij hoogwater de kelders en souterrains van de huizen vol.²⁵ Het verrast dan ook niet dat vooral in de armere wijken, waar de grachten bovendien het smalst waren en geen stenen maar houten kademuren hadden, uitgebreid is gedempt.²⁶ In de Jordaan gold dat voor meer dan de helft van alle grachten.²⁷

Toch hadden de eerste plannen om grachten te dempen juist betrekking op de 'chique' grachtengordel, vaak werd daarbij verwezen naar de boulevards in Brussel en Parijs.²⁸ Al in 1830 werd geopperd het gedeelte van de Prinsengracht te dempen voor het toen nieuwe Gerechtshof, om het gebouw meer aanzien te geven, en in 1839 lanceerde ingenieur Willem Christiaan Brade, bekend van zijn rol bij de aanleg van het spoor in Nederland, een plan om de Heren- en Keizersgracht te dempen om daarmee iets aan het stankprobleem te doen.²⁹ De plannen werden in ieder geval door sommigen positief ontvangen: in een ingezonden brief in het *Algemeen Handelsblad* uit 1839 voorspelt een Amsterdammer dat de gedempte grachten een trekpleister zouden kunnen worden.³⁰ Meestal werden de dempingsvoorstellen echter gezien als aantasting van het schilderachtige karakter van de binnenstad.³¹ In 1860 werd de demping van de Prinsengracht voor het Gerechtshof onder buurtprotest voorkomen. Een jaar later noemde het gemeenteraadslid James John Teding van Berkhout, wethouder van Publieke Werken, het dempen 'verderfelijk'.³² Twee decennia daarna werd nog nadrukkelijker beweerd dat het schilderachtige karakter van de stad door de dempingen onder druk stond. Het dempingsvoorstel voor het Spui en de Nieuwezijds Voorburgwal in 1883 leidde tot een grote publieke discussie en werd opgemerkt dat Amsterdam niet teveel op andere Europese hoofdsteden moest gaan lijken.³⁴ Tijdens de Wereldtentoonstelling in Amsterdam in hetzelfde jaar schreef iemand onder het pseudoniem van Gijsbrecht van Amstel in de rubriek 'Amsterdamsche Brieven' een aantal betogen waarin hij of zij het dempen van grachten, het vele slopen, en de moderne tijd meer in het algemeen, hekelde. De auteur wist dat zijn of haar mening destijds controversieel was, en wanhoopte:

Maar zijn de Amsterdammers dan met blindheid geslagen? Vraagt ge. Houdt u stil! Wat ik u bidden mag! Als de machthebbenden in onze goede stad die vraag vernamen, zoudt ge gevaarloopen om voor een schilder of voor een oudheidminnaar à tort et à travers gehouden te worden.³⁵

De bereikbaarheid zou niet eens verbeteren als de grachten wegen werden, aldus deze Van Amstel, want het vervoer over de kade was duurder dan dat over water. Dit argument werd ook gehanteerd door de likeurstokerij Erven Lucas Bols, die zich in 1889 verzette tegen de demping van de Rozengracht.³⁶ Huizen aan gedempte grachten zouden in waarde dalen omdat inkomsten werden misgelopen door de dempingen.³⁷ Het genootschap Arti et Amicitiae diende al in 1883 een schadeloosstelling in bij de gemeente omdat door het dempen van het Spui een aantal toegangsdeuren van hun gebouw (voorheen aan het water) niet meer bruikbaar waren en de kelders niet meer verhuurd konden worden.³⁸

De hele negentiende eeuw bleef naast de luchtkwaliteit, de verbetering van de verkeerssituatie het meest gehanteerde argument voor het dempen van grachten. Een enkele keer werden de onderhoudskosten genoemd die lager zouden uitpakken, zo dacht men, bij een weg dan een gracht.³⁹ Pogingen de verkeersdoorstroom te verbeteren bestonden niet alleen uit het dempen van grachten, maar ook uit doorbraken. Brede, nieuwe wegen als de Raadhuisstraat hadden tot doel de oude stad met de nieuwe wijken te verbinden en zorgden voor veel sloop. Bij de aanleg van de Raadhuisstraat (1895-1896) achter het Paleis op de Dam was een drastische combinatie van demping, doorbraak en sloop nodig.⁴⁰ Tussen de Dam en het Singel werden bijna negentig percelen rondom de Huiszittensteeg onteigend, tussen het Singel en de Herengracht werd de vaak bezongen Warmoesgracht gedempt en tussen de Heren-, Keizers- en Prinsengracht moesten een aantal huizenblokken sneuvelen om doorgangen te maken. Alleen al in het blok tussen de Heren- en Keizersgracht verdwenen veertien grachtenpanden en op het Singel verdween de laatste woning van Joost van den Vondel. Bij de sloop op de Keizersgracht van het voormalige woonhuis van de Amsterdamse koopman Matthijs Beuning werd nog wel een achttiende-eeuwse stijlkamer gered en als de 'Beuningkamer' opgenomen in de collectie van het Rijksmuseum. De rijke weduwe Sophia Adriana Lopez Suasso-de Bruijn schonk een aantal stijlkamers afkomstig uit de afgebroken huizen aan de gemeente Amsterdam, die nu zijn opgeslagen in de depots van het Stedelijk Museum en het Amsterdam Museum.⁴¹

Er volgden meer plannen voor (verkeers-)doorbraken, aanvankelijk vaak geopperd door particulieren die vonden dat het stadsbestuur te weinig deed om het verkeersprobleem in de stad op te lossen. De meeste voorstellen gingen niet door, waarschijnlijke vanwege de hoge kosten en ingewikkelde onteigeningsprocedures die ermee gemoeid waren. Voorbeelden zijn de brede hoofdstraat die Lodewijk Napoleon al op het oog had tussen de Dam en de Muiderpoort

waarvan alleen het stukje ter hoogte van de Damstraat is uitgevoerd, de verbreding van de Taksteeg en de Langebrugsteeg bij het Rokin en de verbreding van de Spuistraat. Steevast wees men naar Hausmann als voorbeeld, met Parijs als ideaal.⁴² Meest tekenend zijn de naar Parijs' voorbeeld gesmede plannen voor een heel net van boulevards met als *pièce de résistance* een zestig meter brede Stationsboulevard van het Centraal Station naar het Rijksmuseum via de Dam en het Rokin.⁴³

Cityvorming

De ontwikkeling van het treinnetwerk en de opening van het Centraal Station in 1889 leidden tot een aanzienlijke schaalvergroting van het oude centrum, met name rond het tot dan toe oude open havenfront. Het nieuwe station, maar ook de bouw van het Paleis van Volksvlijt (1859-1864) en de komst van de Wereldtentoonstelling (1883), werkten de vraag naar hotels als het Amstelhotel (1866-1867), het Krasnapolsky (1879-1880) en het Americain (1882) in de hand. Deze bouwwoede moet als een vroege, eerste vorm van cityvorming beschouwd worden.⁴⁴ De hotels kwamen meestal tot stand op de plek van oude bebouwing, maar dit leidde aanvankelijk bij het grote publiek maar amper tot discussie.⁴⁵ De cityvorming werd door Amsterdammers vaak gezien als 'de onvermijdelijke prijs van de vooruitgang', aldus Michiel Wagenaar.⁴⁶ In het geval van het stationsplein riep het feit dat het zicht op het IJ verdween wel veel emoties op. De gang van zaken rondom het Victoriahotel, dat in 1890 op de hoek van de Prins Hendrikkade en het Damrak opende, leverde een bijzondere situatie op waarbij het hotel om twee panden heen werd gebouwd. Deze gebeurtenis heeft bekendheid gekregen door de roman *Publieke Werken* (1999) van Thomas Rosenboom, waarin de bewoners van de twee panden, een fictieve vioolbouwer en kleermaker, weigerden te wijken voor het hotel. Hoewel deze twee huizen ook in de realiteit gespaard bleven, verdween voor het hotel wel het bijzondere uit 1558 daterende hoekhuis op het Damrak, in de volksmond bekend als het 'Huis met het Torentje'.⁴⁷

Het Centraal Station had niet alleen op hotels maar ook op kantoren een aanzuigende werking. Deze waren aanvankelijk ondergebracht in oude grachtenpanden in de buurt van het station, die uitbreidden door steeds meer buurpandjes op te slokken. Als het kantoor bestond uit een aaneengesloten rij van twee of meer panden, volgde meestal (grootschalige) nieuwbouw. Dit gebeurde

vanaf de jaren 1870 met het Verzekeringsgebouw Damrak (van architect Berlage, de latere C&A), maar ook met De Nederlandse Bank op de Oude Turfmarkt. De huidige, relatief grootschalige herverkaveling van grote delen van de middeleeuwse binnenstad van Amsterdam is in deze fase ontstaan. Vooral op de Dam en aan het Rokin waren veel banken, verzekerings-, kranten-, en handelsgebouwen gevestigd. Schaalvergroting vond ook plaats aan de randen van het centrum (met name in de Jordaan en op de Oostelijke Eilanden) en later ook net daarbuiten (Oud-West, Oost, De Pijp) waar een aantal grote 'woonkazernes' gebouwd werden, vaak op initiatief van liefdadigheidsinstellingen en woningbouwverenigingen, in het leven geroepen om de woonomstandigheden van de arbeidersklasse te verbeteren.⁴⁸

Sloop was voor de bankier Piet van Eeghen, die aan de basis stond van verschillende kunstcollecties, erfgoedorganisaties en musea als Het Rijks en Het Stedelijk, vaak uitstekend te verantwoorden, en soms volledig vanzelfsprekend.⁴⁹ Beïnvloed door de Europese hervormingsbeweging van de jaren 1840, die ontstond als gevolg van het toenemend aantal krotten in de snelgroeiende steden, richtte Van Eeghen in 1852 de eerste woningbouwvereniging van Amsterdam op.⁵⁰ Het verbeteren van de huisvesting van de allerarmsten – toen nog



De Nieuwezijds Voorburgwal voor de demping, gezien in de richting van de Nieuwe Kerk (zichtbaar rechts op de achtergrond), ca. 1867. (Collectie Atlas Dreesmann, SAA)

geen gemeentebelid – was voor rijke particulieren als Van Eeghen niet alleen een sociale maar ook een gezondheidskwestie: de choleraepidemie in Amsterdam eind jaren 1840 werd direct in verband gebracht met de woonsituatie van de minst welvarende bevolkingsgroepen in de stad.⁵¹ De woningbouwvereniging de Vereeniging ten behoeve der Arbeidersklasse te Amsterdam (VAK), en een decennium later ook andere verenigingen, kocht oude arbeiderswoningen op, sloopte ze, en verving ze door betere en betaalbare woningen. In 1853-1854 werden 87 huizen aan de Goudsbloemgracht (ook wel Het Fransche Pad genoemd) gesloopt en vervangen, in 1857 ging het om de afbraak van ‘bijna een complete krottenwijk’ elders in de Jordaan, aan de Elandsstraat.⁵²

Als gevolg van de vroege cityvorming en herstructurering van de binnenstad van Amsterdam verdwenen ook een groot aantal historische plaatsnamen die verband hielden met het vroegere gebruik van straten en pleinen.⁵³ Kadefamen werden samengevoegd, zoals langs het IJ waar in 1879 de Prins Hendrikade ontstond door het gelijktrekken van de Haringpакkerij, de Texelsche Kaai, de Oude Teertuinen, het Kamperhooft, het Nieuwe Waalseiland (soms



Afbraak van huizen aan de Herengracht ten behoeve van de Raadhuisstraat, 5 april 1896. Gezien vanaf de voormalige Warmoesgracht in westelijke richting. (J. Olie, Collectie Jacob Olie Jbz, SAA)



Het nog niet gedempte Damrak, ter hoogte van de Beurs van Berlage, met kenmerkende smalle, hoge huizen. Door schaalvergroting is hier later veel bebouwing verloren gegaan, foto ca. 1867-1873. (Collectie Atlas Dreesmann, SAA)



Ontwerp voor een 'Stationsboulevard', naar Parijse mode met rechts een nieuw beursgebouw. Op de achtergrond is het Centraal Station zichtbaar, tekening 1884. (M. Hendrickx, SAA)

ook Buitenkant genoemd) en de IJgracht. Dat deze historische kadenamen nu ook verdwenen, lag (in het niet zo koningsgezinde Amsterdam) gevoelig en er werd gemopperd dat 'de Raad zeer gemakkelijk eene hulde aan de nagedachtenis van wijlen Z.K.H. Prins Hendrik had kunnen brengen, zonder daarbij dit zestal historische en daarbij hoogst populaire namen van de lijst te schrappen'.⁵⁴ In brieven aan de raad werd gevraagd de naamswijziging ongedaan te maken.⁵⁵ Ondanks deze epistolaire protesten kregen ook veel pleinen en markten in de tweede helft van de negentiende eeuw nieuwe namen.⁵⁶ De Beestenmarkt en de Varkensmarkt werden omgedoopt tot het Frederiksplein, het Schapenplein werd het Sophiaplein (later Muntplein), het Reguliersplein het Thorbeckeplein en de Botermarkt het Rembrandtplein. Nu de geschiedenis van de plekken niet meer uit de naam was af te leiden, bracht de complete breuk met het verleden en sloop ongetwijfeld een stap dichterbij.

De herstellende economie van Amsterdam en de industriële inhaalslag hadden steeds meer en steeds vaker sloop tot gevolg. Opmerkelijk is dat vooral de



De Goudsbloemgracht in 1853, getekend in een overdreven vervallen toestand. (B. Feit, Atlas Dreesmann, SAA)

vroegere hartslagaders van Amsterdam geslachtefferd werden; in iets meer dan een halve eeuw verdwenen veel gebouwen die een prominente rol speelden in de geschiedenis van de stad. Voorbeelden zijn de Beurs van Hendrick de Keyser (1836-1838), het Oudezijds Heerenlogement met de bijbehorende Sint Pieterspakhuizen (1870), de Boterwaag op het Rembrandtplein (1874), de Nieuwe Stadsherberg op het IJ (1876), het Zeereghthuis (later Stadswaterkantoor) aan het IJ (1878), de stadstoren Swijch Utrecht (1882), de Korenbeurs (1883) en het Bushuis (1890).⁵⁷ Lange tijd was het gebruikelijk om bij verbouwingen het casco van een gebouw te laten staan, maar door betere transportmogelijkheden, de industrialisatie van de bouw en het gebruik van nieuwe bouwmaterialen gingen men er vanaf het einde van de negentiende eeuw steeds vaker toe over om gebouwen in zijn geheel af te breken. De sloopp praktijk werd daarmee rigouzeuzer en een stuk zichtbaarder, wat bijdroeg aan de steeds luider klinkende roep om bescherming van historische gebouwen.

Op de politieke radar

De juridische bescherming van het materiële erfgoed liep uit de pas met de aanzwellende vijf-voor-twaalf-gevoelens. Alle ophef ten spijt, monumentenbeleid en wettelijke instrumenten om sloop te voorkomen bestonden nog niet of nauwelijks.⁵⁸ Hierin kwam kortstondig verandering toen Victor de Stuers' beroemde artikel 'Holland op zijn smalst' uitkwam, waarin hij de sloop en verkoop van het historische Nederlandse erfgoed fel bekritiseerde.⁵⁹ Dit artikel in *De Gids* uit 1873 werkte als een sneeuwbal en luidde een nieuwe periode in waarin erfgoed eindelijk op de politieke radar en agenda kwam te staan. Het was vooral het gebrek aan interesse in monumenten en kunst, de onwil geld te reserveren voor het behoud ervan en de nonchalante manier waarop erfgoed werd verkwaanseld, waar De Stuers zich over opwond.⁶⁰ Nederland liep volgens hem hopeloos achter bij de ons omringende landen. De commissies die in de loop van de negentiende eeuw door het Ministerie van Binnenlandse Zaken waren opgericht om onderzoek te verrichten naar de bescherming van monumenten, bleken tandoelloos. Wel hadden een paar Kamerleden al een jaar voor het verschijnen van 'Holland op zijn smalst' aan de bel getrokken. In 1875 werd De Stuers aangesteld als referendaris van het departement Kunsten en Wetenschappen met monumentenzorg als een van de portefeuilles. Zijn dominante wijze van optreden en persoonlijke voorkeuren zoals die voor de katholieke

middeleeuwen, leidden echter tot verzet en de wens de klok terug te draaien naar de tijd van Thorbecke, toen overheidsbemoeienis een taboe was. De positie van referendaris werd al in 1879 opgeheven.⁶¹ Zonder actief overheidsbeleid en wetgevende instrumenten bleef historische architectuur voorlopig vogelvrij, maar de toon was gezet en De Stuers kortstondige politieke invloed echode door.⁶²

De eerste Woningwet uit 1902 wordt vaak gezien als een van de belangrijke kantelpunten in de monumentenzorg in Nederland.⁶³ Hoewel bedoeld om de woonomstandigheden van de allerarmsten te verbeteren door de financiering van krotopruiming, hadden de strenge bouwvoorschriften onbedoeld grootschalige sloop van historische architectuur tot gevolg.⁶⁴ Aan eisen zoals stromend water, een minimale plafondhoogte van twee meter zeventig, en een raam in ieder vertrek, voldeden veel oude huizen niet. Inspecteurs van de nieuw opgerichte Dienst Bouw- en Woningtoezicht hingen na de controle van de woningen veelvuldig het bordje 'onbewoonbaar verklaarde woning' op de



De voormalige stadstoren 'Swijch Utrecht' met links Brack's Doelenhotel, gezien vanaf de Binnen-Amstel naar de achterzijde van de Nieuwe Doelenstraat. (1880, SAA)

voordeur. Vooral in de Jordaan en de dichtbevolkte Oude Zijde van de middeleeuwse binnenstad zorgde de Woningwet voor veel sloop. Ook op de Oostelijke Eilanden Uilenburg, Rapenburg en Valkenburg – onderdeel van één van de eerste uitbreidingen van de stad na de middeleeuwen en begin twintigste eeuw vooral bewoond door arme joodse arbeiders – verklaarde het stadsbestuur ruim duizend woningen onbewoonbaar. Ideeën over hygiëne, verbetering van de infrastructuur, financiële overwegingen (met name de rijkssubsidie voor onbewoonbaar verklaarde woningen) en socialistische utopieën over de emancipatie van het proletariaat, kwamen hier samen en bezegelden het lot van de wijk.⁶⁵ Of de sanering van deze buurt echt nodig was, wordt tegenwoordig betwijfeld.⁶⁶

Ook het dempen van grachten ging in de twintigste eeuw door, hoewel het steeds grotere verzet tegen deze praktijk remmend werkte.⁶⁷ In 1900-1901 besloot de Dienst der Publieke Werken de Reguliersgracht te dempen ten behoeve van een nieuwe uitvalsweg en elektrische trambaan. Het protest tegen deze plannen werd geleid door de activistische kunstenaar Jan Veth. Tijdens een vergadering in 1901 van het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap, hield Veth een lezing met de titel 'Stedenschennis' waarin hij de sloop van de Reguliersgracht aankaartte. Kort daarvoor had de wijnkoper Dirk Christiaan



De Nieuwe Stadsherberg op het IJ, ca. 1865. (J.F. Hulk, SAA)

Meijer al over dit onderwerp gesproken voor het nieuw opgerichte historisch genootschap Amstelodamum, dat streed voor het behoud van 'stadsschoon' en de demping van de Reguliersgracht wilde voorkomen. Beide toespraken werden gebundeld en verschenen als het pamflet *Stedenschennis* (1901), een term die Veth muntte en die later veel in sloop-context werd gebruikt.⁶⁸ In felle be-woordingen spraken Meijer en Veth hun publiek toe:

Laten wij trachten de Reguliersgracht ongeschonden te bewaren. De eer van Amsterdam eischt het. Voor ieder mensch is de allereerste eisch achting voor zich zelf. Datzelfde geldt ook voor de gemeenschap. Moge Amsterdam zóóveel achting voor zich zelf hebben dat het zich door geen ijdele klanken laat verleiden afstand te doen van zijn eigenaardig karakter. Amsterdam zonder grachten is Amsterdam niet!⁶⁹

De actie had succes en de Reguliersgracht bleef behouden, maar dit was achteraf gezien een uitzondering op de regel.⁷⁰ Bovendien ging de handhaving van



De Boter- of Regulierswaag op het Rembrandtplein, 1874. (P. Oosterhuis, SAA)



Muntplein 12, het gebouw van de Gemeentelijke Woningdienst, wordt onbewoonbaar verklaard, 1932. (Archief Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

de Reguliersgracht ten koste van een andere gracht (de Vijzelgracht) en straat (Vijzelstraat): er moest ergens een verkeersader van Noord naar Zuid – van het Centrum naar de nieuwe wijk De Pijp en de uitvalswegen richting Den Haag – komen. Deze verkeersader ontstond tussen 1917 en 1933. Eerst werd de Vijzelstraat verbreed van 6 meter naar 22 meter door de westkant van de straat en delen van de bebouwing van de zeventiende-eeuwse grachten die uitkwamen op de Vijzelstraat af te breken. Een van de panden die hier moest worden gesloopt was het woonhuis van de bekende Amsterdamse familie Six. Zij lieten voor de sloop een deel van het historische interieur ontmantelen en namen dat mee naar hun nieuwe huis aan de Amstel. De demping van de Vijzelgracht vond pas veel later plaats, in de vroege jaren '30. De golf van protest had ook hier de demping aanzienlijk vertraagd.⁷¹ Plannen om een vergelijkbare verbinding te maken tussen het Centrum en stadsdeel West met doorbraken en dempingen van de Wijde Heisteeg-Huidenstraat-Runstraat-Looiersgracht of de Korte Spiegelstraat-Wolvenstraat-Berenstraat-Elandsgracht, werden door Publieke Werken wel voorbereid, maar strandden tijdens de recessie van de jaren '30.⁷²



Kaalslag in de Jodenbuurt als gevolg van grootschalige onbewoonbaarverklaringen. Foto vermoedelijk genomen op Vlooienburg, 1928. (Internationaal Persfoto Bureau NV, SAA)



Afbraak van de Beurs van Zocher op de Dam, 1903. (J. Boursse, SAA)

3 Socialistische utopieën, schaalvergroting en de oorlog, 1900-1945

Sloop van de Beurs en de Nieuwezijds Kapel

De redenen waarom sloop betreurd werd veranderden in de loop van de tijd. In de negentiende eeuw lag de nadruk op het belang van (uitzonderlijke) architectuur als kunstvorm en kwam er vooral kritiek op de afbraak van gebouwen als deze verbonden waren aan beroemde historische figuren en verhalen; begin twintigste eeuw was alle oudbouw interessant en 'schoon', behalve de 'nep-oude' gebouwen uit de negentiende eeuw. De sloop in 1903 van de Beurs van Zocher (1841-1845) die gebouwd was over het Damrak en de verzakte en bouwvallige Beurs van Hendrick de Keyser (1608-1611) verving, veroorzaakte dan ook geen ophef.¹ Voorafgaand aan de sloop concludeerde het *Algemeen Handelsblad* over de weinig geliefde Beurs van Zocher:

Zij wordt gesloopt, bijna hadden wij geschreven: natuurlijk. Zij was bestemd te verdwijnen. Zij staat in den weg, en zal van al heel weinig nut meer kunnen zijn. (...) Moeten wij het betreuren, dat zij verdwijnt? Wij waren aan deze afsluiting van den Dam gewend, en er was wel iets aardigs in dit in 1845 gebouwde antieke gebouw. Maar een kunstwerk waarvan het verdwijnen bejammerd moet worden, was zij toch niet.²

De neo-Griekse stijl van het gebouw werd niet gewaardeerd.³ Het argument dat een gebouw 'in de weg stond' werd in het kader van de stadsvernieuwingen en verkeersdoorbraken vaker gehanteerd, zoals bij de 'Engelse Huizen' (1625) op het Muntplein, gesloopt in 1876, en het midden op de Dam gelegen 'Huis onder het Zeil' of het 'Commandantshuis' (1599, 1774-1775), gesloopt in 1912.

Een sloopproject dat wel veel stof deed opwaaien en zelfs landelijke aandacht kreeg, was de afbraak in 1908 van de Nieuwezijds Kapel, de voormalige Kapel ter Heilige Stede (1346-1347), tussen de Kalverstraat en het Rokin. Deze kerk, gebouwd op de plek waar het Mirakel van Amsterdam in 1345 zou hebben plaatsgevonden, verloor met de Alteratie van 1578 zijn functie. De kerk



De 'Engelse Huizen' op het Muntplein, gezien vanaf de Binnen-Amstel in de richting van de Bloemenmarkt (links op de achtergrond) en het Rokin (rechts), ca. 1867-1877. (A. Jager, Collectie Kunsthandel Gebr. Douwes, SAA)



Afbraak van de Nieuwezijds Kapel, gezien vanaf het Rokin, 1908. (SAA)

werd daarna gebruikt als opslagplaats en paardenstal, en later als 'Nieuwezijds Kapel' voor de Nederlands Hervormde Gemeente. Pelgrims bleven evenwel naar deze heilige plaats komen in de eeuwen na de Alteratie.⁴ Voor hen was het een *locus sacer*, waar God een teken had gegeven door middel van een wonder. Dit was de reden waarom de individuele Stille Omgang de marginalisering van de katholieken in Amsterdam overleefde. Vanaf 1881 voerde de katholieke Stille Omgang langs de kerk, een praktijk die getolereerd werd ondanks het officiële verbod op processies.⁵ De Hervormde Gemeente verwaarloosde de kerk – expres, zo wordt wel gesuggereerd – en besloot in 1899 tot afbraak. De grond waarop de kerk stond leverde veel op. Het plan werd fel bekritiseerd, onder andere door het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap, De Stuers en de architect Pierre Cuypers, die de kerk als een belangrijk historisch monument beschouwden. Een pamflettenstrijd sorteerde geen effect, net zomin als de door de gemeente Amsterdam aangespannen rechtszaak over de vraag wie eigenaar was van de Nieuwezijds Kapel; als het de stad Amsterdam was, zou de Hervormde Gemeente niet bevoegd zijn om te slopen. Deze laatste poging om de kerk te redden sneuvelde toen, na jarenlang juridisch getouwtrek, de Hervormde Gemeente als de rechtmatige eigenaar werd aangewezen en weigerde de kerk over te dragen aan de stad.⁶ Zelfs financiële steun van het Ministerie van Binnenlandse Zaken kon de protestantse eigenaren niet op andere gedachten brengen en het gebouw werd tussen juli en december 1908 afgebroken. De sloop van de Heilige Stede geldt nog steeds als een van de dieptepunten in de geschiedenis van de Amsterdamse monumentenzorg (of een gebrek daaraan).⁷ Delen van de Nieuwezijds Kapel stonden na de sloop opgesteld in de tuin van het zogeheten Fragmentengebouw van het Rijksmuseum, samen met delen van andere gesneuvelde Nederlandse monumenten. Lang stonden ze daar niet.⁸ Op het Rokin, ter hoogte van de afgebroken kapel, staat nog wel een bouwfragment, de eenzame Mirakelkolom, als herinnering aan het Mirakel en de sloopactie.

Fragmentarische herinnering

Cityvorming en schaalvergroting, mogelijk gemaakt door de economische hoogconjunctuur, leidden tussen 1875 en 1925 tot de sloop van ruim 30% van alle huizen in de binnenstad, alleen al in de grachtengordel verdween ongeveer 18%.⁹ Vaak werden deze huizen vervangen door hotels, kantoren en waren-

huizen. Op andere plekken werd er weliswaar niet gesloopt, maar ondergingen straten ingrijpende wijzigingen. De plinten en gevels van panden werden geschikt gemaakt voor winkels en horeca met grote glaspuien en aantrekkelijke reclames. Dit gebeurde op grote schaal aan het Damrak en Rokin en op de Nieuwendijk, Warmoesstraat en Kalverstraat, maar ook in de negentiende-eeuwse uitbreidingswijken.¹⁰ De opkomst van straatverlichting maakte de



Sloop van de spits van de Nieuwezijds Kapel, 1906. Zichtbaar is hoe het haantje van de windvaan op de torenspits naar beneden wordt getakeld. (SAA)

stad veiliger, waardoor steeds meer mensen de weg naar theaters, bioscopen en kroegen wisten te vinden. Met name rond het Rembrandtplein en Leidseplein leidde dit tot grootschalige wijzigingen en sloop.¹¹

Incidenteel was er kritiek, bijvoorbeeld bij de sloop van Prins Hendrikkade 62 in 1910. Dit vermoedelijk vlak na 1521 gebouwde pand lag in de Bonte Kraai-
engang aan de kade en werd door verschillende architecten en historici gezien als het oudste nog bestaande huis van de stad.¹² De locatie van nieuwe gebouwen – met name banken, hotels, krantenkantoren en iets later ook warenhuizen – was tamelijk willekeurig: ze werden gebouwd daar waar panden beschikbaar kwamen om op te kopen en te slopen. Het gevolg van deze enigszins lukrake cityvorming is sterk variërende parcellering, hoogte van gebouwen, met name in de westzijde van de binnenstad, die ook nu nog goed zichtbaar is. Kenmerkend zijn het Lloyd-gebouw (1917-1921), Dienstgebouw Gerzon (1923 en 1925), het Carlton Hotel (1926-1928), het Telegraafgebouw (1930), gebouw ‘Het Volk/De Arbeiderspers’ (1931, gesloopt 1972) en de Kas-Vereeniging (1932). Voor de bouw van het Bungehuis (1932-1934) – een ander voorbeeld – moesten maar liefst twintig panden wijken. Vooral de matige inpassing van dit soort grote complexen in de historische stad kreeg soms kritiek, zoals het geval was bij kantoor ‘Candida’ (1931-1932) aan de Nieuwezijds Voorburgwal. In een brief aan de Amsterdamse gemeenteraad schreef nota bene het bestuur van de Nederlandse Architecten Bond dat het gebouw door de grote, afwijken-
de hoogte een ‘disharmonie [...] in het stadsbeeld heeft veroorzaakt’ en riepen zij op tot het instellen van maximum bouwhoogtes in de bouwverordening die rekening hielden met de omgeving.¹³ De brief had geen effect en maatregelen bleven uit.

Voor een uitbreiding van de Amsterdamsche Bank moest aan de zuidoost-
zijde van het Rembrandtplein naast een hotel, café, en 24 andere panden, de zogenoemde ‘Kippenhoek’ wijken. Het verdwijnen van deze hoek van het plein waar lange tijd de pluimdierhandelaren waren gevestigd, werd in de jaren ’20 en ’30 breed uitgemeten. Een journalist van *De Telegraaf* memoreerde een zware brand in de Kippenhoek in 1870, de kritiek op de brandweer die te langzaam gehandeld zou hebben, en het feit dat als gevolg daarvan de beroepsbrandweer was opgericht.¹⁴ Hij schreef ook dat met het verdwijnen van de Kippenhoek een plek met ‘bijzondere, historische beteekenis’ verloren ging. Het lijkt een vroeg besef van het belang dat mensen hechten aan de (alledaagse) fysieke stad als een *frame of memory*, en dat zonder deze plekken of gebouwen *placelessness* en daarmee een verlies aan *cultural memory* en identiteit op de loer ligt.¹⁵ Toen zes

jaar later het bankgebouw klaar was, liepen de meningen uiteen. Waar sommigen het nieuwe bankgebouw, en in het bijzonder het op de benedenverdieping gevestigde amusementscafé 'Flora Palace', toejuichten, noemden anderen de nieuwe aanblik 'allertriestigst'.¹⁶

Een verrassende bron voor onderzoek over sloop in de eerste helft van de twintigste eeuw zijn de kalenders of almanakken van de destijds bekende drukkerij Blikman & Sartorius, met afbeeldingen van stadsgezichten die zouden gaan verdwijnen. De veelal in opdracht van het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap werkzame Herman Misset, verwierf in dezelfde periode bekendheid als kunstenaar (of 'vakman' zoals hij zichzelf liever noemde) die bedreigde delen van Amsterdam vastlegde.¹⁷ Steevast ingeseind door het Gemeentearchief dat gebouwen gesloopt zouden gaan worden, legde Misset vanaf ladders en schuttingen ruim een halve eeuw vast wat nu verdwenen is (tot zijn spijt was hij net op een zwerftocht door Frankrijk en Noord-Italië toen de Warmoesgracht, nu Raadhuisstraat, gedempt werd).

Een heel ander soort *memory object* was het bouwfragment. Als de gebouwen zelf niet behouden kunnen worden, dan maar wat markante onderdelen van deze gebouwen redden, lijkt het idee te zijn geweest in de eerste decennia van de twintigste eeuw. Eelke van Houten, bouwinspecteur van de Dienst Bouw- en Woningtoezicht betreurde de grootschalige sloop in de stad en zocht, hierin bijgestaan door het Genootschap Amstelodamum, naar een manier om het 'karakter' van de stad, en dan met name het silhouet van geveltoppen, te behouden.¹⁸ Op grote schaal kocht Van Houten bij slopers oude geveltoppen op, bewaarde dit erfgoed in de tuin van het Stedelijk Museum, archiveerde ze en sleet deze Amsterdamse *spolia* vervolgens aan welwillende architecten en aannemers die de geveltoppen herplaatsten op nieuwbouw. Van Houten schreef hier zelf over: 'De uitvinding was: men kan een ouden topgevel opnieuw toepassen op een nieuw huis. Dan krijgt het nieuwe huis een Amsterdamsch cachet en het bijpassende dak zorgt met den gevelhals voor een fraai silhouet'.¹⁹ Op instigatie van Van Houten en navolgers ontstonden ongeveer 250 'Van Houten-panden'.²⁰ Collega-bouwinspecteur Cornelis Visser ijverde al net zo hard voor het behoud van historische architectuur, vooral op papier. Hij publiceerde in het *Maandblad Amstelodamum* een bijna eindeloze reeks artikelen over historische architectuur in de stad, maar initieerde ook verschillende projecten en was onder andere verantwoordelijk voor de oprichting van de 'Vereniging Museum voor Gevelstenen' (later onderdeel van het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap), dat als doel had het verzamelen van gevelste-



Gebouw Candida, Nieuwezijds Voorburgwal 120-126, ca. 1933. (SAA)

nen afkomstig van gesloopte panden. De collectie van de Vereniging Museum voor Gevelstenen is ingemetseld in een muur in de Sint Luciënsteeg, nu onderdeel van het Amsterdam Museum.

Georganiseerd verzet

Omdat wettelijke bescherming van historische gebouwen uitbleef, bundelden particulieren hun krachten en ontstonden verschillende nieuwe organisaties die zich inzetten voor het behoud van historische architectuur. Voorbeelden zijn de Nederlandse Oudheidkundige Bond ('NOB', 1899, later de 'KNOB', de 'Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond'), Bond Heemschut (1911) en Vereniging Hendrick de Keyser (1918).²¹ De NOB streefde naar de ontwikkeling van wetgeving, en naar een samenbundeling van alle lokale kennis van monumenten. Bond Heemschut was wat activistischer maar had ook als doel



Het in pandig gelegen Prins Hendrikkade 62, volgens kenners mogelijk het oudste huis van Amsterdam, 1909, gesloopt in 1910. (Archief van de Politie, SAA)

behoud en de ontwikkeling van wetgeving.

Directe aanleiding voor het oprichten van Vereniging Hendrick de Keyser was de sloop van het op de hoek van de Westermarkt gelegen huis Keizersgracht 198, een goed bewaard gebleven vroeg-zeventiende-eeuws pand met dubbele trapgevel, dat destijds werd toegeschreven aan Hendrick de Keyser. Initiator van 'Hendrick de Keyser' was de wijnhandelaar Jacobus Theodorus Boelen, die in 1917 het zeventiende-eeuwse Wijnkopersgildehuis in de Koestraat had gekocht en al snel opmerkte dat hij uit de huuropbrengsten van het pand het onderhoud kon financieren.²² Daarop richtte hij samen met Jan Veth en enkele andere geïnteresseerde particulieren de vereniging op met als doel om historische panden op te kopen en te verhuren, en op deze manier afbraak te voorkomen. Deze werkwijze was op dat moment volledig nieuw en een ogenschijnlijk goede manier om gebouwen voor sloop te behoeden. Veth koos de naam 'Hendrick de Keyser' omdat hij de architect zag als de evenknie van Rembrandt. De Keyser was op dat moment bovendien één van de weinige overgeleverde namen van architecten uit de zeventiende eeuw en goed bekend



Het 'Dienstgebouw Gerzon' (rechts) aan het Singel, ca. 1925. Later zou ook de bebouwing links van dit pand, met uitzondering van het hoekhuis, worden afgebroken voor nieuwbouw van Gerzon. (SAA)

door recente publicaties over zijn werk.²³ Bouwinspecteur Cornelis Visser werd aangesteld als adviseur en inventariseerde voor de vereniging welke panden ze zouden kunnen aanschaffen. In het oprichtingsjaar gaf de vereniging een pamflet uit onder de naam 'Voorkoming van verdere Stedenschennis', een toespeling op het zeventien jaar eerder verschenen pamflet van Veth en Meijer.²⁴ In het pamflet werd het zeldzaamheidsargument gebruikt en vergeleken de oprichters historische architectuur met porselein: in het verleden waren beide overvloedig aanwezig, maar tegenwoordig niet meer en daarom verdienden zowel gebouwen als porselein bescherming.

Dat sloop de gemoederen bezighield, drong langzaam maar zeker door tot het Amsterdamse stadsbestuur. In de eerste decennia van de twintigste eeuw werden twee gemeentelijk gesubsidieerde diensten in het leven geroepen die zich richtten op het behoud van de historische stad: de Schoonheidscommissie en de Commissie voor het Stadsschoon. Deze werden in 1924 samengevoegd



Luchtfoto van het Rembrandtplein met het kantoor van de Amsterdamsche Bank, 1946. Goed zichtbaar is hoe groot het kantoorgebouw ten opzichte van de omgeving is. (Fototechnisch en Cartografisch bedrijf KLM, SAA)



Schaalvergroting op het Damrak, ca. 1900 (SAA)

tot de Schoonheidscommissie met vanaf 1933 een Commissie Oude Stad (die plannen binnen de gebouwde omgeving beoordeelde) en een Commissie Nieuwe Stad (die plannen voor nieuwe stadswijken beoordeelde). Een paar decennia later zou de commissie worden omgedoopt tot de Welstandscommissie. De naam 'Welstand' ontstond vanuit het idee dat werd gekeken of een nieuwbouwontwerp 'wel [goed] stond' en niet detoneerde in de omgeving.²⁵ Ondanks de verwarrende naamgelijkenis verschilden de doelstelling en oorsprong van de verschillende commissies.

De Schoonheidscommissie, een architecteninitiatief, opgericht als adviescommissie die de kwaliteit van nieuwbouw rondom het Museumplein moest waarborgen, was een welstandscommissie in de moderne zin van het woord en een unicum in Nederland.²⁶ Ze controleerde alleen de nieuwbouw op gemeentelijke gronden. De wethouder van Publieke Werken zag wel wat in de uit architecten samengestelde commissie, zolang deze maar geen geld kostte. Afsproken werd dat de commissie 'desgevraagd' advies zou geven aan Burgemeester en Wethouders.²⁷ Dat hield aanvankelijk vooral in dat plannen werden afgewezen; advies om een ontwerp te verbeteren werd zelden gegeven. Deze constructie zorgde ervoor dat de leden van de commissie geregeld in de clinch lagen met zowel de ambtenarij als met uitvoerende architecten die vonden dat



Rembrandtplein 17-29, gesloopt voor het Rembrandtheater. Getekend door Herman Misset, ca 1900. (H.M.J. Misset, Collectie Atlas Dreesmann, SAA)

de Schoonheidscommissie – *nomen est omen* – te veel op esthetische gronden handelde.²⁸ Vanaf 1914 bracht de ‘de kunstrechtter’ en ‘stijlpolitie’ ook op eigen initiatief advies uit waardoor de relatie met de gemeenteraad verder verslechterde.²⁹

De Commissie voor het Stadsschoon werd in 1911 geïnitieerd door, en bestond uit leden van, Amstelodamum, het KOG, de Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst en Architectura et Amicitia. De commissie boog zich over nieuwbouwplannen in het historische centrum in de stad in een poging te ‘verijdeln dat het stadsschoon verloren gaat’.³⁰ Ook werden bedreigde gebouwen en interieurs door de commissie gedocumenteerd (in foto’s en tekeningen), in deze taak bijgestaan door de Dienst Bouw- en Woningtoezicht. De commissie ontving gemeentelijke subsidie, maar had geen officiële bevoegdheden en was om die reden ‘betrekkelijk machteloos’.³¹ Door het verstrekken van adviezen werd niettemin geprobeerd eigenaren ertoe te bewegen hun woningen te restaureren in plaats van te slopen.³²

Ondertussen was in 1918 ook het Rijksbureau voor de Monumentenzorg



Bebouwing aan de Houtkopersburgwal wordt gesloopt voor stadsvernieuwing, 1926. (Archief Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

(tegenwoordige Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) opgericht. Deze dienst kreeg in eerste instantie de opdracht een inventarisatie te maken van het gebouwde erfgoed in Nederland. Daar was al een begin mee gemaakt in 1903, het Rijksbureau voor de Monumentenzorg zou deze klus afmaken onder auspiciën van een speciaal opgerichte commissie.³³ Het Amsterdamse deel van de 'Voorloopige lijst der Nederlandsche monumenten van geschiedenis en kunst' met daarop 4200 panden verscheen in 1928.³⁴ Er kwam veel kritiek op de lijst die willekeurig zou zijn. Bovendien klopten sommige adresgegevens niet, waren panden voorzien van een verkeerd huisnummer of al afgebroken op het moment van publicatie. Toch had de lijst tijdens en na de Tweede Wereldoorlog nog een functie als blauwdruk voor de uiteindelijk toewijzing van Rijksmonumenten. Omdat de fouten die in de oorspronkelijke lijst zaten werden overgenomen en niet achter de gevel gekeken was, kregen sommige Amsterdamse panden met een relatief lage historische waarde een wettelijke bescherming en andere, historisch waardevollere panden niet.³⁵

In de jaren '30 waren het door de bekritiseerde en tamelijk machteloze positie van Welstand nog steeds vooral de particuliere stichtingen en verenigingen die zich sterk maakten voor het behoud van de binnenstad van Amsterdam. Omdat met name de oostkant van het centrum onder druk stond, waren organisaties als Bond Heemschut, Amstelodamum en Hendrick de Keyser vooral daar actief. Delen van Centrum Oost als de Nieuwmarktbuurt en de Lastage verkeerden in slechte staat. In 1935 werd het Algemeen Uitbreidingsplan van Cornelis van Eesteren gepresenteerd: een aantal grote uitbreidingswijken aan de randen van de toenmalige stad zouden de overbevolkte arbeiderswijken in de binnenstad moeten gaan ontlasten.³⁶ De saneringen van de late jaren '30 die volgden waren bijzonder rigoureuus. Bewoners werden geherhuisvest en voor grote delen van Centrum-Oost volgde sloop.³⁷ Grotere woonblokken vervingen de kleinschalige bebouwing binnen de middeleeuwse perceelsgrenzen. Omdat het stadsbeeld aanzienlijk veranderde ontstond het idee dat niet alleen afzonderlijke panden maar het 'stadsgezicht' beschermd zou moeten worden.³⁸ Een aanzienlijk gedeelte van deze nieuwe grootschalige woningen verdween tijdens de tweede golf stadsvernieuwingen in de jaren '60 en '70.

In 1923 schreef de historicus Ieb Brugmans dat er 'rust' over de stad was gekomen door het ontstaan van overheids- en erfgoedinstanties.³⁹ Wim Vroom stelde dat deze rust tot in de jaren vijftig duurde, maar kijkend naar de verkeersdoorbraken, schaalvergroting en stadssaneringen ging het om relatieve rust, die hooguit tot aan de Tweede Wereldoorlog duurde.



Stadsvernieuwingsarchitectuur aan de Lastageweg, gezien vanaf de Recht Boomssloot, 1933. (Archief Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

De Tweede Wereldoorlog

De grootschalige destructie aan het begin van de Tweede Wereldoorlog van Nederlandse steden als Rotterdam en Middelburg bracht de eerste nationale, wettelijke bescherming van monumenten tot stand. In mei 1940 ondertekende de Nederlandse opperbevelhebber Henri Winkelman een noodwet die voorschreef dat panden op de 'Voorloopige Lijst' van monumenten niet zomaar mochten worden gesloopt; de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg moest hiervoor toestemming geven.⁴⁰ In verhouding tot andere Nederlandse (en Europese) steden kwam Amsterdam de Tweede Wereldoorlog relatief ongeschonden door. De oorlog luidde een kentering in voor de historische bebouwing van de stad en de monumentenzorg met name op juridisch vlak. Omdat de bezetter uitging van een sterke cultuurverwantschap tussen Duitsland en Nederland, óók op het terrein van architectuur, mengden de Duitse bestuurders zich in het Nederlandse monumentenbeleid. Max Polano en Marieke Kuipers beschreven meerdere Duitse wetsvoorstellen ten aanzien van het monumentenbeleid tussen 1940 en 1943, die alle vijf niet werden aangenomen maar wel een aanzet gaven tot de wettelijke beschermingskaders van na de oorlog.⁴¹

De monumentenzorg stond niet stil tijdens de oorlog. Integendeel, met extra energie, inspanning en met behulp van grote subsidies volgden in de historische binnenstad grondige restauraties.⁴² De zogenaamde karakteristieke 'Hollandse' architectuur werd op historiserende wijze hersteld. Met name negentiende-eeuwse modernisering van oudere panden moesten het ontgelden. Vaak zocht men de oplossing in een (wat al te rigoureuze) terugkeer naar een (pseudo-)zeventiende-eeuwse toestand. Oudezijds Voorburgwal 14 kreeg op die manier bijvoorbeeld zijn trapgevel terug. De meningen over deze restauratie waren ook destijds al sterk verdeeld; vanwege de Duitse restauratiesubsidie maar ook vanwege het ietwat te historiserende herstel.⁴³ Foto's van de restauratie gemaakt door de indertijd bekende fotograaf Wiel van der Randen waren bedoeld als propaganda voor de Nederlands-Germaanse arbeidersmentaliteit. Deze handelswijze sloot naadloos aan bij ideeën over de suprematie van de Germaanse (Duitse én Hollandse) cultuur.⁴⁴ De Kultuurkamer en een door bezettingsburgemeester Edward Voûte ingestelde heemkundecommissie propageerden hetzelfde.⁴⁵ Zij kregen in de monumentenzorg nooit echt een voet aan grond en de invloed van de bezetter op de Nederlandse monumentenzorg moet niet overdreven worden, aldus Martijn de Jong. Ondanks verschillende ingrijpende restauraties is van een typisch nationaal-socialistische

restauratie-ethiek geen sprake geweest.⁴⁶

Om eventuele herbouw van monumenten die oorlogsschade hadden geleden mogelijk te maken, werden in verschillende Nederlandse steden, waaronder Amsterdam, tijdens de oorlog opmetingen, foto's en tekeningen gemaakt van gevelwanden. Als werkverschaffing stelde Publieke Werken hiervoor in 1941 door een tiental werkloze 'intellectuelen' aan, in 1943 waren dit er al dertig.⁴⁷ Burgemeester Voûte had een sturende rol: vanuit de gemeentekas stelde hij 30.000 gulden beschikbaar.⁴⁸ Daarnaast werd een Bom- en Brandgevaarcommissie ingesteld.⁴⁹ Stuttingen, zandzakken en andere beschermingsmaatregelen moesten Amsterdamse monumenten als het Trippenhuis, de Westerkerk en het Paleis op de Dam beveiligen tegen bombardementen.⁵⁰ Niettemin ging het vanuit de lucht een aantal keer mis. Bij een bombardement op 11 mei 1940 kwamen 44 mensen om en werden veertien panden op de hoek van de Herengracht en de Blauwburgwal vernietigd, en in 1943 verwoestte een neerstortend vliegtuig het beroemde Huis Huydecoper (1639-1642) aan het Singel.⁵¹

Onder restauratiearchitecten en binnen monumentenverenigingen bevon-



Ravage na een bominslag op de hoek van de Herengracht en de Blauwburgwal, 1940. (Vereenigde Fotobureaux NV, SAA)

den zich, zoals overal in de samenleving, meer en minder actieve sympathisanten van de Duitse bezetter.⁵² Naast Voûte was de architect Jan Gratama lid van de NSB en vanaf 1943 wethouder Publieke Werken en Volkshuisvesting. In deze rol was hij verantwoordelijk voor de oprichting van de Commissie Monumentenzorg, de eerste van Nederland. Monumentenzorgers lagen overigens wel vaak met elkaar in de clinch, deels omdat dezelfde mannen bij meerdere organisaties aan de knoppen zaten en elkaar overal tegenkwamen.⁵³ Eén van de grote namen, Jacobus Boelen, moest vanwege zijn antisemitische opvattingen zijn functie als Tweede Voorzitter van Amstelodamum al voor de oorlog neerleggen, maar bleef bij Vereniging Hendrick de Keyser aan als voorzitter van het dagelijks bestuur. In januari 1941 stelde hij een zaal van Huis Van Brienens, in het bezit van de vereniging, beschikbaar voor een muziekavond met Arthur Seyss-Inquart, waarschijnlijk in de hoop op die manier subsidie te krijgen.⁵⁴

In Amsterdam had de Hongerwinter meer gevolgen voor het architectonische erfgoed dan het oorlogsgeweld. De strenge winter van 1944-1945 en het gebrek aan alles, inclusief brandstof, zorgde voor een run op hout. Men kapte



Ravage in de Jodenbuurt nadat na sloop van hout uit de constructies van huizen verschillende panden zijn ingestort, 1945. (SAA)

illegaal bomen in het Vondelpark, schrijnender was de onttakeling van leegstaande panden van de afgevoerde joodse bevolking in de Waterloopleinbuurt (het oude Vlooienburg, Uilenburg, Rapenburg en Marken). Waardevolle interieurs werden geroofd en alles wat brandbaar was werd uit de huizen gesloopt en verstookt.⁵⁵ Volgens Willem van Bennekom zijn in 1944 de houtconstructies (kappen, vloeren, vloerbalken, lambriseringen, deuren en ramen) van 1500 panden verdwenen; in de helft van de gevallen ging het om huizen in joodse buurten. Naar schatting zijn gedurende de hele oorlog in Amsterdam ruim 5000 woningen verloren gegaan door houtroof en sloop.⁵⁶ Bijzonder pijnlijk is de wijze waarop Jacobus Boelen en Jan Gratama zich tijdens de oorlog uitsluitend druk maakten over de verloren gebouwen in plaats van over de verdwenen Joodse bevolking. In januari 1945 organiseerde Boelen een noodoverleg over de afbraak van de Jodenwijk en Gratama publiceerde in de krant een oproep om melding te maken van illegale slooptacties.

Na de Tweede Wereldoorlog verkeerde met name de Waterloopleinbuurt in een deplorabele toestand. De meeste voormalige bewoners waren vermoord



Ravage in de Jodenbuurt, gezien in de Korte Houtstraat naar het Waterlooplein, 1946 (Archief Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

en keerden niet terug, de enkeling die dat wel deed kreeg vaak zijn of haar woning niet terug.⁵⁷ Amstelodamum organiseerde verschillende excursies naar de buurt, mogelijk om aandacht te vragen voor de toestand van de wijk. De historicus Jaap Meijer, die zelf Bergen-Belsen had overleefd, schreef *Het verdwenen ghetto. Wandelingen door de Amsterdamse Jodenbuurt* (1948), waarin hij zich afvroeg of dit tastbare stukje Amsterdamse cultuurgeschiedenis wel zou overleven.⁵⁸ Op last van de gemeente zijn veel panden die nog overeind stonden na de oorlog alsnog afgebroken.⁵⁹ De sloop van de Waterloopleinbuurt zou tot in de jaren '80 een heikel punt blijven.

Terugkijkend is het wonderlijk hoe losgezongen van de realiteit de erfgoedorganisaties in sommige situaties lijken te hebben geopereerd. In 1941 organiseerde het Stedelijk Museum de tentoonstelling 'Wat in een mensenleeftijd verdween' over wat in Amsterdam was afgebroken tussen 1880 en 1940, waarbij de dreiging van de oorlog en de bombardementen onbesproken bleef.⁶⁰ Ook in de moeilijkste periode van de bezetting was monumentenminnend Amsterdam een eigenaardig conglomeraat van mensen, middelen en voorkeuren, schrijft Willem van Bennekom: 'het contrast tussen de droomwereld en de dagelijkse realiteit kon niet groter zijn.'⁶¹ In 1944, toen de oorlog op zijn hevigst was, alle Joden weggevoerd waren en grote delen van de stad op instorten stonden, stelde Jan Gratama voor de vereniging Hendrick de Keyser een tentoonstelling samen in de Bijenkorf - als Joods bedrijf onder curatele gesteld door een Duitse bewindvoerder - over restauratiewerkzaamheden in Amsterdam. Amstelodamum bleef tot in de Hongerwinter excursies organiseren.⁶²

4 Functionalisme en cityvorming, 1945-1975

Wanhoop

Het scheelde weinig of het Achterhuis van Anne Frank en de Hollandse Schouwburg, nu beide belangrijke herinneringsplekken, waren afgebroken.¹ Na 1945 keek men vooral vooruit: Nederland moest na de schade aangericht door de oorlog worden hersteld en er was dringende behoefte aan meer woningen.² De Wederopbouwwet aangenomen in 1950, voorzag hierin, maar had ook verreikende gevolgen voor de historische bebouwing in Nederlandse steden.³ De wet maakte onteigenen en slopen eenvoudiger, net als het realiseren van verkeersdoorbraken.



De Weesperstraat bij de kruising met de Nieuwe Prinsengracht, voor de afbraak en verbreding van de straat, 1960. (A.F. Albregt, SAA)

Een monumentenwet liet ondertussen op zich wachten. De na de oorlog opgerichte Voorlopige Monumentenraad die de monumentenwet moest ontwikkelen, boekte weinig succes. Een in allerijl aangenomen voorlopige wet sorteerde ook weinig effect, veel panden op de Amsterdamse ‘Voorlopige Lijst’ verdwenen tijdens de wederopbouw alsnog.⁴ In 1953 werd binnen de afdeling Publieke Werken het Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg opgericht dat zich specifiek zou gaan richten op de instandhouding van historische architectuur. De architectuurhistoricus Ruud Meischke werd de eerste directeur. Zijn taak was een moeilijke, mede omdat men er in de gemeenteraad nog vanuit ging dat de binnenstad niet geschikt was om te wonen en alleen kon dienen als finan



Afbraak van winkelwoonhuizen in de Weesperstraat ter hoogte van de nummers 132-136, 1963. (F. Weeda, Collectie Frits Weeda, SAA)

cieel, zakelijk en administratief centrum met veel nieuwbouw en enkele monumenten als 'eilandjes'.⁵ Amsterdam viel ten prooi aan nieuwe saneringen, onder meer in de Jordaan. Maar lang niet alle plannen werden uitgevoerd. Het zogeheten 'Plan Kaasjager' uit 1954, opgesteld door de politiecommissaris Hendrik Kaasjager op verzoek van burgemeester Arnold Jan d'Ailly, kon bijvoorbeeld op weinig instemming rekenen. Om de verkeersdoorstroming te verbeteren en ruim baan te geven aan de auto die het stadsbeeld steeds meer ging beheersen, moesten onder andere het Singel, het open havenfront, de Geldersekaade en de Kloveniersburgwal worden gedempt. Het plan lekte uit en kreeg uitgebreid aandacht in de pers. Een stormvloed aan kritiek en protesten volgde en sloop



Sloop van Weesperstraat 140, 1963. (Algemeen Dagblad, Collectie N.V. De Arbeiderspers; Foto-dienst, SAA)

stond vanaf nu op de radar en op elke agenda.⁶ Ook de directeur van Publieke Werken verwierp het plan en verordonneerde dat er 'geen vierkante meter gracht' meer mocht worden gedempt; het zou voor Amsterdam, zelfs voor de hele wereld, 'een verlies betekenen'.⁷ Kaasjager reageerde laconiek en merkte in een radioprogramma op dat hij wel begreep dat er kritiek kwam op het verdwijnen van het stadsschoon, maar dat een volgende generatie die het stadsschoon nooit had gekend dit ook niet kon missen.⁸

In hetzelfde jaar als de lancering van 'Plan Kaasjager' opende in het Amsterdams Historisch Museum de tentoonstelling 'Verdwijnen Stadsschoon', die appelleerde aan de nu breed gedragen zorgen over de grootschalige afbraak van de binnenstad. Ongeveer tegelijkertijd schreef kunstenaar en journalist Geurt Brinkgreve onder een pseudoniem kritische stukken over de wederopbouwplannen voor *Elseviers Weekblad*, en het boekje *Alarm in Amsterdam: Het lot der oude binnensteden* (1956). In *Alarm in Amsterdam* somde hij op wat er allemaal zou verdwijnen in de binnenstad door de wederopbouwplannen, stadssaneringen en cityvorming.⁹ Brinkgreve schreef niet alleen, samen met andere bezorgde Amsterdammers richtte hij ook het comité 'De Stad Amsterdam' op, met als doel grootschalig verzet tegen sloop-nieuwbouw. Hoewel niet



De Galerij van het Paleis voor Volksvlijt op het Utrechtseplein, tijdens de afbraak in 1961. (J.M. Arsath Ro'is, SAA)

zonder invloed – de gemeente stond niet onwelwillend tegenover Brinkgreve's comité – ging het slopen door. Ruim een kwart van de panden op de Voorlopige Lijst was inmiddels verdwenen.¹⁰ Een van de meest betreurde verkeersdoorbra-



Sloop van woonhuizen aan het Westeinde die tegen de rug van de Galerij van het Paleis voor Volksvlijt waren gebouwd, 1960. (J. van Bilsen, SAA)

ken, het traject Weesperstraat-Wibautstraat, kwam in deze periode tot stand.¹¹ Naast zijn voorzitter- en lidmaatschap bij verschillende historische verenigingen zat Brinkgreve, om zijn politieke invloed te vergroten, vanaf 1958 in de gemeenteraad namens de KVP.

Volgens Brinkgreve was hij niet de enige die zich in deze jaren verzette tegen sloop, ook monumentenzorgdirecteur Meischke bouwde 'zonder ophef (...) een verdedigingslinie'.¹² Zo wist Meischke te bewerkstelligen dat vanaf 1957 zowel een vertegenwoordiger van de oudheidkundige verenigingen als hijzelf bij de Commissie Oude Stad van de Schoonheidscommissie mochten aanschuiven. In de *Nota Binnenstad* uit 1955 klinkt onder meer door Meischkes invloed en zijn handige laveren tussen de verschillende partijen, een zekere gevoeligheid door voor de historische stad. Ondanks de focus op cityvorming werd in dit plan bijvoorbeeld niet gesproken over het dempen van nog meer grachten om de steeds serieuzere parkeerproblematiek in de stad op te lossen. Meischke zette ook het dichtbouwen van binnenterreinen op de agenda en



Het flatgebouw 'Amstelstein' aan de Vijzelstraat, na gedeeltelijke instorting, 1955. (ANEFO, SAA)

hij regelde dat er bij de aanvraag voor de vestiging van een nieuw bedrijf een verplichte verkeerstechnische berekening moest worden toegevoegd. De *Nota* sprak nog wel over verschillende nog aan te leggen radiaalwegen die doorbraken zouden veroorzaken. Dezelfde *Nota* kondigt ook de bijna complete sloop van de negentiende-eeuwse wijken rond het centrum aan, wat voor de opstellers van de *Nota* geen probleem was, een mening die werd gedeeld door veel oudheidkundige verenigingen.¹³

Meischke zette ondertussen het herstel van de stad in de steigers. Ruim 300 panden waren bij zijn vertrek in 1958 (ingrijpend) gerestaureerd. Maar het waren bescheiden successen, de gerestaureerde panden druppels op een gloeiende plaat. Op initiatief van 'Hendrick de Keyser', Meischke, en Brinkgreve was daarom al in 1956 de 'Amsterdamse Maatschappij tot Stadsherstel NV' (in het kort 'Stadsherstel') opgericht, specifiek gericht op de instandhouding van Amsterdamse historische panden.¹⁴ Vereniging Hendrick de Keyser had in deze periode aan de noodrem getrokken: het probleem van sloop in Amsterdam konden zij, vanwege hun landelijke focus onvoldoende aan, en ze hoopten dat Stadsherstel genoeg geld zou kunnen ophalen om hoofdstedelijke panden op te kopen en te restaureren. Kenmerkend is dat de Amsterdamse monumentenzorg hierin afweek van de Rijksdienst voor Monumentenzorg. Waar op landelijk niveau 'behoud' als belangrijkste uitgangspunt gold, vonden de erfgoedverenigingen en monumentenzorg in Amsterdam dat monumenten vooral bestemd zijn om in te wonen.¹⁵

Het jubileumboek *Mens en Monument: 25 jaar Stadsherstel Amsterdam* (1981) geeft inzicht in de reputatie van Brinkgreve. Toen besloten moest worden wie van de initiatiefnemers van de Amsterdamse Maatschappij tot Stadsherstel naar het College van Burgemeester en Wethouders moest gaan om subsidies los te peuten, werd besloten dat Brinkgreve in ieder geval *niet* mee mocht. Hij had het met zijn publicaties verbruid bij Publieke Werken en de rest van de gemeente Amsterdam en zijn aanwezigheid zou de zaken op het stadhuis geen goed doen.¹⁶

De werkwijze van Stadsherstel was (en is) grotendeels hetzelfde als die van Vereniging Hendrick de Keyser: panden worden geschonken of aangekocht en vervolgens gerestaureerd en verhuurd. In andere Nederlandse steden als Den Haag, Haarlem, Hoorn en Groningen werden na de Tweede Wereldoorlog vergelijkbare organisaties opgericht, maar nergens waren het er zo veel als in Amsterdam. Soms ontfermden zij zich slechts over een of enkele panden, zoals de hofjes. Stichtingen als Aristoteles en Diogenes waren groter. De laatste werd in

1960 opgericht door het bestuur van de kunstenaarskring *Arti et Amicitiae*, met als doel het opknappen van verkrotte woningen in de Jordaan voor studenten en kunstenaars.¹⁷ Een paar jaar later publiceerde Bureau Monumentenzorg *Bewaard in het hart*, dat alle 650 restauraties afgerond tussen 1953 en 1963 presenteerde.¹⁸ Het boek leest als een wanhoopsdaad van een bureau dat probeert te redden wat er te redden valt in een stad die vooruit wil en sneller historische bebouwing vernietigt dan dat zij met hun bescheiden mandaat en mankracht konden redden.

Een wet

In 1960 werd het laatste restant van het Paleis voor Volksvlijt (1859-1864) – het wonder van glas en staal op het Frederiksplein – gesloopt.¹⁹ Het ging om de later toegevoegde winkelgalerij met statige woonhuizen die de brand van 1929 had overleefd. De sloop riep veel emoties op, en krabde de nog nauwelijks geheelde wonden veroorzaakt door het verlies van het Paleis weer open. De afkeer van het nieuwe gebouw van de Nederlandsche Bank (1961-1968) op de plek van het voormalige Paleis voor Volksvlijt, had in ieder geval voor een deel te maken met de grote populariteit van het Paleis. De toevoeging van de ronde toren van Jelle Abma in 1991 – inmiddels alweer gesloopt – maakte het allemaal alleen maar erger.²⁰ Het oude paleis wordt nog altijd gemist, zo bleek recentelijk weer uit de pogingen van onder andere Wim T. Schippers om het te herbouwen.²¹

Twee jaar na de sloop van de winkelgalerij van het Paleis, in 1962, werd eindelijk de definitieve ‘Wet houdende voorzieningen in het belang van monumenten van geschiedenis en kunst’, in het kort de Monumentenwet, aangenomen. Het was daarmee voor het eerst mogelijk historische huizen en andere gebouwen op juridische gronden te beschermen. Op basis van inventarisaties ontstonden in de jaren na de invoering van de Monumentenwet nieuwe monumentenregisters die de vooroorlogse ‘Voorloopige Lijst’ vervingen.²² Deze monumentenregisters leidden weer tot een ontwerprijst, die voor Amsterdam bestond uit ongeveer 5500 woon- en pakhuizen. Later werden hier nog meer panden aan toegevoegd. Op het moment van schrijven heeft de Gemeente Amsterdam 7695 inschrijvingen in het rijksmonumentenregister.²³ Het allereerste rijksmonument van Nederland, Oudezijds Achterburgwal 19 in Amsterdam, werd uiteindelijk pas op 26 maart 1970 in het register ingeschreven.

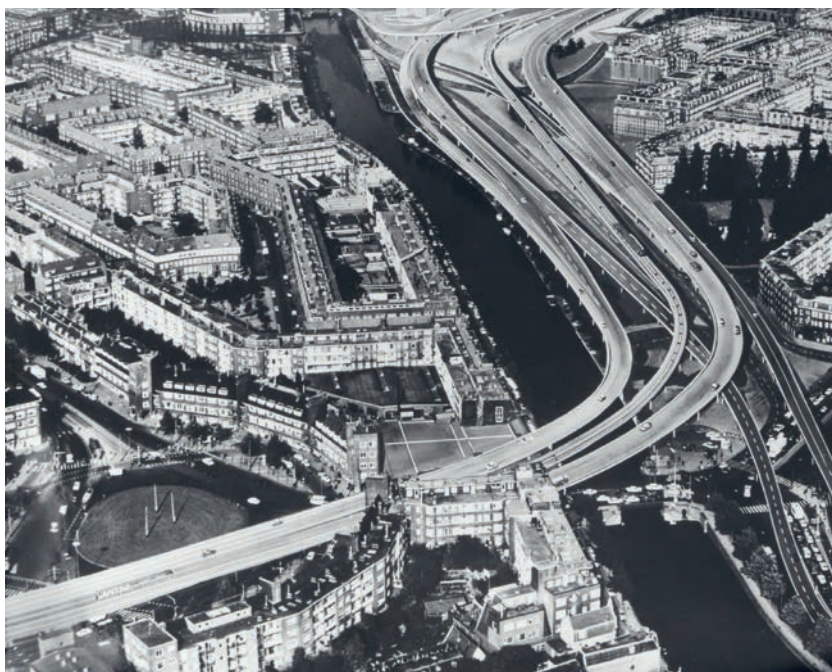
Voor wijziging of sloop van monumentale panden was voortaan een ver-

gunning nodig, waardoor het voor stadsbesturen ingewikkelder was geworden om stadsvernieuwingen door te voeren. In de jaren '60, hét decennium van de cityvorming, was bij gebrek aan ingeschreven monumenten dat nog niet het geval. In de aanloop naar de definitieve vaststelling van de rijksmonumentenlijst werden op gemeentelijk initiatief nog grote gaten in de historische binnenstad van Amsterdam geslagen. Historische verenigingen stonden vaak machteloos, en als politici en beleidsmakers de zogenaamde economische belangen voorrang wilden geven boven de historische waarde van de stad konden zij het advies van de Schoonheidscommissie simpelweg naast zich neerleggen. Overigens waren de meningen ook binnen de Schoonheidscommissie zelf regelmatig verdeeld en stonden architecten en ambtenaren tegenover de oudheidkundigen. Over één ding was de commissie het wél eens: schaalvergroting in de binnenstad was zeer onwenselijk. Hoewel de commissie dit standpunt regelmatig verkondigde, wonnen economische belangen het in de gemeenteraad, met veel grootschalige nieuwbouw tot gevolg. Zo sneuvelde op de hoek van de Wolvenstraat en de Keizersgracht in 1950-1951 zeven panden voor een kantorencomplex en werden in de Gouden Bocht van de Herengracht vanaf de jaren '50 in stadia dertien panden samengevoegd tot een kantoormonoliet, met behoud van slechts een deel van de historische panden.²⁴ Gelijktijdig circuleerden talloze plannen voor hoge kantooortorens in de binnenstad, die tot grote opluchting van latere generaties planologen vrijwel allemaal geen doorgang vonden. Opmerkelijk genoeg waren zowel Cornelis van Eesteren, directeur van Publieke Werken, en zijn opvolger Jakoba Mulder beiden geen voorstanders van hoogbouw in het stadshart. Mulder sloot niet uit dat her en der een accent in de oude stad kon komen, maar hoogbouw vroeg volgens haar om ruimte die er in de binnenstad niet voldoende was.²⁵

In 1962-1963 werd het in Amsterdamse School-stijl opgetrokken woonblok 'Amstelstein' (1926-1928) aan de Vijzelstraat, tussen de Keizers- en Prinsengracht, gesloopt. Het pand verkeerde al jaren in een slechte toestand. In de jaren '50 en '60 vielen verschillende keren stukken steen uit het gebouw en stortte zelfs een pijler in de Kerkstraat in, waarna bleek dat de aannemer bij de bouw in 1926 - 1928 op gevaarlijke wijze had bezuinigd op de constructie.²⁶ De Algemene Bank Nederland (ABN), op dat moment in de Bazel gevestigd, wilde op de plaats van Amstelstein een kantoorpand neerzetten. De plannen voor de grootschalige hoogbouw leidde tot veel verontwaardiging en de protestactie 'Ban de Bank', maar dit kon niet voorkomen dat de nieuwbouw tussen 1969 en 1973 toch tot stand kwam. Niettemin hadden actievoerders van verschillende

flanken – voor sommigen ging het om het behoud van historische gebouwen, voor anderen om de leefbaarheid van de binnenstad – elkaar tijdens dit protest tegen de bank gevonden en trokken vanaf nu vaker gezamenlijk op tegen plannen van de gemeente, beleggers en projectontwikkelaars.²⁷

Ook binnen de Schoonheidscommissie kon het plan aanvankelijk niet op veel goedkeuring rekenen; pas na veel herzieningen kwam er schoorvoetend een positief advies. Toen de gemeenteraad ook instemde, stapte Brinkgreve demonstratief op als raadslid.²⁸ Samen met de raadsleden H.J. Nipperus en Th.B. Rossen luidde hij in mei 1966 in een nota de noodklok: welstand zou in de binnenstad hebben gefaald. Te veel sloop en nieuwe grote kantoorgebouwen waren met hun goedkeuring tot stand gekomen. Als voorbeelden noemden ze Keizersgracht 298-300 voor Zeepfabriek Wella (1955), en de Spaarbank (1964) aan het Singel, maar de directe aanleiding lijkt de nieuwbouw van de Universiteitsbibliotheek (1966) te zijn geweest. De Welstandscommissie Oude Stad werd



Onderdeel van het Plan Jokinen, met linksonder het Surinameplein, 1967. (ANEFO, Archief Dagblad Het Vrije Volk, SAA)

beticht van vriendjespolitiek, een gebrek aan transparantie en een voorkeur voor moderne architectuur. De drie raadsleden stelden voor burgerleden op te nemen in de commissie en maatstaven in te voeren voor beoordelingsplannen gebaseerd op het karakter van de oude stad. Met andere woorden, er zouden voorschriften komen voor perceelbreedte, materiaalkeuze en verschijningsvorm. De Schoonheidscommissie – zelf ook verdeeld – reageerde afwijzend. In een reactie op de nota schreven ze dat ook veel ‘ongelukken’ waren voorkomen en dat altijd naar individuele gevallen werd gekeken in relatie tot de omgeving. Met het argument dat de perceelbreedte zoveel mogelijk de historische contouren zou moeten volgen, waren zij het wel eens.²⁹

In de commotie rondom de nieuwbouw van de ABN wisten de provo's het in 1966 tot een zetel in de gemeenteraad te schoppen. De provo's vormden aanvankelijk de belangrijkste protestbeweging tegen de gemeenteraad en de dienst Stadsontwikkeling van Publieke Werken. Ze waren fel gekant tegen de cityvormingsidealen en zetten de 'sfeer' in Amsterdam centraal. Kleinschaligheid was voor deze sfeer cruciaal. Het gemeentebestuur en de verschillende overheidsdiensten werden door de provo's bestempeld als conservatief en veel te veel gericht op de auto en het verkeer in de stad. Zij kregen bijval van de actiegroep 'De Lastige Amsterdammer' van architect Marten Bierman en socioloog Henk Bakker. In zijn proefschrift *De toekomst van de Nederlandse binnenstad* (2016) typeerde de stadshistoricus Tim Verlaan de twee actiegroepen als de belangrijkste protestbewegingen in Amsterdam die 'zowel het nut als de noodzaak van de vernieuwing die bestuurders voorstonden' betwistten. Aan de basis van deze conclusie stond de 'negatieve ervaring van hun eigen leefomgeving'.³⁰ Dat hing voor een groot gedeelte samen met een veranderende demografische samenstelling. De slagkracht of invloed van deze actiegroepen had deels te maken met gentrificatie waarvan al vroeg sprake was. Amsterdam groeide tot in de jaren '50, daarna zakte het inwoneraantal fors terug: gezinnen trokken onder invloed van suburbanisering de stad uit en in hun plaats kwamen studenten, creatievelingen en hoogopgeleiden (zonder kinderen), die onbedoeld de prijzen in de buurt opdreven en de armen die in de stad waren achtergebleven of niet bereid of in staat waren om te verhuizen, verdrukten.³¹

De kritiek van de provo's op het volgens hen te autogerichte beleid van de gemeente kreeg veel bijval. Het plan 'Geef de stad een kans' (1967) van de Amerikaanse verkeersdeskundige David Jokinen en gefinancierd door de autolobbygroep 'Stichting Weg', veroorzaakte dan ook een golf van protest. 'Geef de stad een kans' voorzag in een zesbaans-snelweg langs de Singelgracht, de

afbraak van De Pijp en de Kinkerbuurt, en in een groot nieuw zakencentrum ten zuiden van de stad (dat decennia later verder naar het zuiden gebouwd werd als 'De Zuidas'). Het plan kon vanaf de lancering rekenen op zeer weinig draagvlak. De toenmalige Amsterdamse burgemeester Ivo Samkalden verwees het plan – een 'onvoldoende gedocumenteerde frontale aanval op Amsterdam' –



'Géén gepingel om het Singel'. Studenten protesteren op een boot op het Singel tegen Plan Kaasjager, 1954. (ANP, SAA).

resoluut naar de prullenbak.³² Zulke ideeën over de stad waren volgens Samkal-
den vijftien jaar eerder normaal, maar hopeloos verouderd in 1967.

De Nieuwmarktoorlog

De periode tussen 1965 en 1985 is wel de ‘Twintigjarige Stadsoorlog’ genoemd.³³ Bewoners, krakers en de gemeente stonden lijnrecht tegenover elkaar bij plannen voor stadsvernieuwingen. Centraal in deze strijd stond het verkeersvraagstuk. De Jordaan was volgens de ingenieurs van de dienst Stadsontwikkeling van Publieke Werken een mislukking. Een nieuwe stedenbouwkundige structuur moest dit oplossen. Een affiche van actiegroep Jordaad maakte duidelijk hoeveel sloop dit zou opleveren: bijna de hele kaart van de Jordaan was rood ingekleurd. Volgens Brinkgreve zorgde het affiche voor een schokgolf in de buurt, maar ook bij Publieke Werken op de Wibautstraat werd het al snel duidelijk dat er weinig steun was voor het schetsplan voor de saneringen van de Jordaan. Wethouder Han Lammers trok in 1970 het plan in.³⁴

Ook op andere plekken vocht men voor het behoud van de historische stad. Het meest intens werd deze strijd gestreden aan de oostkant van de binnenstad. Al in de jaren '50, de opmaat tot de ‘stadsoorlog’ in de Nieuwmarktbuurt, werden oude plannen om een Amsterdamse metro aan te leggen afgestoft. Publieke Werken had in de jaren '20 al twee keer ideeën voor een metrostelsel uitgewerkt, maar de aanleg hiervan bleek beide keren te duur.³⁵ De combinatie van de slappe Amsterdamse bodem en de toenmalige technische mogelijkheden hadden ook bijgedragen aan de beslissing af te zien van de bouw van een metrolijn.

Het Wederopbouwplan voor de Nieuwmarktbuurt dat in 1953 werd gepresenteerd was nog gedeeltelijk gebaseerd op het Uitbreidingsplan van Van Eesteren uit de jaren '30 dat voorzag in grootschalige sloop aan de oostkant van de Amsterdamse binnenstad. Het was een klassiek voorbeeld van cityvorming: de Nieuwmarktbuurt zou grotendeels worden afgebroken, de grachten gedempt, en er zou een autobaan en een metro komen.³⁶ De plannen riepen onmiddellijk grote verontwaardiging op, vooral vanwege het grote aantal monumenten dat opgeofferd zou worden. Omdat de toenmalige ministers van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, Jo Cals en Johannes van Aartsen van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, geen toestemming wilden verlenen voor de sloop van een aantal monumenten, moesten de plannen worden herzien.³⁷

Twee jaar na het Wederopbouwplan koos B&W, onder aanvoering van wethouder Van 't Hull in de *Nota Binnenstad* opnieuw voor de aanleg van de metro. Verschillende commissies, die uitsluitend bestonden uit technici die geen rekening hielden met eventuele gevoelens die de sloop zou losmaken, werkten de plannen uit.³⁸ Anders dan vaak gedacht wordt, waren de plannen voor de Nieuwmarktbuurt – de ‘amovering’ van een groot aantal woningen, een soort snelweg over de Sint Antoniesbreestraat en de metro eronder – niet symptomatisch voor gemeentebestuur dat ruim baan wilde maken voor de auto. Het idee was om op één plek een vierbaansweg aan te leggen, maar het verkeersprobleem verder op te lossen door het openbaar vervoer te verbeteren.³⁹ Een uitbreiding van het tramnetwerk werd overwogen, de overheid in Den Haag en de NS dachten aan meer treinstations, maar B&W koos voor de metro en één in plaats van meerdere autobanen op een plek waar volgens de bestuurders toch gesaneerd moest worden.

In 1964 stelde de gemeenteraad de onteigeningskaders vast. Korte tijd later begonnen de ontruiming en onteigeningen. Wat volgde was een ‘permanente staat van oorlog tegen het stadsbestuur’.⁴⁰ Leegstaande huizen werden gekraakt en de mede door Brinkgreve speciaal voor de Nieuwmarktbuurt opgerichte commissie ‘Werkgroep Amsterdam 1975’ – een referentie aan het toen aangekondigde Europese Monumentenjaar 1975 – was buitengewoon actief. De Werkgroep liet eind 1967 in de landelijke kranten een advertentie plaatsen met de titel ‘Amsterdaad 75’, met de oproep te protesteren tegen de plannen. Bij de advertentie zat een bon die aan de werkgroep kon worden teruggestuurd; binnen een week werd dit 114.000 keer gedaan.⁴¹ Een centrale rol in de strijd om de Nieuwmarktbuurt speelde het monumentale pand Huis de Pinto (1605-1606 en 1686), Sint Antoniesbreestraat 69, dat zou moeten wijken voor een groot nieuwbouwblok met kantoren. Voordat Brinkgreve in 1968 een sloopstop voor de buurt had weten af te dwingen, was de bebouwing aan weerszijden van het huis gesloopt. In een ultieme poging het indrukwekkende pand te redden ging de actiegroep ‘Stichting de Pinto’ over tot het kraken ervan, waarop de gemeente het huis onteigende, maar na lang onderhandelen met onder andere Brinkgreve moest de gemeente in 1972 inbinden.⁴²

Het was mede dankzij de trage besluitvorming dat het verzet in de buurt een kans kreeg en zelfs B&W aan de plannen ging twijfelen en alternatieve scenarios onderzocht.⁴³ Dit gold voor Huis de Pinto en voor de autobaan door Centrum-Oost. De gemeenteraad besloot uiteindelijk met één stem verschil tegen deze snelweg. Ondanks de aanhoudende grote verdeeldheid binnen de

PvdA, de grootste partij in de gemeenteraad, werd er wel voor de metro gestemd. Bepalend was de steun vanuit het Rijk dat in 1974 een subsidie toekende waarmee een van de grootste bezwaren tegen de metro, de hoge kosten, uit de weg was geruimd.⁴⁴ Bleven over de heftige emoties rondom sloop. Om de metrobuizen te kunnen laten afzinken, moest alle bebouwing boven het tracé van de metro worden afgebroken. In 1970 hadden drie architecten, Aldo van Eyck, Herman Hertzberger en Dick Apon op verzoek van de gemeente een plan gepresenteerd voor de aanleg van de metro, de autobaan en de vernieuwing van de buurt. De architecten concludeerden in hun onderzoek dat de bouw van metrotunnels wederom tot veel afbraak zou leiden en na de presentatie van hun plannen weigerden zij de opdracht verder uit te werken.⁴⁵

Ook bij bewoners van de Nieuwmarktbuurt en bij de 'Nieuwmarktbeving' – veelal studenten, kunstenaars en creatievelingen die nog altijd in gekraakte panden woonden, maar ook de architecten Van Eyck en zijn pupil Theo Bosch – stuitten de plannen, niet verrassend na de eerdere protesten, op veel verzet.⁴⁶ De beweging kreeg bekendheid door de kleurrijke schilderijen die zij, ironisch genoeg met gemeentelijke subsidie, op panden in de buurt aanbrachten. De teksten bij deze schilderijen karakteriseerden de gemeenteraadsleden als tirannen die niet wilden luisteren en koste wat kost hun eigen agenda wilden doordrukken. Omstreden was het gebruik van de dichtregels van H.P. van Randwijk, die de krakers ontleenden aan het oorlogsmonument op het Weteringcircuit: 'Een volk dat voor tirannen zwicht / zal meer dan lijf en goed verliezen / Dan dooft het licht.' In de Nieuwmarktbuurt was veel sympathie voor de krakers, maar B&W legden hun oor niet te luister in de buurt, zij richtten zich in plaats daarvan op Den Haag. De vergelijking van de gemeenteraadsleden met de Duitse bezetter deed pijn, vooral voor de PvdA-ers verwikkeld in een 'bittere factiestrijd', maar erg veel effect sorteerde de tekst niet.⁴⁷

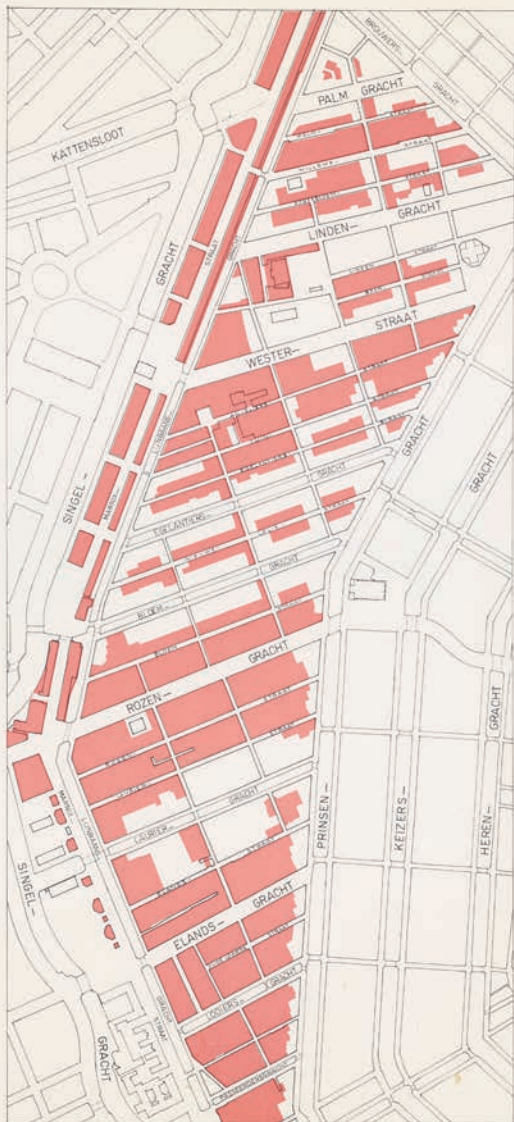
In maart en april 1975 kwam het tot een fysieke botsing tussen de Nieuwmarktbeving en de ME. De krakers delfden het onderspit en de bebouwing boven de tracés werd gesloopt.⁴⁸ De plek van de metrobuizen is vanuit de lucht, als een 'lint' van nieuwbouw, goed te herkennen. De beoogde bredere opzet van het plan met hoogbouw, kantoren en hotels ging door het hevige buurtverzet niet door, in plaats daarvan kwam er een invulling met winkels en veel sociale huur, tot stand gekomen in samenspraak met buurtbewoners en verschillende architecten.⁴⁹ Huis de Pinto werd in 1974-1975 gerestaureerd en – dit werd gevierd als een triomf – toegevoegd aan het rijksmonumentenregister.⁵⁰ Aan het einde van de Sint Antoniesbreestraat markeert het monument van 'Hans 't

Mannetje' de plek tot waar de stadsvernieuwing is opgerukt en de oude bebouwing en het stratenpatroon zijn weggevaagd.⁵¹

De Nieuwmarktcrisis betekende een keerpunt. In Amsterdam wist men nu hoe het in ieder geval niet moest.⁵² Publieke Werken had na een decennium van strijd om historische erfgoed zo'n slechte naam dat de dienst werd opgesplitst in drie andere afdelingen met nieuwe namen.⁵³ Toch was het lek nog niet helemaal boven. Gedurende de hele jaren '70 en zelfs tot in de jaren '80 werkten in het verleden gemaakte afspraken of 'regenteske herenakkoorden' door, die botsten met de koerswijziging en nu al te zeer rieken naar belangenvestrengeling.⁵⁴ Zo pasten de dubbelrollen die architecten regelmatig bekleedden niet meer in het nieuwe tijdsgewricht. De architect Piet Zanstra, kon door zijn lidmaatschap van de Schoonheidscommissie en de Raad voor Stedebouw informatie doorspelen aan ontwikkelaars die hem vervolgens van opdrachten voorzagen.⁵⁵ Verantwoordelijke wethouders moesten zich bovendien meermaals, onder andere bij de plannen voor de Jodenbreestraat en het Bickerseiland, beroepen op problematische, historische afspraken met projectontwikkelaars.⁵⁶ Aan de rand van het Leidseplein worstelde de politiek met de vanaf 1959 gedane toezeggingen aan de projectontwikkelaar Nicolaas Bouwes. Op het terrein van het Huis van Bewaring, de Kerk van de Vrije Gemeente en het Kantongerecht bij het Leidseplein, zou Bouwes een groot complex van hotel, kantoren, winkelruimte en een theater ontwikkelen. Al in de jaren '60 kraakten provo's uit protest de Kerk van de Vrije Gemeente en openden hier 'Kosmies Ontspanningscentrum Paradiso'. Buurtbewoners, architecten en monumentenzorgers waren verbolgen over de achterkamertjespolitiek die ten grondslag lag aan de mondelinge toezegging aan Bouwes voor zijn bouwplannen. Ook raadsleden begonnen zich in de jaren '70 openlijk te mengen in de kwestie over het 'Hoog Catharijne in Amsterdam'.⁵⁷ De in 1975 opgerichte actiegroep 'Bouw-es-wat-anders' waar ook enkele prominente figuren zich bij aan hadden gesloten, riep in manifestaties en op een lp met protestliederen op tot een democratischer besluit over de herontwikkeling en kreeg zelfs bijval en financiële steun van een aantal beleggers en fondsen.⁵⁸

Op de Wallen, het middeleeuwse historische centrum van Amsterdam, remde, opmerkelijk genoeg, het prostitutiebedrijf sloop en schaalvergroting in de middeleeuwse binnenstad. De bordelen hielden de oude parcellering aan en van sloop-nieuwbouw was sowieso nauwelijks sprake. Niettemin is vooral de rol van studenten (niet zelden ook krakers) en andere (buurt)activisten in de totstandkoming van het nieuwe klimaat van belang. In de bevolkingssa-

DE JORDAAN IN PUIN?



de afbraak is in 't rood gekleurd!
het zal je huis maar wezen!

Protestposter tegen de grootschalige afbraakplannen van de Jordaan.

menstelling van de binnenstad in de jaren '70 waren studenten, in de meeste gevallen actief betrokken bij een van de vele actiecomités, sterk oververtegenwoordigd.⁵⁹ Bij de strijd om het behoud van de historische bebouwing op Bickerseiland pakten juist 'echte' Amsterdammers de strijdbijl op.⁶⁰

Het grootste verschil werd volgens Tim Verlaan gemaakt door de politiek. Hij noemt 1978, en de entree in de Amsterdamse politiek van Jan Schaefer, als het moment dat 'de kentering in het denken over de toekomst van de binnenstad beleidsmatig' doorgezet werd.⁶¹ Een van de eerste dingen die Schaefer deed was een streep zetten door Bouwes plannen voor het Leidseplein.⁶² In werkelijkheid waren de actievoerders hard nodig, wilde sloop voorkomen worden. Dat zal blijken uit het volgende hoofdstuk: zonder de inzet van protestgroepen werden gretig handtekeningen gezet – dat kwam niet in de laatste plaats door Schaefer zelf – onder beleidsplannen om grote delen van de historische wijken buiten het centrum af te breken. Schaefer was zeker niet helemaal doof voor de kritiek op afbraak en de bouw van de cityvormingskantoren, want in de



Protest tegen de sloop van de Nieuwmarktbuurt, 1974. (ANEFO, Archief Dagblad Het Vrije Volk, SAA)

mede onder zijn directie gepresenteerde *Derde Nota Stadsvernieuwing* (1978) werd gesuggereerd de dienst Publieke Werken op te splitsten.⁶³ Toch leidde zijn aantreden als wethouder Stadsvernieuwing, Grondzaken, Volkshuisvesting en Bouw- en Woningtoezicht tot veel sloop. Schaefer had veel macht en drukte een sterke stempel op het bouw- en sloopp proces. Hij benadrukte het bouwen in Amsterdam en hekelde het eerdere beleid om (vooral minder kapitaalkrachtige) Amsterdammers richting de nieuwe groeikernen buiten de hoofdstad te duwen. Demonstratief verving hij de kaart van Noord-Holland in zijn wethouderskamer door een kaart van Amsterdam.⁶⁴

Saneren

Rudger Smook noemt in zijn boek *Binnensteden veranderen* verschillende redenen voor sloop in de anderhalve eeuw van 1825 en 1975, zoals economische



Van links naar rechts ir. A. van Walraven, wethouder G. van 't Hull, burgemeester G. van Hall van Amsterdam en burgemeester G. van Walsum van Rotterdam bij een maquette met de wederopbouwplannen van de Nieuwmarktbuurt, 1958. (ANEFO, SAA)

recessies, weinig geslaagde inbreiding (het vullen van gaten die ontstaan zijn door eerdere sloop) en calamiteiten (zoals brand of oorlog). Maar meest bepalend waren uiteindelijk de saneringsplannen. Sanering moest buurten van hun bebouwing 'ontdoen om ze later gemakkelijk "op een eigentijdse wijze" weer te kunnen invullen'.⁶⁵ De hoofdstructuren zoals het centrum van Amsterdam werden lange tijd als 'sterke elementen' beschouwd en zelden gesloopt. Dit veranderde tijdens de 'saneringswoede' in de jaren '60 en '70, met als voornaamste Amsterdamse voorbeeld de sloop voor de aanleg van de metro.⁶⁶

Saneren gebeurde vaak onder het mom van noodzakelijke cityvorming. Vincent van Rossem concludeerde hierover: 'het is merkwaardig dat het zo ver heeft moeten komen (...) Niemand is blij met de Weesperstraat, het Meester Visserplein is een schandplek in de stad, en over de Valkenburgerstraat kunnen we ook maar beter zwijgen'.⁶⁷ Waar Huis de Pinto het icoon is van het verzet tegen de Amsterdamse cityvorming, moet de Jordaan volgens Van Rossem beschouwd worden als het Waterloo van de stadsvernieuwers.⁶⁸ Er volgden nog



Sloop van de Nieuwmarktbuurt voor de aanleg van de metro, 1975. (ANEFO, Archief Dagblad het Vrije Volk, SAA)

een paar grote doorbraken zoals in de Haarlemmer Houttuinen en op Kattenburg, maar de strijd leek rond 1980 grotendeels gestreden en megalomane verkeersdoorbraken behoorden tot het verleden.⁶⁹

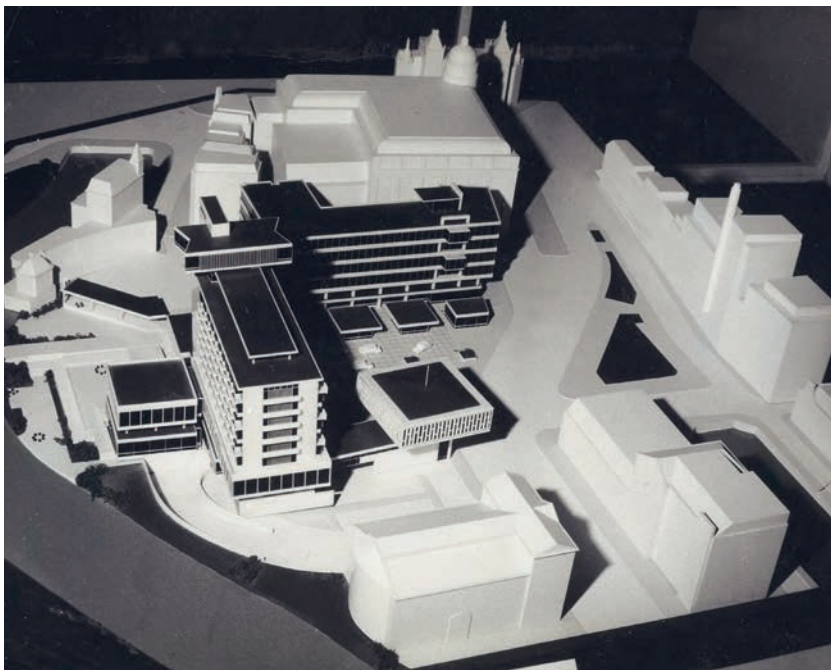
Rijkelijk laat, veelal té laat, zag het bestuur in Amsterdam in dat leefbare en mooie steden over oudbouw beschikken. Men had het kunnen weten, het ontbrak bepaald niet aan waarschuwingen in de vorm van publicaties. De meeste daarvan zijn schatplichtig aan Jane Jacobs, de voornaamste contemporaine buitenlandse autoriteit waarnaar gekeken werd. In haar beroemde boek *The Death and Life of Great American Cities* (1961) bepleitte ze dat restauratie van oudbouw in plaats van sloop de enige manier was om Amerikaanse steden leefbaar te houden. Corbusiaanse grootschalige, stedenbouwkundige ingrepen en saneringen, resulterend in anonieme en gescheiden woon-, werk, en verkeerszones wees zij af. Het waren juist oude gebouwen en gemengde functies die de diversiteit en de leefbaarheid van de buurt waarin gewoond en gewerkt



Sloop van de Nieuwmarktbuurt voor de aanleg van de metro, 1975. (ANEFO, Archief Dagblad het Vrije Volk, SAA)

werd, konden garanderen. In hetzelfde jaar als Jacobs' *The Death and Life of Great American Cities* verscheen *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects* van Lewis Mumford, tot 1961 een veel grotere naam dan Jacobs.⁷⁰ In dit boek wordt de stad benaderd als een levend wezen dat organisch groeit en zich altijd heeft aangepast aan de behoeften van de mensen die er wonen. Radicale ingrepen zoals sloop en schaalvergroting in de vorm van hoogbouw, vormden volgens Mumford een gevaar voor de sociale cohesie in, en de leefbaarheid van de stad.⁷¹ De invloed van beide klassiekers, maar vooral die van Jacobs, is goed merkbaar bij de door actiegroepen als de provo's en De Lastige Amsterdammer gehanteerde terminologie over leefbaarheid.⁷²

Hetzelfde geldt voor lokale studies die de saneringen kritisch analyseerden, zoals het eerdergenoemde *Alarm in Amsterdam* (1965) van Brinkgreve en de noodkreet *Help, ze verpesten ons land* (1973) van Ton Koot.⁷³ In het hoofdstuk getiteld 'Amsterdam, een afgang?', somt Koot op wat er allemaal in de negen-



Maquette voor het Hotel Bouwes, dat aan het Kleine Gartmannplantsoen gebouwd moest worden. Op de achtergrond gebouw Hirsch, op de voorgrond Paradiso. Foto 1965. (ANEFO, SAA)

tiende eeuw verdween – bolwerken, poorten, torens, boogbruggen, huizen, grachten – maar ‘dit bleek achteraf allemaal slechts kinderspel’ in vergelijking met ‘het lot dat de stad’ tussen 1940 en 1973 had getroffen. En met ‘lot’ bedoelde hij niet een ‘bovenmenselijke beschikking’: Koot hield de bestuurders van de stad die de cityvorming lieten woekeren verantwoordelijk. Hij dichtte ze een ‘ontstellend gebrek aan helder vooruitzien’ toe.⁷⁴ In 1974 verscheen *Nederland zal ons een zorg zijn*, een uitgave ter ere van het 75-jarig bestaan van de KNOB. Bij een luchtfoto van een kaalgeslagen Waterlooplein, ‘het gewonde hart van Amsterdam’, somberde de auteur dat ‘alleen de curiosa uit de gouden eeuw mogen blijven, de rest moet ruim baan maken voor het verkeer, en betonnen kantoorpaleizen dragen.’⁷⁵

Jaap Evert Abrahamse en Rogier Noyon schetsen in *Het Oude en het Nieuwe Bouwen* (2007) een verontrustend beeld van de naoorlogse Amsterdamse architectuur en stedenbouw, met negatieve hoofdrollen voor de overheid, de bouwsector en de markt. Het onkritisch navolgen en doordrammen van hippe



Nieuwbouw van Entrepotdok 85, met net rechts van de omhoog getakelde paal Jan Schaefer, 1983. (F. Busselman, Collectie Amsterdams Stadsblad, SAA)

ideeën over saneren en de nieuwe stad – de erfenis van het moderne architectuur-congres CIAM en Le Corbusier, ‘de onaantastbare stedenbouwkundige’ – en het wegzetten van criticasters als onkundig, veroorzaakten een spoor van destructie door de oude stad en de bouw van weinig leefbare nieuwe stadsdelen.⁷⁶ De kwaliteit van de individuele woningen werd tenietgedaan door de intensieve bemoeienis na de oorlog van zowel de lokale overheid als de rijksoverheid met het woningbouwvraagstuk, en allerlei financiële restricties en inhoudelijke bouwvereisten. Waar aan het begin van de twintigste eeuw woningcorporaties aan architecten opdrachten verstrekten die leidden tot de nu geroemde Amsterdamse School-buurt in de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40, ging dit opdrachtgeverschap na de Tweede Wereldoorlog verloren. Het omdraaien van deze rollen culmineerde in een leidende rol voor de overheid in plaats van de architect of opdrachtgever. Bij de bouw van de Bijlmer wees de overheid een bouwbedrijf aan dat vervolgens een architect aanstelde die zich wilde schikken naar de plannen van dit bouwbedrijf, waarna, helemaal aan het einde in de keten, de opdrachtgever – de corporatie – pas in beeld



Stadsvernieuwing in de Nieuwmarktbuurt. Op de zijgevel van een pand is te lezen: Woningverlies: door oorlog 366, 10 jaar sanering 353, nog voor metro 115. Nieuwbouw '64-'74: 6 woningen. Foto 1978. (M. Boyer, SAA)

kwam om het geheel te exploiteren. De overheid en de bouwsector, kortom, en niet architecten en woningcorporaties gingen het aanzien van woningen bepalen. Een klein supervisieteam, met daarin mensen 'die geen tegenspraak duldden', bepaalde de koers. Zelfs toen er voldoende wetenschappelijk bewijs was dat mensen niet graag in hoogbouw wonen, zette dit supervisieteam door. Het was typerend voor de hele naoorlogse periode, waarin er 'geen debat was, zelfs geen twijfel'.⁷⁷ Ergens tussen 1966 (toen er een hevige strijd woedde over de bouw van de ABN-bank aan de Vijzelstraat), 1970 (toen de slooppannen van de Jordaan van tafel verdwenen) en 1972 (toen de vierbaansweg door de Nieuwmarktbuurt ternauwernood voorkomen werd), begon het besef door te dringen dat de binnenstad beschermd en behouden moest blijven. Dankzij de inzet van het 'monsterverbond van bewoners, monumentenzorgers, opbouwwerkers, studenten en krakers', kwam een periode van ongekende sloop van de binnenstad tot stilstand.⁷⁸



'Heer Schaefer rot op' is te lezen op de zijgevel van een pand in de Van Beuningenstraat, tijdens door Schaefer geïnitieerde stadsvernieuwing, 1979. (M. Boyer, SAA)



De sloop van Amstelstein in de Vijzelstraat, 1955. (C. Dekker)



De sloop van de Rode Burcht van Het Vrije Volk aan het Hekelveld, 1972. (C. Dekker)

5 Blinde vlekken, 1975-2000

Tijdens de acties tegen sloop in de jaren '70 was een ontelbaar aantal nieuwe belangenverenigingen ontstaan die zich inzetten voor de lokale architectuur. Elk buurtje had een eigen comité en de buurtkranten hielden nieuw aangekondigde sloopacties nauwlettend in de gaten. De door Brinkgreve opgerichte actiegroepen verenigden zich in 1975 in de 'Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad' (VVAB), een nog steeds bestaand en zeer actief orgaan voor het behoud van de historische binnenstad van Amsterdam. Zowel het breed gedragen protest tegen sloop als de steeds strengere wet- en regelgeving haalden de druk van de ketel in de binnenstad, maar de historische bebouwing buiten het centrum hadden de overheid en monumentenzorg meestal nog niet op de

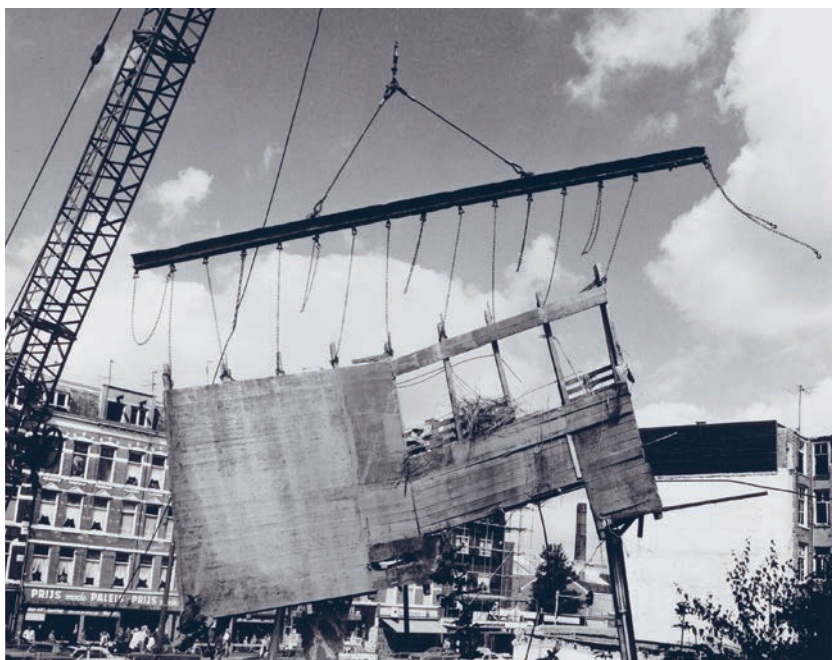


Sloop van Wagenaarstraat 73-75 in Amsterdam Oost. Oudere buurtbewoners kijken toe, 1978. (M. Boyer, SAA)

radar. De buurtcomités zetten hier ook lang niet altijd in op behoud. Soms was de inzet vooral inspraak in de vormgeving, omvang en indeling van de nieuwbouw en redelijke huurtarieven. De oudbouw uit de late negentiende en eerste decennia van de twintigste eeuw werd pas gewaardeerd toen veel ervan was verdwenen.

Inspraak van de buurt

De 19de-eeuwse Ring rondom de binnenstad en de Gordel van bebouwing uit de jaren 1920-1940 werden in de jaren '70 en '80 sterk bedreigd. In rap tempo werden grote gaten geslagen, vooral in Oud-West (Kinkerbuurt, Staatsliedenbuurt, Hugo de Grootbuurt) en Oost (Indische Buurt, Dapperbuurt, Oosterparkbuurt). Monumentenzorgers vonden deze dichtbebouwde buurten met matig en in sommige gevallen slecht onderhouden etage- en kamerwo-



Sloop in de Kinkerstraat tussen de Ten Katestraat en de Nicolaas Beetsstraat. (Archief Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

ningen, merendeels in eigendom van woningcorporaties, niet interessant. De negentiende-eeuwse architectuur werd te jong en stijlloos bevonden; het feit dat de panden dringend aan onderhoud toe waren – niet zelden door nalatigheid van de woningbouwcorporaties – droeg bij aan de geringe waarde die de 19de-eeuwse Ring werd toegekend. Buurtbewoners zagen dit vaak anders, maar vaak pas op het moment dat het aantal gesloopte woonblokken snel toenam.¹

Aan de basis van de destructie van grote delen van Oost en West (en in mindere mate De Pijp) lagen de Eerste, Tweede en Derde Nota Stadsvernieuwing (1969, 1971 en 1978). In de opvolgende Nota's kreeg de waarde van de historische binnenstad steeds meer aandacht; zo verdwenen vanaf de Tweede Nota bijvoorbeeld de grote verkeersdoorbraken. Grote delen van de 19de-eeuwse Ring werden in deze nota's niettemin nog steeds veroordeeld tot de sloopkogel.² De oplossing was hier 'reconstructie' (sloop-nieuwbouw) en niet 'rehabilitatie' of 'instandhouding'.³ Max van den Berg, stadsontwikkelaar in Amsterdam tussen 1963 en 1986, schreef in zijn memoires dat de leiding van Stadsontwikkeling over de negentiende-eeuwse wijken zei dat het daar wel uit zou draaien 'op sloop en nieuwbouw met een ietsiepietsie behoud voor de betere blokken'. 'Maak het maar mooi', werd er luchtigjes aan toegevoegd. Het vage jargon van Van den Berg klinkt ominus en het verbaast dan ook niet dat dat mooi maken vaak niet lukte: de stad, 'in dichte pakking', moest een 'vrijblijvender trefpunt' worden, de stedenbouwers waren 'plekmakers' op zoek naar 'de balans tussen bebouwingsdichtheid en 'uitloopruijnte'. In scherp contrast met Jane Jacobs' these werd hier nog erg getwijfeld aan 'de houdbaarheid van de wijkgedachte'.⁴

De vermeende bouwvallige staat van de huizen maakte sloop volgens de Eerste Nota Stadsvernieuwing onvermijdelijk. Het zeer ingrijpende reconstructieplan Duyff voor de Dapperbuurt dat moest uitmonden in een Bijlmerachtige wijk, sneuvelde door verzet uit de buurt en het ingrijpen van wethouder Han Lammers.⁵ Alleen de Roomtuintjes (1971-1973) aan de Pontanusstraat, bedoeld als startsein van de sanering van de buurt, zijn uitgevoerd. Inmiddels, vijftig jaar later, wordt alweer gesproken over de afbraak van deze nieuwbouwblokken. Buurtbewoners, verenigd in actiegroep 'De Sterke Arm', eisten 'beslisingsrecht voor buurtbewoners, gefaseerde sloop en nieuwbouw, behoud van het bestaande stratenpatroon en betaalbare herhuisvestingsmogelijkheden'. In het nieuwbouwplan zou maar de helft van het aantal woningen terugkeren.⁶ Pas in de loop van de jaren '70 zetten de bewoners – nu gepromoveerd tot 'officiële stadsontwikkelaars' die samenwerkten met architecten – steeds meer in

op het behoud van de oudbouw.⁷ De paternalistische houding van de overheid, die minder gecharmeerd was van de 'direkte democratie' dan de actievoerders en besliste voor bewoners dat een grotere, betere (en duurdere) woning noodzakelijk was voor hun welzijn, schoot velen in het verkeerde keelgat.⁸

De krakers die protesteerden tegen de sloop van 'De Blaaskop', het blok aan de Wibautstraat tussen de Ruyschstraat en de Blassiusstraat, eisten 'een degelijk bouwtechnies onderzoek', en toen dit er niet kwam, faciliteerden ze dit onderzoek zelf maar.⁹ De protestacties, die in de loop van de jaren '70 en begin jaren '80 steeds grimmiger werden, leverden meestal uitstel en wat aanpassingen op, maar zelden werden de huizen gered van sloop.¹⁰ De genoemde wethouders hadden geen boodschap aan de protestgroepen. Den Uyl, 'bezeten van het Manhattan-effect', was al vertrokken voordat het protest goed en wel op gang was gekomen en Schaefer was zo overtuigd van de noodzaak van de sloop van het 'Blaaskop'-blok dat hij zijn politieke toekomst ervan af liet hangen. Een derde PvdA-wethouder, Han Lammers, concludeerde aan het einde van zijn leven dat de stad 'een optelsom van vergissingen' was.¹¹

Sloop in de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40

Waar waren de monumentenzorgers van het eerste uur toen de 19de-eeuwse Ring werd toegetakeld? In een uitgebreid interview met Geurt Brinkgreve uit 1982 valt op dat alleen ontwikkelingen in het Centrum de revue passeren, over het enorme aantal panden dat toen buiten het centrum tegen de vlakke ging, werd niet gesproken.¹² Hoewel deze focus op de historische bebouwing van de binnenstad mogelijk ook het perspectief van de interviewer, Ben Kroon, weerspiegelde, is bekend dat Brinkgreve in de jaren '50 van mening was dat de 19de-eeuwse Ring 'afgeschreven' kon worden.¹³ Het tweegesprek een aantal decennia later suggereert dat het niet eenvoudig was oude bakens te verzetten en dat een van de grootste voorvechters van de Amsterdamse historische architectuur ook later niet in staat was recentere architectuur te waarderen. Brinkgreve sprong niet op de bres voor wijken die bewezen hebben dit zeker waard te zijn, zoals Oud-West, de Oosterparkbuurt of De Pijp; de laatste wijk kon, aldus Brinkgreve, plaatsmaken voor een nieuwe, moderne stad.¹⁴

Onno Boers, destijds lid van de Amsterdamse Raad voor de Monumentenzorg, publiceerde in 1984, op het hoogtepunt van de sloop van de 19de-eeuwse Ring, het boek *Afgebroken Amsterdam: 104 verdwenen gebouwen en stads-*



'De Billen van Wijdeveld', hoek Insulindeweg en Celebesstraat, vlak na de bouw in 1920. (Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)



De nieuwbouw die verrees op de plek van 'De Billen van Wijdeveld', 2007. (M. Alberts, SAA)

gezichten.¹⁵ Vrijwel alle 104 sloopvoorbeelden in dit boek hebben betrekking op de binnenstad en op sloop tijdens de eerste paar decennia na de Tweede Wereldoorlog. De toon van *Afgebroken Amsterdam* is luchtig: 'Wat er aan nieuws opduikt is esthetisch gezien lang niet altijd een vooruitgang op wat er stond, maar na een tijdje merk je dat het besef daarvan toch slijt – maak je je niet écht meer kwaad'.¹⁶ Wellicht werd dit defaitisme ingegeven door de wens, als



Sloop in de Celebesstraat. (Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

monumentenzorger, niet voor zeurpiet door te gaan, zoals de krakers en andere strijdbare groepen en personen. Boers benadrukt zijn fascinatie voor de gebouwen van Amsterdam als 'brokjes geschiedenis' die iets vertellen over de mensen van de stad.¹⁷ Hij trekt de lijn dat deze geschiedenissen als gevolg van sloop geen fysieke houvast meer hebben en er zo herinneringsplekken verloren gaan, niet door. Kennelijk duurde het even voordat doordrong, zelfs in het geval van een erfgoeddeskundige als Boers, dat de grootste sloopcampagne die Amsterdam ooit heeft gekend, net buiten het centrum onder zijn eigen ogen plaatsvond.

Ongeveer tegelijkertijd met Boers' boek verscheen Gerrit Komrij's *Het boze oog* (1983), dat een heel ander geluid liet horen. Komrij maakte zich niet kwaad over de stadsvernieuwing en de daarmee samenhangende sloop van de oude bebouwing in Amsterdam, hij was ziedend. Vooral architecten met hun 'vaag gezwatel' en 'architectenprietpraat' moesten het ontgelden.¹⁸ Ook planologen en vormgevers, geobsedeerd door 'processen' en 'visies', hield hij verantwoordelijk voor de lelijkheid van de stad.¹⁹ Zij hielden zich niet aan het adagium: 'er wordt slechts gesloopt, wanneer er iets beters voor in de plaats komt', maar aan een 'beleid van asfalt en sloophamers'.²⁰

De sloopprojecten in de jaren '70, '80 en begin jaren '90 hadden een gigantische omvang, wat voor een groot deel te wijten was aan de gebrekkige waardering van de negentiende-eeuwse en vroeg-twintigste-eeuwse architectuur. De Schoonheidscommissie zag het met lede ogen aan. Opvallend is dat er bij bouwvoorstellen soms zelfs expliciet werd gesteld dat de nieuwbouw zich niet moest voegen naar de historische architectuur. Zo schreef het Gemeentelijk Woningbouwbedrijf in 1990 een prijsvraag uit voor nieuwbouw op het Victorieplein 24-32 onder het motto 'niet aangepast inpassen' waarvoor een pand uit 1927 moest sneuvelen. Na een negatief advies van de Schoonheidscommissie stelde de wethouder een externe commissie in die het plan wel goedkeurde. In 1991 gebeurde dit nogmaals, toen ging het zelfs in het buitenland beroemde pand 'Billen van Wijdeveld' (1920) op de hoek van de Insulindeweg en Celebesstraat tegen de vlakte. Ook in dit geval ging een matig ingepast bouwplan zonder positief advies van de Schoonheidscommissie door. Nog een jaar later vond sloop-nieuwbouw volgens hetzelfde procedé plaats op het Beukenplein en in de Eerste Oosterparkstraat.²¹

De grootschalige sloop van negentiende-eeuwse architectuur werd niet alleen aangewakkerd door nota's en gebrekkige waardering; het beleid werd actief gestimuleerd door de Interim Saldo Regeling uit 1977. Hoewel er met

deze regeling enorme subsidies beschikbaar kwamen voor de restauratie van rijksmonumenten, leidde deze voor de laag gewaardeerde 19de-eeuwse Ring, de Gordel '20-'40 en niet-beschermden oudbouw in binnensteden vooral tot sloop. De Interim Saldo Regeling en de daaropvolgende 'Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing' (1985) maakten 'subsidiestapeling' mogelijk, op de ene plek voor restauratie en op de andere juist voor sloop. Bovendien was de wet uit 1985, zoals de naam al suggereert, vooral gericht op 'vernieuwing' in de vorm van grote verkeersaders en nieuwbouw die de verstofte historische binnensteden en uitbreidingswijken een economische impuls zouden geven.²² Zelfs in De Pijp, een buurt die vaak een positieve uitzondering wordt genoemd, is het niet eenvoudig – zeker niet ten zuiden van het Sarphatipark – om een straat aan te wijzen waar geen sloop heeft plaatsgevonden. De 'ordekaarten' die begin eenentwintigste eeuw zijn gemaakt van de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40 (plattegronden die met kleuren de bebouwing waarden aan de hand van vijf aflopende categorieën van monumenten tot gesloopte panden) kleuren op sommige plekken bijna volledig grijs: alle oudbouw, op enkele huizen of gevelwanden na, is hier verdwenen.²³ 42% van het IJplein en de Vogelbuurt werd gesloopt, 39% van de Dapperbuurt, 39% van de Oostelijke Eilanden en de Kadijken, 38% van de Indische Buurt-oost, 31% van de Van Lennepbuurt en 27% van de Haarlemmerbuurt.²⁴

Het optimistische idee van (sociaaldemocratische) bestuurders dat hoogwaardige nieuwbouw gerealiseerd kon worden voor de sociale huurders in de stad, bleek al snel een illusie. Onder andere vanwege de economische recessie van de vroege jaren '80 en de noodzaak de huren van de woningen laag te houden, ontstond nieuwbouw die op weinig instemming kan rekenen.²⁵ Jeroen Schilt noemde de nieuwbouw eufemistisch een 'staalkaart van kleine en grotere nieuwbouwinvullingen, sterk wisselend van kwaliteit en "karakter"'.²⁶ Hoewel de nieuwbouw geleidelijk weer kleinschaliger werd, weer iets meer de oude parcellering volgde en de plattegrond en voorzieningen van de woningen meestal een verbetering inhielden ten opzichte van de oudbouw, is er voor het uiterlijk van de panden (gevelbekleding, ramen, balkons, inpassing in de bestaande omgeving) met een meestal 'brutale Nieuwe Bouwen-achtige uitstraling' weinig waardering.²⁷ Jaap Evert Abrahamse schreef dat de stedenbouwkundige invulling van de stadsvernieuwingprojecten doorgaans uiterst belabberd is, en dat dat ook geldt voor de 'architectuur', wat eigenlijk niet eens het goede woord is:

‘Architectuur veronderstelt immers ordening en compositie. Dit zijn alleen gestapelde woningen, portieketageflats bekleed met trespas, met doorzonramen op verzoek van hun toekomstige bewoners, de gevels overdadig behangen met balkonnetjes. Op die balkons kan je niet zitten, en je wil er niet op staan. Er kunnen wel bierkratten of vuilniszakken worden opgestapeld, wat de gevel bij een open constructie van het balkonhek een extra ranzig aanzien geeft.’²⁸

De Amsterdamse Schoonheidscommissie concludeerde dat ‘productiedoelen’ voorrang kregen boven ‘kwaliteitsambities in de schrale jaren tachtig’.²⁹ De hoeveelheid nieuwgebouwde woningen (35.000) was ongekend, maar dat ging wel ten koste van de kwaliteit. De Schoonheidscommissie voelde zich vaak gepasseerd door de snel opererende Schaefer.³⁰ Men vond de nieuwbouw kwalitatief matig, eentonig en saai. De Commissie hield onder andere de dienst Volkshuisvesting verantwoordelijk en betichtte deze ervan niet geïnteresseerd te zijn in architectuur. Architectleden Hein Salomonson en Lucia Hartsuyker uitten meermaals kritiek. Volgens Hartsuyker was de Insulindeweg ‘getransformeerd tot een straat uit een buitenwijk’.³¹ Schaeffer pareerde negatieve adviezen en liet veel bouwplannen zonder instemming van de commissie uitvoeren.

In scherp contrast met de jaren ’70 en ’80-architectuur, is de oudbouw in de 19de-eeuwse Ring en de Gordel ’20-’40 buitengewoon populair. Een vergelijking van de huizenprijzen bevestigt deze voorkeur voor de oorspronkelijke bebouwing van de wijken en de zeer matige waardering voor de nieuwbouw uit de jaren ’70 en ’80. Deze prijzen tonen echter niet alleen de populariteit van deze oude wijken maar ook de gentrificatie ervan. De Jordaan, waar de sloop al begin jaren ’70 een halt was toegeroepen, werd al vroeg een in toenemende mate populaire buurt bij *baby boom-bohemians*, wat leidde tot *first-wave* (en zeker niet de laatste golf van) *gentrification*.³² De verschillende erfgoedorganisaties zoals Stadsherstel vroegen na renovatie in plaats van sloop van de woningen aanzienlijk meer huur. Zowel de ‘monumentalisatie’ van de wijk als de hogere huren, maakten dat vooral intellectuelen en expats, die vermogender waren dan de oorspronkelijke bevolking, hier neerstreken; het winkel- en horeca-aanbod veranderde mee.³³ Sloop was een halt toegeroepen, maar wel tegen een prijs.

Villa's en krakers

Door de zeer late toekenning, zeker in vergelijking met andere Nederlandse steden, van de status 'Beschermd Stadsgezicht' duurde het tot 1999 voordat het centrum van Amsterdam echt gevrijwaard werd van de dreiging van omvangrijke afbraakcampagnes.³⁴ Ook na de roerige jaren '70 werd er af en toe gesloopt in de binnenstad, vermoedelijk deels ingegeven door de neveneffecten van de Interim Saldo Regeling en de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing. Dit was het geval bij de sloop in 1976 van de vermaarde crèche aan de Plantage Middenlaan tegenover de Hollandse Schouwburg, die zo'n belangrijke rol speelde tijdens de Tweede Wereldoorlog. Andere projecten werden bekritiseerd omdat ze het kleinschalige karakter van de binnenstad aantastten, zoals de sloop voor het P.C. Hoofthuis (1979-1984) in de Spuistraat, het Optiebeursgebouw (1984-1987) en het Fortisgebouw (1987-1989) aan het Rokin (het laatste is inmiddels al weer afgebroken en vervangen door kleinschaligere bebouwing).³⁵ Wellicht



Sloop van de Twentsche Bank in Spuistraat, waar later het P.C. Hoofthuis werd gebouwd, 1979. (M. Alberts, SAA)

het meest spraakmakend in de naoorlogse periode was de grootschalige afbraak midden in het historische hart van de Jodenbuurt van Amsterdam voor het Stadhuis en de Opera. De afbraak van het Waterlooplein, maar ook die van de crèche aan de Plantage Middenlaan, wekt verbazing vanwege de grote cultuurhistorische betekenis van de plek, en in het licht van het sterk geslonken aantal joodse herinneringsplekken na het 'slagveld dat werd aangericht met de doorbraken van (...) de Weesper- en Valkenburgerstraat'.³⁶

Naast de grote stadsvernieuwingsprojecten die de stad – tot Komrij's leedwezen – zo ingrijpend hadden veranderd, vonden er ook nog steeds veel incidentele, kleinschaligere afbraakacties plaats. Voor de bouw van een winkelcentrum naar Amerikaans voorbeeld, werd midden jaren '80 een gat geslagen aan de Prins Hendrikkade (nummers 59-72). In het oudste deel van de stad verdween een rij panden voor een winkelcentrum dat eigenlijk al meteen mislukt was. Een paar jaar later verrees hier het Barbizon Hotel. Op een andere prominente plek, op de Dam naast de Bijenkorf, werd in 1989 het voormalige kan-



Sloop van de Koepelkerk aan de Stadhouderskade, 1972. (G. Hoogewoud, SAA)

toor 'Gebouw 1913', waar lange tijd de 'NV Hollandsche Woningmaatschappij 1913' en later staalhandelonderneming 'Nedeximpo' gevestigd was, gesloopt en vervangen door het (weinig geliefde) Verwelius-gebouw van Cees Dam. Architect Piet Hein van Niftrik ontwierp het kantoorpand in 1913 zo dat het een visuele eenheid vormde met de andere kantoor- en winkelpanden aan de Dam die alle een paar jaar eerder, rond 1910, waren gebouwd. De weinig succesvolle winkelpassage Kalvertoren (1992-1997) aan het einde van de Kalverstraat van Pi de Bruijn verving het Heiligewegbad (1896), en was na amper twintig jaar alweer toe aan een grootschalige renovatie. Op verschillende plekken, zoals aan de Oudeschans, werden historische pakhuizen gesloopt. Kwetsbaar waren ook de vele, vooral negentiende-eeuwse kerken in de stad: tussen 1950 en 1990 verdwenen er daarvan bijna twintig.³⁷ Een aantal kerken werd in de jaren '80 op het nippertje door verzet vanuit de bevolking gered en herbestemd, zoals de Posthoornkerk (1860-1863 en 1887-1889) en de Vondelkerk (1873-1880); heimwee bestaat er nog steeds naar de Koepelkerk aan de Stadhouderskade bij het Vondelpark, die samen met de er naastgelegen eyecatcher het 'Persilgebouw' gesloopt werd in 1972.³⁸

Ook het gebouw 'De Grote Wetering' (1892-1894) tegenover het Rijksmu-



De 'Tabakspanden', Spuistraat 197-231, na ontruiming en deels al gesloopt, 2015. (E. Dix, SAA)

seum ging om. Het pand was in de jaren '70 in bezit van de vastgoedmagnaat Gerard W. Bakker, een veel-sloper, die het gebouw wilde vervangen door een kantoorpand. Dit stuitte veel Amsterdammers tegen de borst: de sloop van twee monumentale villa's tegenover 'De Grote Wetering' lag nog vers in het geheugen; bovendien waren velen de sloopwoede die de stad al decennialang in zijn greep hield nu echt meer dan zat.³⁹ In 1978 werd het gebouw gekraakt, en samen met wethouder Schaefer – die ook in dit geval weer omzichtiger omging met de historische bebouwing van de binnenstad dan met die in de wijken daar omheen – wisten zij Bakker lange tijd te dwarsbomen. Een verzoek het pand op de monumentenlijst te plaatsen werd echter afgewezen, waardoor sloop niet kon worden voorkomen. Het pand werd in 1980 met geweld ontruimd en in 1981 afgebroken.⁴⁰

Een van de bekendste Amsterdamse kraakacties was die van het complex van de zogeheten 'Tabakspanden' aan de Spuistraat, Wijdesteeg en het Keizerrijk. Deze panden waren vernoemd naar de voormalig eigenaar Hendrik Tabak, een van de grootste huisjesmelkers en meest gehate mannen van Amsterdam, die de panden in stadia kocht in de decennia na de Tweede Wereldoorlog. Hij overleed in 1974 na een gewelddadige roofoverval, net voordat hij voor de



Gebouw 'De Grote Wetering' aan de Weteringschans tijdens de sloop, 1981. (M. Alberts, SAA)

veroordeeling voor onrechtmatige verhuur van zijn vervallen huizen de gevangenis in zou gaan.⁴¹ Zijn gigantische pandenbezit kwam via zijn kinderen in verschillende handen. Het pandencomplex aan de Spuistraat wisselde vervolgens verschillende keren van eigenaar, raakte (verder) vervallen en werd in de jaren '80 gekraakt. De Tabakspanden behoren tot de langst gekraakte panden in Amsterdam, vooral het 'Slangenpand' op de Spuistraat met op de gevelde, gele gevel een gigantische schildering van een slang (de 'kop' van deze schildering is nu in het bezit van het Amsterdam Museum) was iconisch.⁴²

De verschillende gelijktijdige krakersacties aan het einde van de jaren '70 en begin jaren '80 – die van de Grote Wetering, de Blaaskop, de Tabakspanden, maar ook van de 'Groote Keijser' (zes belendende panden op de Keizersgracht) en het Algemeen Handelsgebouw – culmineerden op 30 april 1980 in het 'Kroningsoproer', dat de boeken is ingegaan als één van de grootste ordeverstoringen in de Nederlandse geschiedenis.⁴³ Onder de leus 'geen woning, geen kroning' kwam het tot een confrontatie tussen politie, de ME en krakers (en sympathisanten), en veranderde de binnenstad van Amsterdam korte tijd in een slagveld.⁴⁴ Ook daarna ontstonden nog verschillende, kleinere krakersrellen bij de ontruiming en sloop van kraakpanden. Hoewel krakers met hun acties vaak in eerste instantie ageerden tegen de enorme woningnood in de stad, handelden ze soms ook uit liefde voor het erfgoed en hebben ze onmiskenbaar bijgedragen aan de herwaardering en bescherming van historische architectuur. Krakers behoorden tot de eersten die heil zagen in het herbestemmen van industrieel erfgoed tot woningen. Dit gold bijvoorbeeld voor de kraak van de 'Stenen Silo' (1896-1898), officieel 'Silo Korthals Altes', die op de sloopnominatie-lijst stond. De silo werd in 1989 gekraakt, in 1996 tot rijksmonument verklaard en in 2001 verbouwd tot woningen.⁴⁵

Kraken is bij wet sinds 2010 verboden, maar dit betekent niet dat er helemaal niet meer wordt gekraakt. Bij recentere kraakacties, zoals de kraak van 'Hotel Mokum' aan de Marnixstraat in 2021 en die van Kinkerstraat 304 in 2022, werden de panden al na een paar dagen weer ontruimd. Een uitzondering op de regel is het in 2020 gekraakte rijksmonument Keizersgracht 318, dat begin 2024 nog steeds niet was ontruimd. Het pand stond al een tijd leeg als gevolg van een bouwstop die was afgekondigd omdat een aannemer, tegen een afgegeven vergunning in, monumentale onderdelen van het interieur illegaal had gesloopt. Achttiende-eeuwse stucplafonds, lambriseringen en schouwen waarvan in de bouwvergunning expliciet was aangegeven dat deze behouden moesten worden, bleken vernield. Een oplettend lid van de VVAB trok aan de

bel bij de gemeente, die de bouwstop oplegde en aangifte deed. De eigenaar is, kraak of geen kraak, verplicht het monumentale interieur te herstellen.⁴⁶

Het failliet van de woningcorporatie

Midden jaren '90 overzag men de puinhopen die het gevolg waren van de enorme sloopwoede in de wijken rond het centrum. Spijt werd nu niet alleen meer gevoeld over sloop in de binnenstad maar strekte zich uit tot grote delen van de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40. De bewustwording van de waarde van historische architectuur – ook van die van de jongere bebouwing – was gegroeid, ironisch genoeg vooral door de confrontatie met aangetaste stadsdelen als Amsterdam-Oost en -West. In 1990 riep de gemeenteraad daarom de subsidieregeling 'Beter Verbeteren' in het leven, om uit het stadsvernieuwingfonds nu het herstel van architectonisch en stedenbouwkundig waardevolle elementen te financieren en stimuleren. Het fonds betekende voor negentiende- en vroeg-twintigste-eeuwse architectuur een voorzichtige kentering van bijna automatische sloop naar restauratie.⁴⁷

Tussen 1987 en 1994 vond het MIP (Monumenten Inventarisatie Project) plaats, een grootschalige inventarisatie van architectuur gebouwd tussen 1850 en 1940. Tot die tijd was het niet mogelijk de monumentenstatus te verlenen aan gebouwen van na 1850. Op het MIP volgde het MSP (Monumenten Selectie Proces) waarbij (op basis van het MIP) rijksmonumenten en stads- en dorpsgezichten uit de periode 1850-1940 werden aangewezen. Niet veel later startte het GMP (Gemeentelijk Monumenten Project) dat Amsterdamse architectuur uit hetzelfde, jongere tijdvak inventariseerde, wat uitmondde in 914 nieuwe gemeentelijke monumenten.⁴⁸ De hogere waardering van jonge architectuur zou in de eerste drie decennia van de eenentwintigste eeuw nog verder toenemen: industrieel erfgoed (Westergasfabriek, NDSM-werf), Wederopbouwarchitectuur en Post-'65-architectuur kregen nu in sommige gevallen ook wettelijke bescherming in de vorm van een gemeentelijke monumentenstatus (bijvoorbeeld de Studentenflat aan de Weesperstraat, het P.C. Hoofthuis en het Mozeshuis), of een herbestemming.⁴⁹ De sloopdreiging was als gevolg van de MIP, MSP en GMP niet geweken, maar kwam nu uit een nieuwe hoek: het gewijzigde nationale overheidsbeleid ten aanzien van sociale woningbouw en woningcorporaties, en het gemeentebeleid ten aanzien van de zogenaamde 'orde 2-panden'.

In 1995 werden woningcorporaties verzelfstandigd via de 'bruteringsoperatie': de corporaties kregen nu geen subsidie meer per object, maar waren voortaan overgeleverd aan de marktwerking van vraag en aanbod.⁵⁰ Omdat subsidies in sommige gevallen nog wel werden verstrekt voor nieuwbouw lag 'strategisch verpauperingsbeleid' op de loer, want hoe meer woningbouwcorporaties 'sloopten en herontwikkelden, hoe meer financiering', een heel 'perverse prikkel' kortom.⁵¹ Deze beleidsverandering was niet alleen ingegeven door economische motieven; nieuwe ideeën over sociale woningbouw waren hier ook debet aan. Sociale huurwoningen werden synoniem met (een negatieve vorm van) afhankelijkheid van overheidssteun, 'probleemwijken' en 'mislukte integratie' van etnische minderheden.⁵² Stadsdelen met veel sociale woningbouw moesten op de schop ten behoeve van een evenwichtige samenstelling van de buurt. Panden in de goedkope sociale huursector werden in toenemende mate vervangen door koophuizen of particuliere huurhuizen, met het idee dat meer sociale en etnische diversiteit en daarmee meer sociale controle de leefbaarheid van de buurten zou verbeteren.⁵³ Kortom, sloop was nu een sociaal beleidsinstrument. Dit *social mix*-beleid wordt nog steeds toegepast om probleemgebieden aan te pakken, 'het probleem is alleen dat er geen empirisch bewijs is dat het werkt'.⁵⁴

Tegelijk met deze Haagse ontwikkelingen die grote gevolgen zouden hebben voor sloop in de hoofdstad, werd midden jaren negentig op gemeentelijk niveau een nieuw 'ordesysteem' in het leven geroepen dat alle huizen en gebouwen in Amsterdam een orde toekende variërend van monument (orde 1), 2, 3, tot niet waardevol (basisorde).⁵⁵ Deze classificatie van de historische bebouwing van Amsterdam en de toekenning van 'een orde' tussen 1 en 4 zorgden voor meer erkenning; de waarde van historische gebouwen, ook als ze misschien niet heel oud waren, werd hiermee benadrukt en geformaliseerd. Toch droeg en draagt het ordesysteem niet bij aan de bescherming van de gebouwen met een orde 2, 3 of 4 (alle niet-monumenten). Integendeel. Hoewel de ordes suggereren dat de bescherming net als het ordesysteem zelf getrapt is, zijn alle gebouwen die geen orde 1 zijn, volledig onbeschermd. Vooral bij orde 2-panden wringt de schoen. Het zijn 'bouwwerken van vóór 1940, die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit, hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als toonaangevend element in de gevelwand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld', maar ze kunnen (indien niet liggend in een beschermd stadsgezicht) door de eigenaar worden gesloopt zonder dat deze een vergunning hoeft aan te vragen.⁵⁶ Nieuwbouw daarentegen, is wel vergunningsplichtig. Hoewel een hoge

orde als uitgangspunt 'behoud/restauratie' had, garandeerde de ordetoekenning dus geen enkele bescherming. Yacintha Habicht noemde de orde 2-regeling in haar scriptie over het onderwerp 'in theorie een goed instrument'.⁵⁷ Maar het ordesysteem is in de praktijk een tandeloze tijger. Orde 2-panden kunnen ook via een verankering in het bestemmingsplan worden beschermd, maar daar wordt zelden gebruik van gemaakt.⁵⁸ Habicht haalde David Mulder aan die concludeerde dat de orderegeling in het Centrum wel werkt omdat de orde 2-regeling juridisch is verankerd maar in de rest van Amsterdam, waar dit niet gebeurt, de regeling juist het 'vergunningsvrij slopen in de hand werkt'.⁵⁹ Habicht pleitte voor een extra toets, dat wil zeggen: voor de noodzaak, in het geval van alle orde 2-panden om een sloopvergunning aan te vragen.⁶⁰ In 2022 werd een vergelijkbaar voorstel eindelijk opgenomen in een bestuursopdracht van de gemeenteraad. Want totdat van zo'n gedegen toets sprake was, was het eenvoudiger om een orde 2-pand te slopen (daar is geen vergunning voor nodig) dan om een dakkapel toe te voegen aan een huis (waar wel een vergunning voor nodig is).

De extra toets heeft hopelijk een remmende werking; of het in alle gevallen een oplossing is, weten we nog niet. Wellicht dat de combinatie van de extra toets met een aantal andere maatregelen reden is voor voorzichtig optimisme. Touria Meliani, toenmalig wethouder van Kunst en Cultuur, Monumenten en Erfgoed, heeft met instemming van de gemeenteraad in 2022 na jaren van uitsel een aantal stadsdelen aangewezen als beschermd stadsgezicht, waardoor nu ook grote delen van Oud-Zuid, Betondorp en de Admiralenbuurt beschermd zijn tegen al te ingrijpende wijzigingen. Ook is een bestuursopdracht geschreven om te kijken naar de herwaardering of opwaardering van de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40.

Maar ook orde 3-panden verdienen bescherming, en niet alleen op basis van het feit dat het hier gaat om historische gebouwen. Dat nog steeds hele vooroorlogse straten of huizenblokken worden afgebroken, heeft te maken met het feit dat er geen enkele bescherming bestaat van orde 3-panden. Orde 3 is toegekend op basis van het ontbreken van individuele monumentale kwaliteiten van de panden; kortom, deze huizen beschikken niet over bijzondere details (geveltoppen, houtskeletten, stoepen). Bij orde-3 panden gaat het meestal om grote hoeveelheden huizen met dezelfde orde, veelal om de huizenblokken uit de late negentiende eeuw en vroege twintigste eeuw. Als geheel hebben ze veel kwaliteit, misschien dat ze samen nog meer dan een individueel monument maken dat een buurt als historisch wordt beleefd. Juist deze complete historische gevelwanden en ongerepte oude straten worden gewaardeerd door

zowel bewoners als toeristen. De historische sensatie is hier nooit ver weg.⁶¹ Hoewel het in veel gevallen dus wellicht om huizen gaat van het type dertien in een dozijn, ligt de kracht van deze panden niet in hun individuele monumentale waarden maar in het ensemble, in het feit dat ze er alle dertien nog staan.⁶² Alleen in de 'beschermde stadsgezichten' is het probleem van de orde-3 panden in sommige gevallen ondervangen, veel vaker dreigt sloop.

Crowdfunding en een kasteel

Een fel bestreden sloopplan, dat nog tot diep in de jaren negentig als een donkere wolk boven de stad hing, was de afbraak van het Olympisch Stadion. Het stadion, dat na de Olympische Spelen van 1928 verschillende gebruikers had, waaronder Ajax, stond er vanaf de jaren tachtig enigszins vervallen bij. Vanuit de gemeenteraad van Amsterdam bestond al lange tijd een lobby om het gebouw te slopen, en bij motie werd het voorstel in 1985 unaniem aangenomen. Op de plek van het stadion moesten woningen komen. De bouw van de Amsterdam Arena in 1992 maakte dat voorstel definitief, niettemin gebeurde er lange tijd niets. De tegenstanders van dit plan hadden eveneens een sterke lobby, aangevoerd door Piet Kranenberg. Zijn activisme zorgde ervoor dat het stadion in 1995 aangewezen werd als rijksmonument, waardoor sloop van de baan leek. Maar de gemeenteraad bleef voor de afbraak van het stadion. Met name PvdA-wethouder Duco Stadig maakte zich nog jarenlang hard voor sloop. Zonder realistisch herbestemmingsplan was het stadion kwetsbaar. Pas in 1996 lag dit plan er. Kranenberg initieerde een uitermate succesvolle landelijke inzamelingsactie die de restauratie van het stadion garandeerde: men kon een steen kopen waarop de naam van de donateur kwam te staan, die vervolgens voor de restauratie van het Olympisch Stadion zou worden gebruikt.⁶³

De sloop van de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40 ijldoer tot in de jaren '90. Een voorbeeld van een sloopproject dat de geschiedenis in zal gaan als een grote misrekening, is de afbraak van de Kattenlaan aan het Vondelpark in 1993. Dit laantje verbindt de Overtoom met het Vondelpark en heeft een zijweggetje dat evenwijdig ligt aan de Overtoom en het park (naast de tennisbaan). De laatnegentiende-eeuwse arbeiderswoningen, pittoresk gesitueerd in de schaduw van de hoge bomen van het park en verscholen achter de drukke straat, waren uitgerust met bedsteden, schuiframen, muurankers, en kleine voortuintjes begrensd door gietijzeren tuinhekjes. Het geheel – de architectuur,

de verscholen ligging en de groene context – garandeerde een historische sensatie. Het contrast met de huidige toestand is groot: de nieuwbouw is een verdieping hoger, de oude parcellering is verdwenen en het kleurgebruik contrasteert sterk met de omgeving.

Opzienbarend was ook de sloop in 1993-1994 van enkele tientallen, gekraakte huizen, waaronder vier rijksmonumenten, in het hart van het oude centrum aan de Nieuwezijds Kolk en de Dirk van Hasseltsteeg, ten behoeve



Een voorbeeld van laag gewaardeerde panden in de Fagelstraat in Amsterdam West, die daardoor eenvoudig konden worden gesloopt, 2011. (T. van Rijn, SAA)

van de bouw van een breed en hoog complex bestaande uit kantoren, winkels, een penthouse en een parkeergarage.⁶⁴ Deze grootschalige sloopoperatie in de middeleeuwse binnenstad was een anachronisme: de waarde van het oude hart van de stad was allang bekend en rijksmonumenten leken onaantastbaar. De sloop kreeg dan ook een hausse aan kritiek. Geurt Brinkgreve analyseerde in de bundel *Amsterdam verdient beter* (1997) hoe dit ingrijpende sloopplan – juridisch een *long shot* – tegen de stroom in toch doorgang vond.⁶⁵ In zijn artikel ‘Hoe was het mogelijk?’ dat vooraf wordt gegaan door een citaat van Multatuli over Amsterdamse ‘onbekwame bestuurders’, beschrijft Brinkgreve dat het bestemmingsplan vier keer werd aangepast om de vergaande sloop mogelijk te maken, en dat Gedeputeerde Staten de curieuze ‘geen-bezwaar-verklaring’ tekende omdat het gebouw, ‘ingepast’ in de bestaande historische bebouwing, geen ‘kaalslag’ veroorzaakt zoals voorheen gebruikelijk was.⁶⁶ Die kaalslag vond juist wel plaats, een reden voor Monumentenzorg om het plan als ‘onacceptabel’ af te wijzen: rijksmonumenten verdwenen, aldus de kritiek van Monumentenzorg, en van ‘inpassen’ was ook al geen sprake. Integendeel, het historisch stedelijk weefsel werd ‘wezenlijk’ aangetast. De welstandscommissie sprak van



Het ‘Maupoleum’, officieel Burgemeester Tellegenhuis. (Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)



Nieuwbouwblokken aan de Roomtuintjes, 1978. (Dienst Ruimtelijke Ordening, SAA)



Nieuwbouw (rechts) en oudbouw (links) aan de Nieuwe Teertuinen, 1986. (D. Kransberg, SAA)

een plan dat de 'bestaande morfologie (...) belachelijk maakt'. Volgens bekend recept haalden de speculanten die de huizen bezaten met opzet de pannen van de daken zodat regen en wind vrij spel hadden en de aftakeling wat sneller zou gaan.⁶⁷ Het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap, Bond Heemschut en verschillende andere organisaties tekenden protest aan, maar door ambtelijke druk, de mededeling dat B&W al akkoord was, en onder de noemer van het cliché van de hoofdamptenaar 'dat Amsterdam zal afsterven' als dit soort nieuwbouwplannen niet door kunnen gaan, moesten alle erfgoedinstanties, inclusief Monumentenzorg, inbinden.⁶⁸

De enige onverwachte, positieve aandacht die het project kreeg, was het gevolg van het archeologisch onderzoek na de sloop. De gemeentearcheoloog Jan Baart vond toen, zo dacht hij, het kasteel van de heren van Amstel gebouwd rond 1200. Meer dan 10.000 mensen kwamen kijken naar de blootgelegde stenen muren.⁶⁹ Al snel bleek dat het enigmatische kasteel zich toch niet had prijsgegeven – de archeologen waren gestuit op een wat jonger militair bolwerk – en alle positieve gevoelens ebden weer weg.⁷⁰



Het Jan Swammerdaminstituut aan de Eerste Constantijn Huygensstraat. (Dienst Ruimtelijke Ordening, SAA)

De nieuwbouw uit de jaren '60 en '70, verrees op plekken waar de cityvorming had plaatsgevonden, werd zo slecht gewaardeerd dat de eerste gebouwen al in de jaren '90 tegen de vlakte gingen. Het Burgemeester Tellegenhuis (1971) aan de Jodenbreestraat was een product van de omstreden plannen van de gemeente voor de Nieuwmarktbuurt. Na de bouw streken stoffenhandelaren en de Universiteit van Amsterdam neer in wat al snel het 'Maupoleum' werd genoemd, naar de bekende projectontwikkelaar Maup Caransa, die het had laten bouwen. Het had de reputatie één van de lelijkste gebouwen van de stad te zijn. Tweeëntwintig jaar na de bouw stemde de gemeenteraad voor sloop, tot grote onvrede van de op dat moment nog levende architect Piet Zanstra. Die beweerde dat het gebouw op de verkeerde plek stond, niet goed gebruikt werd (er werden colleges gegeven in een kantoor) en een schilderbeurt nodig had. De publieke opinie was zo fel gekant tegen het behoud van het gebouw dat sloop onvermijdelijk leek. Op 25 mei 1994 begon de afbraak met een met verf gevulde sloopkogel, feestelijk tegen het gebouw gegooid door wethouder Duco Stadig.⁷¹ Geleidelijk aan verandert de mening over moderne, brutalistische architectuur en beginnen steeds meer, met name kenners, deze gebouwen te waarderen. Per saldo lopen de opvattingen erg uiteen, zoals bleek bij de sloop van het Jan Swammerdaminstituut (1965) aan de Eerste Constantijn Huygensstraat in 2004: verschillende architecten en de politica Hedy d'Ancona deden een poging het gebouw op de lijst van gemeentelijke monumenten te krijgen, terwijl het tegelijkertijd hoog scoorde op de door *Het Parool* samengestelde lijst van lelijkste gebouwen van Amsterdam.⁷²



Protestposter tegen de stadsvernieuwing van de binnenstad waarbij de gewone man ('Jan' met de pet) wordt verbannen naar nieuwbouwsteden Almere en Purmerend, 1976. (C. van Poorten, Collectie C. van Poorten via Nederlands Kanker Instituut Antoni van Leeuwenhoek, SAA)

6 Historisch Amsterdam en het grote geld, de 21ste eeuw

Het nieuwe maakbaarheidsdenken

De stroom publicaties die sloop aan de kaak stelden droogde in de 21ste eeuw niet op. Sinds 2000 verscheen, onregelmatig, het tijdschrift *Weg is Weg: Veranderend Amsterdams Stadslandschap* van Gerrit Oorthuys, Stef Jacobs en Jaap Jongert. De doelstelling formuleerden de auteurs als volgt: 'Weg is weg houdt zich bezig met dat wat verdwijnt. Precieser: met Amsterdamse architectuur die verloren dreigt te gaan. Alles verdwijnt natuurlijk, het een wat eerder als het ander'.¹ Oorthuys kwam op het idee voor het tijdschrift door een boekje over uitstervende dieren in het Victoriameer (in Afrika). *Weg is Weg* (leporello gevouwen) was nadrukkelijk bedoeld als eerbetoon, niet om de gebouwen te redden: daar waren, aldus Oorthuys, anderen voor.² Toch getuigt de inleiding bij het eerste nummer van *Weg is weg* van enige actiebereidheid: 'Weg is weg [wil] het veranderend stadslandschap in kaart brengen. Om wat dreigt te verdwijnen op de voet te volgen. Om nog eens te gaan kijken. Om te proberen het tegen te houden'.³ Ook maakte de redactie zich af en toe kwaad, zoals over het Citroëngebouw (1930-1931) bij het Olympisch Stadion (gespaard), Piet Ellings' Hoofdstadkantoor (1960-1968) bij het Centraal Station (gesloopt), en over de Sandberg-vleugel (1954-2006) van het Stedelijk Museum (gesloopt).⁴ Opmerkelijk is dat het tijdschrift ook toen al de dreigende sloop noemde van delen van het Binnengasthuisterrein van de Universiteit van Amsterdam ten behoeve van de nieuwe Universiteitsbibliotheek. Twintig jaar later speelde de kwestie rondom de herontwikkeling van de Binnenstadscampus nog steeds en moest de UvA inbinden toen de Raad van State de sloop van een rijksmonument op het Binnengasthuisterrein tegenhield. Na eindeloos gesteggel lijkt ook de afbraak van het ronde paviljoen van Theo Bosch (1994) voorlopig van de baan.⁵

Inmiddels zijn het niet alleen individuele, jonge gebouwen die bedreigd worden, maar geldt dat ook in hoge mate voor een aantal wijken en zelfs stadsdelen zoals de Bijlmer en de oude Tuinsteden Slotermeer en Osdorp.⁶ Noor Mens onderscheidde drie fases van stedelijke vernieuwing in de Westelijke

Tuinsteden tussen 1992 en 2020. Tijdens de eerste fase (1992-1999) kregen commerciële partijen steeds meer voet aan de grond en stond voor zowel deze commerciële partijen als de woningcorporaties sociale differentiatie (en dus sloop-nieuwbouw) centraal. En dat gold niet alleen voor Nieuw West: Wim Denslagen schreef in 2006 dat neoliberalisme en marktwerking de monumentenzorg had bereikt en dat vanaf dat moment zelfs een monument 'als het even kan moet renderen'.⁷ Het bouwen voor de markt bereikte een hoogtepunt in de tweede fase (1999-2007), waarbij de moderne architectonische en stedenbouwkundige principes die ten grondslag lagen aan de Westelijke Tuinsteden werden verlaten met grootschalige sloop tot gevolg. Hoewel in de derde fase (2007-2020) onder invloed van de financiële crisis de markt tijdelijk stilviel en erfgoedwaarden weer boven kwamen drijven, heeft dit, aldus Mens, niet geleid tot een behoedzamer omgang met dit erfgoed; de afbraak van de naoorlogse wijken en andere historische gebouwen ging onverminderd door.⁸ Tijdens de tweede fase, in 2001, werd het plan gepresenteerd om in Nieuw-West 13.300



Straatafereel met buurtbewoners in de Haarlemmer Houttuinen, voor de sloop. (Archief Dienst Ruimtelijke Ordening, SAA)

woningen te vervangen door 14.500 koop-starterswoningen. De onderbouwing was, schrijft Roel Griffioen, de *'we had to burn the village to save it'*-retoriek.

In sommige buurten moest 80 procent van de bebouwing plaatsmaken voor nieuwbouw. De grootste make-over van Europa, zo werd de operatie triomfalistisch genoemd in een boekje van het projectbureau dat met de coördinatie belast was. Het maakbaarheidsdenken van de jaren '50 heeft gefaald, was de gedachte, maar we beginnen gewoon opnieuw op een leeg vel. De zittende bewoners, lijdend voorwerp van de sloop-en-nieuwbouw-machinerie, werd niets gevraagd. Sterker: bewonersprotesten werden gebagatelliseerd of via de rechtbank bestreden.⁹

De architectuur van de naoorlogse wijken is (nog) niet erg geliefd bij het grote publiek. Brede verontwaardiging ontbreekt daarom vooralsnog; in academische en erfgoedkringen wordt inmiddels wel de noodklok geluid.¹⁰ Enkele burgerinitiatieven zijn er ook, zoals in Nieuw-West waar buurtbewoners de actiegroep 'Pro-West' oprichtten als reactie op het beleid vanaf de late jaren '90 van de woningcorporaties en de gemeente om sociale diversiteit in de wijk te bewerkstelligen door sloop van sociale huurwoningen.¹¹ Pro-West protesteerde en kreeg steun van Bureau Monumenten & Archeologie en een aantal erfgoedinstanties. Samen bereikten ze dat een deel van Slotermeer in 2007 tot beschermd stadsgezicht werd verklaard. Ook richtte Pro-West met een verkregen subsidie het Van Eesterenmuseum op, dat bestaat uit een 'buitenmuseum', of 'levend museum' (rondleidingen), een in jaren '50-stijl ingericht appartement en een museumpaviljoen.¹²

Uitverkoop

Door de bevolkingsgroei, het ongebreidelde toerisme en de sterk gestegen vierkantemeterprijs, is de druk op Amsterdam de laatste jaren enorm toegenomen.¹³ Het aantal sloopprojecten lijkt deze trend te volgen. De initiators van sloop zijn op dit moment ten eerste vastgoedontwikkelaars, projectontwikkelaars en huizenflippers (particulieren en bedrijven die huizen goedkoop opknappen en voor de hoofdprijs doorverkopen), ten tweede woningcorporaties, en ten derde vermogende particulieren. De dreiging van de eerste groep is enorm. Het was altijd al lucratief om te investeren in Amsterdams vastgoed, de laatste jaren in de overtreffende trap. Vastgoedontwikkelaars hebben vaak relaties in de politiek en de ambtelijke wereld en weten naadloos de weeffou-

ten te vinden in het juridische instrumentarium dat historische architectuur in Amsterdam zou moeten beschermen, en maken daar gretig gebruik van. Bewoners van Amsterdam-Zuid reageerden verbaasd en ontdaan toen iconische plekken als het Valeriusplein en de Van Eeghenstraat werden aangetast door de sloop van respectievelijk de Valeriuskliniek en drie voormalige herenhuizen, omdat zij ervan uitgingen dat deze plekken bescherming genoten. Vastgoedontwikkelaars hadden veel beter begrepen dat de ordetoeckenning juridisch niets betekende en de panden eenvoudig gesloopt konden worden. Voor de historisch interessante gebouwen die verdwijnen, komen bijna altijd veel grotere en hogere panden in de plaats. De almaar toenemende commodificatie van vastgoed waarbij huizen een beleggingsobject worden in plaats van een plek om te wonen, is behalve een groot sociaal probleem, een van de motors achter sloop van historische architectuur.¹⁴

Ook woningcorporaties gaan ondertussen onverminderd door met slopen. Jeroen Schilt sprak al in 2007 van een 'hernieuwde stadsvernieuwingsgolf' in de negentiende-eeuwse wijken.¹⁵ Dat geldt niet alleen voor de oorspronkelijke arbeidersbuurten in Oost en West, maar ook voor chiquere wijkjes als de Oosterparkbuurt. Precies daar waar nog wat oudbouw over was, verdwenen huizen en complete straten en blokken. Ook Bureau Monumentenzorg & Archeologie viel deze trend op: vooral voor de historische huizen bleven de aanvragen voor sloop-nieuwbouwplannen begin eenentwintigste eeuw binnenkomen.¹⁶ Ruim tien jaar later was het niet anders en was het kantelpunt van een historische naar nieuwbouwuurt op sommige plekken in Oost en West bereikt: te weinig oudbouw resteerde hier om nog te kunnen spreken van een oude buurt.

Het grootste probleem is het gebrek aan regie. Schilt sprak in zijn artikel de hoop uit dat 'alle betrokken partijen' om de tafel zouden gaan zitten en voor de negentiende-eeuwse wijken 'een goede en vooral ook cultuurhistorisch verantwoorde afweging [zouden] maken tussen vernieuwing, behoud en herstel'.¹⁷ Dat is niet gebeurd. De Centrale Stad deed er te lang het zwijgen toe, de Stadsdelen stonden erbij en keken ernaar, Monumentenzorg is aan handen en voeten gebonden in het geval van niet-monumenten en niet-beschermde-stadsgezichten, en woningcorporaties lijken alle ideologische veren, waaronder die ten aanzien van sloop van het eigen erfgoed, te hebben afgeschud. Dit gebrek aan regie heeft onder meer tot gevolg gehad dat op sommige plekken verschillende woningbouwverenigingen tegelijk zijn gaan slopen, met grote gevolgen voor de historische stad. Cody Hochstenbach berekende dat tussen 2002 en 2018 het aantal corporatiewoningen in Amsterdam netto met 32.000 afnam, 'vooral

door sloop en verkoop.¹⁸ In Oost zijn tussen 2018 en 2020 honderden woningen gesloopt door woningcorporaties als Eigen Haard, de Alliantie en Stadgenoot. De Alliantie, wellicht aangemoedigd door de positieve reacties op hun nieuwbouwproject De Smaragd tegenover het Muiderpoortstation (waarvoor mooie oudbouw moest wijken) en de gematigd positieve reacties op de ontwikkeling van het Javaplein (waarvoor eveneens oudbouw moest wijken), pakte sindsdien door: aan de Molukkenstraat-Madurastraat- Soendastraat-Billitonstraat verdween in 2018 een heel blok (141 woningen), gevolgd in 2020 door de sloop van een ander blok op een steenworp afstand: de Madurastraat-Borneostraat-Sumatrastraat. Tegelijkertijd sloopte Eigen Haard meer dan 200 woningen in de Sumatrastraat en op het Sumatraplantsoen. In de Eerste Oosterparkstraat verdween op initiatief van Stadgenoot een rij van negentien huizen om ze min of meer identiek weer op te bouwen, maar dan zo dat er meer vierkante meters ingaan en ze meer opleveren.

Het is opmerkelijk dat hier vooral de restanten van de oorspronkelijke bebouwing worden afgebroken en niet de jaren '70- en '80-woningen. De gesloopte huizen in de Eerste Oosterparkstraat waren de enige nog oude huizen in dit deel van de lange straat; er tegenover staat enigszins verloederde en troosteloze nieuwbouw die wellicht eerder in aanmerking leek te komen. Hetzelfde geldt voor de Kramatweg waar al zoveel is gesloopt, maar de afgelopen jaren precies die paar resterende Amsterdamse School panden uit de eerste bouwphase verdwenen in plaats van de goedkoop opgetrokken, weinig gewaardeerde latere toevoegingen.

Over de aanhoudende sloop in Nieuw-West door verschillende woningcorporaties in de eenentwintigste eeuw publiceerde de schrijver Bas Kok het boek *Op een dag in Nieuw-West: Oude en nieuwe dromen van een Amsterdamse tuinstad* (2023), waarin hij de 'voorzichtige conclusie trekt dat er psychologische overwegingen zijn om een buurt niet compleet met de grond gelijk te maken'.¹⁹ Het *leitmotiv* van het boek is de vraag: 'Waarom moest mijn huis gesloopt worden?' Kok groeide op in de Maassluisbuurt in de Westelijke Tuinsteden – het magnum opus, benadrukt Kok, van de belangrijke bouwmeester Cornelis van Eesteren – waar tot zijn ontsteltenis in 2010-2011 ook de zijde van de straat waar hij ooit als kind woonde gesloopt werd. Als antwoord op zijn vraag waarom dit nodig was, komt de woningbouwvereniging De Key – die het geen sloop noemt maar 'transformatie' of 'stedelijke vernieuwing' – niet verder dan 'holle frases' over verloedering, schimmels, en een buurt over de datum.²⁰ Kok concludeert echter: 'Het slopen van de probleembuurt is – zoals te voorspellen

was – geen krachtig instrument gebleken.²¹ De sociaal-maatschappelijke problemen in West zijn door de grootschalige sloop niet verholpen en de buurt is architectonisch of stedenbouwkundig niet verbeterd, het ensemble of *Gesamtkunstwerk* is veeleer aangetast.

Woningcorporaties slopen om de boekhouding op orde te krijgen – na de verzelfstandiging van woningcorporaties in 1995, volgde in 2013 de drukkende belasting bekend als de ‘verhuurderheffing’ – en omdat sociale woningbouw nog altijd weinig waardering geniet. Toch onderbouwen de corporaties hun sloopprojecten met tal van andere gelegenheidsargumenten als: de bestaande woningen zouden te klein zijn (in een stad als Amsterdam is genoeg vraag



Haarlemmer Houttuinen 219-225 tijdens de sloop, 1959. (C.P. Schaap, Bureau Monumentenzorg,SAA)

naar kleine woningen voor alleenstaanden en studenten, en de nieuwbouw bestaat vaak ook uit dit kleine formaat woningen). Of: sloop is noodzakelijk omdat Amsterdam moet groeien en een grotere woningvoorraad nodig heeft (een grotere woningvoorraad wordt niet bereikt door te slopen, maar door te bouwen: sloop-nieuwbouw vervangt woningen, maar dit duurt lang en meestal worden niet veel extra woningen toegevoegd). En: de bewoners willen de sloop zelf.

Een van de laatste maar zeker niet de eerste keer dat dit derde argument werd gebruikt, was in september 2022. Eigen Haard verschoot zich bij de aankondigde sloop van de Dichtersbuurt in Slotermeer – relatief kleine grondgebonden woningen van rond 1960 – achter een enquête die had uitgewezen dat ‘een ruime meerderheid van 69%’ van de bewoners voor sloop had gekozen.²² De enquête bood twee opties: algehele sloop of sloop van een gedeelte van de woningen en renovatie van de rest, de bewoners stemden dus voor algehele sloop. Naast de vraag waar bewonersparticipatie overgaat in ongerijmde invloed van bewoners – moet de keuze voor sloop-nieuwbouw wel alleen bij bewoners liggen en waar zijn in dit proces de planologen, monumentenzorgers en milieudeskundigen? – roepen dit soort enquêtes de vraag op welke overwegingen en informatie een rol spelen bij de keuzes die burgers maken, of ze wel of niet sturend zijn en de bewonerswensen ook echt naar boven komen. Daarnaast speelde in het geval van de Dichtersbuurt de verhuisvergoeding van 6505 euro die werd beloofd wellicht een rol. De bewoners gingen ervan uit dat ze konden terugkeren naar een nieuwe woning tegen dezelfde huur. Alle communicatiekanalen benadrukten dat bewoners mochten terugkeren. Dat het onzeker was of dat wel tegen dezelfde of in ieder geval een vergelijkbare huurprijs zou zijn, werd nergens vermeld.²³ Tenslotte is het ook mogelijk dat de bewoners van de Dichtersbuurt de onzekerheid waarin ze verkeren (ze wachten al twintig jaar op een beslissing over sloop of renovatie) en de vervallen staat van de huizen beu zijn.²⁴ Een vragenronde van *Het Parool* suggereert het laatste, maar beide – de onzekerheid en het achterstallige onderhoud – zijn veroorzaakt door de woningcorporatie zelf.²⁵ Op de website van Eigen Haard staat bij de aankondiging van de sloop een foto met daarop een bestuurder van Eigen Haard en een gebiedsmanager van stadsdeel Nieuw-West die, tegen de achtergrond van de huizen die gesloopt zullen worden, een bord omhooghouden met de tekst: ‘De komende 10 jaar investeren wij samen in de Dichtersbuurt’.²⁶ Voor Eigen Haard geldt dat ze dat eerder had moeten doen. Nu verdwijnt ook hier de oudste bebouwing en omdat het de ambitie is om het aantal woningen te

verdubbelen wordt laagbouw hier vervangen door hoogbouw in een wijk waar al zoveel flats en appartementencomplexen staan.

Corporaties en duurzaamheid

De slotsom van Eigen Haard – ‘We slopen alle 426 woningen’ – klinkt bijna opgewekt.²⁷ Dat is opvallend omdat slopen de laatste jaren synoniem is met omvangrijke milieuvervuiling en dus omgeven met enige schaamte. In de bouwsector is het besef doorgedrongen dat er iets gedaan moet worden op het gebied van duurzaamheid om een verplichte bouwstop in de toekomst te voorkomen. Daarom worden grote sloopoperaties in één adem genoemd met ambities als circulair slopen en bouwen, selectief slopen, of het gebruik van sloopbeton en andere bouwmaterialen. Of deze C2C (*cradle to cradle*)-theorie succesvol wordt toegepast is nog maar de vraag. Bij Eigen Haard (en de meeste andere woningcorporaties) en projectontwikkelaars lijkt de discussie over de enorme *footprint* van sloop-nieuwbouw nog niet te zijn doorgedrongen.²⁸ De plichtmatige paragraaf over duurzaamheid in een recent jaarverslag van Eigen Haard komt niet verder dan zonnepanelen en milieuvriendelijke verf.²⁹ Hoewel de bouwsector recentelijk duurzaam bouwen en slopen in ieder geval als credo heeft ontdekt, waarschuwen wetenschappers al veel langer dat de CO₂-uitstoot bij sloopprojecten ontzettend hoog is. In Nederland trokken promovendi van de TU-Delft en de TU-Eindhoven bijna twintig jaar geleden aan de bel. Tiemen de Jonge berekende in zijn promotiestudie (2005) dat het renoveren van Nederlandse woningen een stuk goedkoper is dan sloop-nieuwbouw en dat vooral de ‘ecokosten’ bij renoveren heel veel lager zijn; Ana Pereira Roders concludeerde in haar proefschrift (2007) dat erfgoed in Nederland te snel gesloopt wordt, waardoor niet alleen historische architectuur verloren gaat maar ook het milieu te zeer belast wordt.³⁰ Ook buiten Nederland publiceren academici deze hele eeuw al veel over de nauwe relatie tussen de culturele waarde van historische gebouwen en duurzaamheid: sloop moet voorkomen worden niet alleen vanwege de culturele waarde van historische architectuur, maar ook omdat het ecologisch gezien een veel betere oplossing is. Deze wetenschappers rekenen voor dat het ook economisch gezien slim kan zijn.³¹

De enorme hausse aan wetenschappelijke studies vanuit de bouwkunde, sociale wetenschappen, geografie, economie en erfgoedstudies beïnvloedt in het Verenigd Koninkrijk inmiddels het beleid en het publieke debat. *The Guardian*

kopte in 2021: ‘There is a new front in Britain’s planning wars’.³² Waar de planologische discussies voorheen gingen over architectuurstijlen en verpeste uitzichten, staat nu de *carbon footprint* centraal. Concrete aanleiding voor dit artikel was de geplande sloop van een 90-jaar oude vestiging van Marks & Spencer op Oxford Street in Londen. Volgens berekeningen zouden 2,4 miljoen bomen geplant moeten worden om de sloop-nieuwbouw te compenseren. In 2022 publiceerde de BBC een artikel met de titel ‘Climate Change: MPs say building demolitions must be reduced’.³³ Britse Parlementariërs, veel meer dan hun Nederlandse evenknieën, hebben zich inmiddels gemengd in de discussie over de gevolgen van slopen voor het milieu en raden aan te kiezen voor meer duurzame oplossingen zoals renoveren.³⁴ De sloop van het Marks & Spencer-gebouw op Oxford Street is inmiddels van de baan omdat sloop te milieubelastend is bevonden.³⁵ Erfgoedorganisaties als SAVE Britain’s Heritage en The Victorian Society hopen dat deze uitspraak een precedent zal zijn bij toekomstige sloopplannen.

Nederlandse erfgoedorganisaties hanteren inmiddels ook het sloop-duurzaamheidsargument. Heel sporadisch gebeurt dit in het publieke debat in



Sloop van een huizenblok in de Emilie Knappertstraat of Elisabeth Boddaertstraat, 2012. (N. Boink, SAA)

Nederland; in Rotterdam bijvoorbeeld in de discussie over de sloop van de flat Pompenburg.³⁶ Leden van de bewonerscommissie pleitten in 2022 voor transformatie van het huidige gebouw omdat de sloop ervan het milieu te veel belast. Zij beriepen zich in hun pleidooi op rekenmodellen van een heel aantal wetenschappers; de hoogleraar Andy van den Dobbelsteen van de TU Delft beargumenteerde dat het casco van 'oude woningen meestal nog prima op-nieuw te gebruiken' is. Het Amsterdamse debat over historische monumenten en duurzaamheid beweegt ondertussen een heel andere kant op. Zo verdedigt het Amsterdam Museum de plannen om grootschalig te slopen juist door te verwijzen naar de 'verduurzaming' van het complex. De CO₂-uitstoot bij sloop-nieuwbouw is echter zo groot dat het bijna tachtig jaar duurt voordat de verbouwing gecompenseerd is door zonnepanelen en andere energiebesparende maatregelen. Omdat musea – zo is de ervaring – ongeveer na een generatie opnieuw gerenoveerd worden, is ook de komende grote verbouwing, inclusief de sloop van drie bouwdelen, niet duurzaam.

De duurzaamheidsdiscussie draait in de hoofdstad ook over de vraag of de monumentale status van huizen of de toewijzing van een beschermd stadsgezicht de verduurzaming van huizen belemmert. Dit wordt vooral betreurd vanwege de eigen portemonnee: minder zonnepanelen of niet op de meest zonnige kant, betekent minder opgewekte zonne-energie. In het NRC-artikel 'Valt je huis onder rijksbeschermd stadsgezicht? Dan geen zonnepanelen' verklaart een bewoner van Floradorp in Amsterdam-Noord dat hij geen zonnepanelen op de meest zonnige kant van het dak van zijn huis mag aanbrengen omdat Floradorp deel uitmaakt van een beschermd stadsgezicht.³⁷ 'Door het beschermd stadsgezicht in bepaalde wijken worden mensen nu onnodig op kosten gejaagd', concludeert hij. Hier wordt kortom een heel enge definitie van duurzaamheid gehanteerd, die meer te maken heeft met het huishoudboekje van een individueel gezin, dan met historisch erfgoed dan wel de *carbon footprint* van de gebouwde omgeving. De Nederlandse discussie over duurzaamheid en oudbouw gaat vooralsnog bijna uitsluitend over zonnepanelen, monumentenglas en isolatie, en niet over de voor het milieu zeer belastende sloopprogramma's.³⁸

Bouwwoede

De derde groep die afbraak initieert, de vermogende particulieren, sloopst in de meeste gevallen niet het hele huis maar een deel ervan – het interieur –

met het oog op modernisering en de toevoeging van vierkante meters, een garage, dakopbouw, kelderbak of een zwembad. Twintig vierkante meter extra kost wellicht 40.000 euro, maar levert bij verkoop al snel anderhalve ton of meer op. Van Tussenbroek noemde in 2018 in een interview in *Het Parool* wat hij en andere monumentenzorgers dagelijks zagen aan gesloopte interieurs een 'kleine aardbeving' die bijdraagt aan de 'sluipende erosie' van het Amsterdamse erfgoed.³⁹ De inkt van recente Amsterdamse interieurboeken als *Amsterdam: Interieurportretten van grachtenhuizen 1875-1945* (2017) en *Wonen in een monumentaal huis* (2012) over Amsterdam-Zuid, was nauwelijks opgedroogd of meerdere van de beschreven topinterieurs waren al gesloopt.⁴⁰ Tegenwoordig wordt ook aandacht gevraagd voor de snel verdwijnende historische interieurs van kroegen en cafés. In november 2023 diende de PvdA een voorstel in kroeginterieurs op de monumentenlijst te plaatsen. Er wordt zelfs overwogen de 'bruine kroeg' tot immaterieel erfgoed te verklaren.⁴¹

In Amsterdam-Zuid komt de dreiging van de eerste en de laatste groep slopers: particulieren en vastgoedbedrijven. In 2018 schreef Rudolf Dekker, als bewoner van Amsterdam-Zuid getuige van de eenentwintigste-eeuwse sloop-, nieuwbouwprojecten, het boekje *Roofbouw in Oud-Zuid*. In 2018 werden 85 vergunningen aangevraagd voor onderkeldering; de geluidsoverlast en schade aan omliggende huizen was en is soms zo erg dat burens verhuizen of rechtszaken aanspannen.⁴² In een artikel van de hand van Bernard Hulsman in de *NRC* luidde de conclusie dat 'Amsterdam Oud-Zuid is bevangen door een bouwwoede'.⁴³ *Het Parool* meldde een jaar eerder al op de voorpagina dat de 'uitbouwdrift' uit de hand loopt: 'De bouwwoede heeft een ontwrichtend effect', aldus wethouder Van Doorninck.⁴⁴ Bij de gemeente kwamen 'talloze protesten' van omwonenden binnen, niet alleen vanwege de overlast, aldus *Het Parool*, maar ook omdat door alle kelders het regenwater niet meer goed wegloopt, tuinen verdwijnen, en omdat het veelal beleggers zijn die vanwege het financiële gewin huizen opkopen en ombouwen tot appartementen.⁴⁵ Ook in andere delen van Amsterdam wordt flink verbouwd. In een artikel in *Het Parool* getiteld 'We wonen al een jaar in een hel', spreken de bewoners van een bovenwoning over hun ervaringen in 'Goud-West' met de onderburen die hun kelder uitbreidden tot volwaardige woonverdieping. Door de verbouwing kregen ze last van 'verzakte muren, lekkages en veel herrie'.⁴⁶ Meer dan waar dan ook geldt voor Amsterdam dat met de sloopcampagnes zogenaamde *evil paradises* op de loer liggen: 'capsulaire beschavingen' en *gated communities*, gebaseerd op een doorgeschoten marktdenken en een al te afwezige overheid.⁴⁷

In stadsdeel Zuid is onder veel externe druk Plan Berlage in 2017 een beschermd stadsgezicht geworden, maar de bestuurders van het stadsdeel hielden nog jaren met succes de wens van het Rijk tegen om deze status uit te breiden tot heel Oud-Zuid. Met de recente aanwijzing van delen van de Vondelparkbuurt tot beschermd stadsgezicht, is daar verandering in gekomen. Rijkelijk laat, waardoor al veel afgebroken is. Een klein lichtpuntje is de toekenning van de gemeentelijke monumentenstatus aan de Gabriël Metsustraat 2-6 (1900). Pressiemiddel in dit geval was Etty Hillesum. Het feit dat deze beroemde dagboekauteur tijdens de Tweede Wereldoorlog op de Gabriël Metsustraat 6 haar dagboek schreef, heeft uiteindelijk de doorslag gegeven voor het behoud van de voorgevel van de woningen. Alle kranten publiceerden over de dreigende sloop, vooraanstaande organisaties schreven brieven naar de burgemeester en twee verschillende petitities werden opgestart, getekend door veel nationale en internationale bekendheden. De grote druk moest wel leiden tot het intrekken van de oorspronkelijke sloopplannen. In juli 2020 werd een *Stolperstein* voor de deur van nummer 6 gelegd door de locoburgemeester van Amsterdam Simone Kukenheim; korte tijd later volgde de gemeentelijke monumentenstatus, waarmee de dreiging definitief afgewend werd. Geen pyrrusoverwinning, maar wel een die aantoont dat de strijd tegen sloop in Zuid een heel moeizame is die ogenschijnlijk alleen met de hulp van de media, bekendheden en zwaargewichten uit het culturele en politieke veld kan worden gewonnen.

Conclusie

Al vaak is de stad doodverklaard. De hele negentiende eeuw kan beschouwd worden als een prelude op het overweldigende pessimisme dat grote delen van de twintigste en eenentwintigste eeuw overheerste. Henri Lefebvre vertolkte dit gevoel wellicht het meest overtuigend, anderen hekelden juist 'overdreven misantropie' en wijzen op de weerbaarheid van de stad, of hadden zelfs een idealistische visie op de (maakbaarheid van) de stad.¹ De vraag die dit boek stelde was hoeveel sloop steden kunnen hebben, en meer specifiek hoeveel afbraak Amsterdam aankan? De stad verandert continu, schreef Jane Jacobs zestig jaar geleden, en moet niet beschouwd worden als een kunstwerk.² Op de plek waar gesloopt is, ontstaan met de tijd nieuwe oude gebouwen die bijdragen aan de diversiteit – een sleutelbegrip voor Jacobs – van de buurt. Jacobs is niettemin de beroemdste pleitbezorger van behoud van historische architectuur, niet omdat ze verandering wilde tegengaan, maar omdat ze voorzag dat de afbraak van historische architectuur in twintigste-eeuws New York buitengewone, apocalyptische proporties aannam en omdat zij de historische gelaagdheid van een stad beschouwde als een van de voornaamste peilers van de leefbaarheid en herkenbaarheid van een stad. Ook voor Amsterdam geldt dat de grootste rupturen in de twintigste eeuw plaatsvonden. Delen van de stad zijn toen onherkenbaar veranderd; de sloopplannen (voor onder meer de Jordaan, het Singel en De Pijp) onder invloed van het modernistische ontwerp paradigma en vooruitgangsgeloof van planologen en ambtenaren, gingen nog veel verder. Dat sommige van deze utopische vergezichten niet zijn uitgevoerd, is te danken aan de destijds goed georganiseerde tegenstanders van sloop, net zo goed een beweging die geworteld was in het modernisme, het omslagpunt in het denken over historisch erfgoed.

De zeer snel veranderende wereld werd in de negentiende eeuw met evenveel bewondering als afschuw gadeslagen. De bewondering voor alles wat de wetenschap en de industriële revolutie gebracht had, was gekoppeld aan een rotsvast, verlicht vertrouwen in de mens en de toekomst. De afschuw is veel eerder romantisch, pessimistisch en de motor voor de historische blik.³ Charles

Baudelaire, die het begrip ‘modernisme’ muntte, hekelde de ingrepen in het stedelijk weefsel van zijn stad Parijs. Voor Baudelaire, maar ook voor George Simmer, was het niet langer de natuur die ruïneert en waartegen de mens zich wapent, maar de mens zelf.⁴ Concreet doelde Baudelaire op Napoleon III en Georges-Eugène Haussmann die de sloop van meer dan de helft van de oude stad initieerden, ogenschijnlijk om het verkeer meer ruimte te bieden maar feitelijk om burgers beter te kunnen beheersen. De afbraak van grote delen van Parijs werd door Baudelaire nadrukkelijk politiek uitgelegd, misschien niet verrassend in een land waar sloop onlosmakelijk verbonden is met de Franse Revolutie.⁵

In Amsterdam werd de grootschalige afbraak van historische gebouwen een paar decennia na Baron Haussmanns befaamde ingrepen door zowel voor- als tegenstanders van sloop verklaard vanuit de economie. Een juist heel afwezige staat liet de handelsoverwegingen prevaleren, was de communis opinio onder de snelgroeiende groep bezorgde burgers; voorstanders wezen op de economische noodzaak voor de hoofdstad om te groeien en het verkeer de ruimte te bieden. De ‘Tweede Gouden Eeuw’ maakte sloop simpelweg noodzakelijk, was het idee. Het aanzicht van de stad wijzigde in rap tempo door het verdwijnen



Rokin 53-67, voor de bouw van de Optiebeurs. (Dienst Ruimtelijke Ordening, SAA)

van stadsmuren en stadspoorten, de doorbraken en dempingen voor nieuwe vervoersmiddelen als de tram, trein en niet veel later de auto, de bouw van grote hotels, kantoren en nieuwe wijken, en nieuwe toegangspoorten tot de stad zoals het Weesperpoortstation en het Centraal Station. Schaal en tempo waarop gesloopt werd – de acceleraties van de moderniteit – waren zonder precedent. Tot die tijd was sprake geweest van een zekere geleidelijkheid, hoewel ook de middeleeuwse stadsbranden, de versterking en de vroegmoderne stadsuitbreidingen de stad radicaal wijzigden. Bewoners reageerden veelal gelaten op deze veranderingen. Daarvan was in de moderne tijd geen sprake meer; in een tijd van historiezucht wakkerde afbraak zowel alarmistische als nationalistische gevoelens op. Het waren vooral heren uit de conservatieve bovenklasse – esthetisch ingesteld en geïnteresseerd in de Hollandse geschiedenis – die deze ontwikkelingen bezorgd gadesloegen. Het drukst maakten zij zich om de sloop van publieke gebouwen die geassocieerd werden met bekende historische figuren afkomstig uit de zeventiende eeuw. Nog nauwelijks georganiseerd uitten zij hun bezorgdheid in ingezonden brieven en columns in dagbladen en in een stroom van pamfletten. De organisaties die sinds begin twintigste eeuw werden opgericht in de strijd tegen sloop, waren voorlopig tamelijk tandeloos; een



Rokin 53-67, na de bouw van de Optiebeurs, 1991. (Dienst Ruimtelijke Ordening, SAA)

juridisch instrumentarium en beleid dat sloop kon voorkomen ontbrak. Monumenten bleken vogelvrij, met als gevolg dat de beijveraars van stadschoon hun pijlen in toenemende mate richtten op de overheid. Zij kregen sloop en monumentenzorg op de politieke agenda, maar concreet gebeurde er tot de Tweede Wereldoorlog weinig.

Door de dreiging van schade als gevolg van grondgevechten en luchtaanvallen kwam de monumentenzorg tijdens de Tweede Wereldoorlog pas echt van de grond. De langverwachte juridische bescherming van historische architectuur kwam er tijdens de oorlog in de vorm van een voorloper van de eerste monumentenwet, die pas in 1961 geëffectueerd werd. De wet beschermde maar een fractie van de panden en dus ging de strijd door, in verhevigde vorm omdat de afbraak van de historische stad als gevolg van saneringen en cityvorming ongekende vormen aannam. De arena waar voor- en tegenstanders van sloop elkaar troffen, verschoof van de krant en de herensociëteit naar de straat en het stadhuis. Aan de ene kant stonden krakers en politiek geëngageerde jongeren die zich druk maakten over de woningnood. Sterk beïnvloed door neomarxistische analyses van de stad zoals die van Henri Lefebvre, Manuel Castells en David Harvey, betoogden zij dat de stad het resultaat was van een lange, historische strijd waarbij het kapitaal en de staat aan het langste eind trokken.⁶ Aan de andere kant stond de overheid vertegenwoordigd door, bijna zonder uitzondering, PvdA-wethouders (die soms ten aanzien van sloop in de binnenstad de kant kozen van de actievoerders) met in hun kielzog de ambtenaren van de Dienst Publieke Werken. De strijd – links tegenover links – speelde zich af tegen de achtergrond van de wederopbouw, de crisis op de huizenmarkt en de studentenrevolutie. De langdurige 'oorlog' om de Nieuwmarktbuurt staat symbool voor deze lange en cruciale fase van de Amsterdamse sloop-geschiedenis; het huidige Waterlooplein, de Weesperstraat en het Rapenburg zijn het tastbare bewijs dat bestuurders werkelijk van plan waren in ieder geval sommige van de megalomane afbraakplannen uit te voeren.

Lange tijd was de blik van de tegenstanders van sloop uitsluitend gericht op het historische centrum van Amsterdam. Ondertussen bleef van Amsterdam-Oost maar iets meer dan de helft van de oorspronkelijke bebouwing overeind en ook in De Pijp, Oud-West en de tuindorpen in Noord verdwenen veel huizen, blokken en soms hele straten; alleen het welgestelde Amsterdam Oud Zuid bleef gevrijwaard van deze kaalslag. Te laat werd de waarde van deze meer recente architectuur ingezien. Ook bij Geurt Brinkgreve, de personificatie van de naoorlogse anti-sloop beweging zat de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-

'40 in een dode hoek. Toen het sloopstof midden jaren '80 was neergedaald, werd de balans opgemaakt en bleek de noodzaak om het monumentenbeleid aan te scherpen groot. De jongere architectuur werd tegen het licht gehouden en kon nu ook – hoewel het in de praktijk maar zelden gebeurde – de monumentenstatus toegewezen krijgen. Lessen leken geleerd, maar toch volgde ook in de jaren '90 afbraak van monumentale delen van Amsterdam. Het stadsbestuur en de opvolgers van de Dienst Publieke Werken deden weliswaar een stap terug, maar hun plek werd bijna onmiddellijk ingenomen door woningbouwverenigingen en vastgoedontwikkelaars die fors inzetten op sloop-nieuwbouw.

Anthony Tung, die berekende dat in de twintigste eeuw bijna een kwart van de historische bebouwing van Amsterdam tegen de vlakte ging, constateerde in 2001 dat de sloopwoede nog niet voorbij was.⁷ Hij had gelijk, zo weten we nu; in de jaren '10 kreeg sloop zelfs opnieuw momentum. Hele straten en woonblokken verdwenen ook nu, en zonder uitzondering ging het hier om de oorspronkelijke historische bebouwing, niet om de jaren '70 en '80 invullingen. Op diverse plekken – zoals in de Centrale Markthallenbuurt in West, de Indi-



Sloop en nieuwbouw ter hoogte van Govert Flinckstraat 156-168, ca. 1974. (Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

sche buurt, de Oostelijke Eilanden – is een kritische grens bereikt en kan niet langer gesproken worden van oude buurten; deze zijn feitelijk getransformeerd in nieuwbouwwijken.

Anders dan in het verleden, bestaat nu een juridisch instrumentarium dat historische architectuur zou moeten kunnen beschermen; een veelheid aan factoren – onkunde, onwil, onhandigheid – heeft ertoe geleid dat dit instrumentarium te weinig wordt benut, vaak niet *kan* worden benut, en de afbraak van Amsterdam onverminderd doorgaat. Aan de basis van deze problematiek ligt ten eerste een gebrek aan regie, en ten tweede een gebrek aan een inhoudelijke discussie. De stad is op het punt van de monumentenzorg, de ruimtelijke ontwikkeling en sloop lange tijd bijzonder stuurloos geweest. Monumentenzorg heeft maar zeer beperkt de mogelijkheid tot ingrijpen, de centrale stad laat veel over aan de stadsdelen die te vaak de vastgoedsector, de woningbouwcorporaties en particuliere eigenaren hun gang laten gaan. De hoge grondprijzen en de mogelijkheid tot schaalvergroting maken sloop-nieuwbouw bijzonder lucratief, in de eenentwintigste eeuw meer dan ooit. Het feit dat de voorheen lokale vastgoedondernemingen nu onderdeel zijn, zoals Saskia Sassen al vroeg constateerde, van een wereldwijd financieel netwerk, maakt het bijzonder moeilijk los te komen uit het economische paradigma dat het Amsterdamse bouwbedrijf en de woningmarkt domineert.⁸ Pas heel recent, met de uitbreiding van het aantal beschermde stadsgezichten, pakt het bestuur van Amsterdam de regie enigszins terug. Problematisch daarbij is wel dat waar sommige delen van de stad dubbel beschermd zijn – in het Centrum zijn de meeste panden monument én onderdeel van een beschermd stadsgezicht – andere delen van de stad helemaal niet beschermd zijn: Amsterdam-Oost, de Staatsliedenbuurt, grotendeels Oud-West en de Watergraafsmeer zijn geen beschermd stadsgezicht en hebben nauwelijks monumenten. Het laatste is weer het gevolg van de veronachtzaming van de waarde van het historische rijtjeshuis dat bij gebrek aan unieke, kunst-historisch waardevolle kenmerken geen monument kan worden. Het is echter de vraag wat ingrijpender is: de sloop van een straat met rond 1900-huizen, of één pand met bijzondere monumentwaardige kenmerken.

En dan het tweede punt, het gebrek aan een inhoudelijke discussie over de waarde van historische architectuur. Waar wordt dit debat tegenwoordig gevoerd? Niet op de universiteit, in debatcentra of in politieke arena's.⁹ In vergelijking met vijftig jaar geleden, zijn het heel andere thema's die – wellicht terecht – deze agenda's domineren. Toch willen we met dit boek aanhaken bij eerdere (meer en minder bewuste) rentmeesters zoals Jordanezen, krakers en

zelfs het prostitutiebedrijf, en hopen we de discussie over sloop nieuw leven in te blazen. Waarom, is dan de vraag, zou je pleiten voor een omzichtige houding ten opzichte van sloop van historische architectuur?

Conservering van stedelijk erfgoed wordt inmiddels, en is ook in het verleden wel op economische gronden verdedigd. Vereniging Hendrick de Keyser en later Stadsherstel en verschillende kleine zusterorganisaties probeerden vanaf de jaren '10 van de twintigste eeuw met wisselend succes het grootschalige restaureren rendabel te maken. Tegenwoordig is dit eenvoudiger op basis van de hoge vierkante-meterprijzen, toch wordt deze route niet vaak bewandeld omdat nieuwbouw nog meer oplevert dan restaureren. De Van der Pekbuurt in Amsterdam-Noord zou tien jaar geleden worden gesloopt. Het gebeurde niet, en deze buurt is nu *hip and happening*, net als De Hallen in West en het Entrepotdok aan de oostzijde van de binnenstad. Het is inmiddels een wet: behoud van oudbouw leidt tot opwaardering van de buurt. Maar gentrificatie heeft, het is bekend, een keerzijde. De economische opwaardering – en meer nog, zo stelt Sharon Zukin, de hele 'authentieke', urbane *lifestyle* die erbij hoort – luidt bijna altijd het vertrek in van minder draagkrachtige burgers die de nieuwe huur of vraagprijs van de opgeknapte oude huizen niet kunnen betalen.¹⁰ De restauraties liggen aan de basis van de *smooth city*, de gladde, perfecte stad die elke rafelrand inclusief protest- en emancipatiebewegingen bij voorbaat uitsluit.¹¹ Gentrificatie van historische wijken is een universeel verschijnsel dat in Amsterdam begon in de Jordaan maar dat de hoofdstad nog altijd in zijn greep heeft. Nieuw-West, Amsterdam-Noord en Buitenveldert – en in zekere zin ook Haarlem en Zaandam – zijn de Jordanen van vandaag de dag. Alleen sociale woningbouw onttrekt zich aan deze gentrificatieprocessen in Amsterdam. Het feit dat woningcorporaties, vooral in de gewilde buurten, steeds meer van deze huizen afstoten en verkopen, werkt verdere gentrificatie in de hand.

Dat het op financiële gronden onnodig is te slopen, is munitie in de discussies over sloop, maar werkt niet als een *raison d'être* voor conservering. De eenzijdige nadruk op esthetiek – een eenzijdige kunsthistorische benadering – voldoet ook niet als argument tegen sloop, of in ieder geval niet genoeg.¹² Dat historische architectuur in veel gevallen esthetisch genoeg schenkt – als tegengif voor 'lelijkheid, eentonigheid, boomloosheid, onmenselijkheid van schaal' – is niet onwaar, maar spreekt vooral de kenner aan die beschikt over een *pure and aesthetic gaze* en is te apolitiek.¹³ Hoewel de kwaliteitsvraag wel degelijk belangrijk is en we die ook moeten blijven durven stellen – zijn de jaren '80-invullingen van de Kinkerstraat of de Kramatweg architectonisch even ge-

slaagd als de oorspronkelijke bebouwing? – heeft de esthetische benadering als keerzijde dat architectuurhistorici op basis van hun uitgebreide kennis gebouwen die foielelijk worden gevonden door een meerderheid van de bewoners en omwonenden, cultiveren als speciaal of interessant en dus behoudenswaardig. De tegenwoordig gangbare cultuurhistorische analyse van historische gebouwen als aanvulling op de kunsthistorische, voornamelijk esthetische evaluatie van het Amsterdamse erfgoed, is een verbetering maar vervalt net wat te vaak in bekende *grand narratives* en het negentiende-eeuwse argument dat architectuur waarde heeft als representant van de lokale of nationale geschiedenis, wat juist weer een veel te politiek (conservatief) standpunt is.¹⁴

Over het feit dat de historische omgeving wat teweegbrengt is in de moderne tijd veel geschreven, terwijl dit tegenwoordig vanwege de kritiek op gentrificatieprocessen en de esthetische benadering niet salonfähig is.¹⁵ Johan Huizinga muntte al in de jaren '20 'de historische sensatie': een gevoel van contact met het fysieke verleden.¹⁶ Soms transporteert een oud object de mens heel even terug in de tijd en lijkt het alsof de afstand tussen heden en verleden gedurende dat ene moment overbrugd wordt. Andere negentiende en twintigste-eeuwse auteurs gebruikten andere woorden – genius loci, aura, het Stendhalsyndroom – om vergelijkbare fenomenen te beschrijven. Woonhuizen – een bijzonder type 'levend' erfgoed – lenen zich bij uitstek voor dit soort ervaringen: het historische object is niet uit zijn context gehaald en naar een museum gebracht waar het alleen van een afstand kan worden bewonderd, maar kan worden aangeraakt, geroken, er kan zelfs in worden gewoond.¹⁷

Dat het onmogelijk is emoties en sloop te scheiden, blijkt nog maar eens uit recente oproepen om 'banale' objecten en gebouwen, zoals een rolluik met een afbeelding van de overleden burgemeester Eberhard van der Laan, de tijdelijke studentenflats aan de Zuiderzeeweg of de in onbruik geraakte fietsflat bij het Centraal Station, te redden van de sloop.¹⁸ Gerrit Oorthuys schreef dat voorstanders van behoud van oudbouw zoals hij zelf, wellicht een beetje gevoeliger voor de sfeer van het oude zijn, een tikkeltje 'sentimenteler' ook, of nostalgischer.¹⁹ Helaas, aldus Wim Denslagen, geldt nostalgie 'in verlichte kringen als een domme gemoedsaandoening', als een 'degeneratieverschijnsel'.²⁰ Hoewel Laurajane Smith en Gary Campbell recentelijk betoogden dat er ook zoiets als *progressive nostalgia* bestaat, kleeft er aan diegenen die het anti-sloop geluid vertolken inderdaad het stigma naïef, overgevoelig en reactionair.²¹ Ze worden niet beschouwd als de erflaters van de krakers uit de jaren 1960 en '70 maar van de negentiende-eeuwse hoogromantische heren met een nationalistische agenda.



Het Hoofdkantoor op het Oosterdokseiland, ca. 1995. (Bureau Monumentenzorg, SAA)

Maar is nostalgisch hier wel het juiste woord? Bas Kok concludeerde dat het verdwijnen van een wijk veel emoties kan oproepen, maar dat 'gedenken niet de bedoeling is' na sloop.²² Misschien zouden we deze emoties, heimwee en de fenomenologische of sensorische beleving van de fysieke, gebouwde omgeving serieuzer kunnen nemen in gedachten over sloop van de stad, en geschiedenis en erfgoed niet al te snel gelijk moeten stellen aan valse sentimenten en nationalisme. James Kennedy constateerde dat sinds de studentenrevolutie van de jaren '60 er in Nederland veel meer dan in de ons omringende landen, argwaan bestaat tegen het historische perspectief.²³ Het effect van deze Nederlandse 'hekel aan het verleden' en de zweem van oubolligheid en conservatisme rond monumenten heeft geleid, aldus Wessel Krul, tot een veronachtzaming van erfgoed waaronder historische architectuur.²⁴ Het adagium dat 'de stad geen openluchtmuseum moet worden' – volgens Vincent van Rossem al in de jaren '90 een cliché – gekoppeld aan een Nederlandse nadruk op ordelijkheid, de prioritering van de economie en privébezit, en een futuristische, utopische benadering die ervan uit gaat dat wat we nu doen altijd een verbetering is, pleit volgens Krul allemaal tegen erfgoed en maakt rentmeesters van historische monumenten verdacht.²⁵ Ook in het internationale discours wordt hen soms verweten te zeer gefixeerd te zijn op *loss aversion* en geconcludeerd dat deze mensen lijden aan een overdreven *Noah complex*.²⁶

Antropologen en geografen trekken heel andere conclusies. In de culturele geografie is, aldus Matthew Gandy, sprake van een *atmospheric turn* waarin veel aandacht bestaat voor *affective atmospheres*. Deze *turn* speelt echter nog nauwelijks een rol in ons denken over monumentenzorg.²⁷ Historische architectuur roept geen nostalgische gevoelens op die wortelen in romantische en conservatieve zielen, maar is verbonden met de collectieve herinneringscultuur, identiteitsvorming en de sociologie van het urbane wonen. Richard Sennett wijst in dit verband op het onderscheid tussen het Franse *ville*, dat duidt op de fysiek plek, en *cité*, dat al sinds de zestiende eeuw verwijst naar het karakter van een stad of buurt en de verbondenheid van mensen met een plek. De *ville* en *cité* vielen lange tijd samen maar in de negentiende eeuw ontwikkelden steden zich als gevolg van schaalvergroting en sloop van oude wijken steeds meer tot *silent* en enigszins anonieme steden, en in de twintigste eeuw door de kracht van de markt en *big, fast and arbitrary* bouwwijzen tot gestandaardiseerde *gated communities*.²⁸ Marshall Berman was misschien nog genuanceerder in zijn analyse van de moderne stad waarin hij, aansluitend op Baudelaire, de spanning tussen de behoefte aan vrijheid, en de minstens net zo sterke noodzaak van mensen

om betekenisvolle (historische) relaties te hebben, centraal stelde.²⁹ Het stedelijke web wordt, aldus Nigel Thrift, bij elkaar gehouden door *emotional knots*, en mensen kunnen zich niet 'nestelen' als de breuklijn tussen de geleefde en de gebouwde stad te groot wordt.³⁰ Aldo Rossi typeerde de stad als een *theatre of memory* tegen welke achtergrond de levens van mensen zich afspelen.³¹ Filosofen als Karl Jaspers en José Ortega y Gasset hebben gewezen op het feit dat mensen ten diepste historische wezens zijn, wat kan verklaren waarom de stad niet werkt als de cesuren met het verleden te groot zijn.³² Volgens Marc Augé ervaren mensen alleen plaatsen die *relational*, *identifiable* en *historical* zijn als betekenisvol.³³ Al deze auteurs, net als Lefebvre, Jacobs en Talja Blokland, wijzen op de noodzaak van een zekere mate van continuïteit; op het belang van een gebouwd geheugen.³⁴

In het verlengde van deze nadruk op de historische diepte van de stad wordt het belang van de stad als sociale plek benadrukt. Michel de Certeau prioriteerde niet de gebouwde stedelijke omgeving maar de stad als mensenwerk. Hij betoogde dat iedere stad op elk moment door de mensen die zich voortbewegen door het stedelijk weefsel, gewijzigd en opnieuw 'geschreven' wordt.³⁵ 'De stad' bestaat voor De Certeau niet uit gebouwen, maar uit *Wandermänner* die er leven. Ook voor Edward Soja, voortbordurend op de theorieën van Lefebvre, is de gebouwde stad niet leidend. Soja benadrukt de wisselwerking tussen *first space* (de fysieke omgeving), *second space* (ideeën over de stad) en *third space* (de wijze waarop mensen de stad op heel verschillende manieren beleven en (discursief) gebruiken).³⁶ De door en door menselijke stad – beleefd, gezien, gebruikt en herinnerd door mensen – noopt tot voorzichtigheid, tot een omzichtige omgang met en ingrijpen in de stedelijke ruimte juist omdat deze van grote invloed is op (de belevingswereld van) de mensen die er leven. De *lived space* van Amsterdammers, het échte, volumineuze dagelijkse leven, speelt zich lokaal af, in een historisch gegroeide omgeving met een menselijke maat en schaal.³⁷ In *The Conscience of the Eye* vergelijkt Richard Sennett de stad met een verhaal waarin allerlei 'herkenningsmomenten' een cruciale rol spelen.³⁸ Amsterdam is niet gebaat bij het ontstaan van *nonplaces* of 'dode publieke ruimte', van neutrale plekken zonder verleden, heden en toekomst en zonder narratieve continuïteit.³⁹ Wel bij een stad als een palimpsest, met een veelvoud aan verledens die door het heden heen schijnen, en waar *dwelling* en *lifeworlds* minstens net zo belangrijk zijn als economische parameters en belangen.

Het is hierdoor dat de afbraak van gebouwen emoties oproept. David Harvey schreef: 'We academics are quite expert at reconstructing the genealogy of

ideas', en pakken wat van Lefebvre, een beetje Heidegger, wat Nietzsche, Althusser, Foucault 'en natuurlijk' Marx, maar 'what we academics so often forget is the role played by the sensibility that arises out of the streets around us, the inevitable feelings of loss provoked by the demolitions'.⁴⁰ Gebouwen zijn zowel collectieve als individuele herinneringsplekken, en sloop tast deze herinneringen aan. Op sloop volgt meestal spijt, ook bij diegenen die in eerste instantie voorstander waren van sloop. Niet onmiddellijk, maar na een tijdje gaat het knagen en doemt de vraag op of de nieuwbouw eigenlijk wel een verbetering betekent ten opzichte van wat er stond? Toen grote delen van de Nieuwmarktbuurt waren afgebroken, was er geen bestuurder of ambtenaar meer te vinden die tevreden was met het 'herstel'. Volgens Walter Benjamin gaat 'het destructieve karakter' altijd zonder plan maar 'monter te werk'.⁴¹ Daarna, bij de aanblik van de Vijzelstraat, Weesperstraat, de Kinkerstraat, het Valeriusplein, het Iepenplein en heel veel andere plekken, volgt de fantoompijn.⁴² En zo gaat het steeds. Deze hardleersheid bevreemdt tegenwoordig nog meer, nu we weten dat sloop-nieuwbouw bijzonder vervuilend is. Na meer dan een eeuw ervaring met en felle strijd tegen sloop en de huidige urgente ecologische uitdagingen,



Een pand (locatie onbekend) in afbraak, 2009. (W. Josten, SAA)

is het is op zijn minst verrassend dat wij deze conjuncturen en onszelf zo slecht kennen en steeds opnieuw grootschalig slopen.

Toch is dit geen pleidooi voor de kaasstolp. Amsterdam is in een continue staat van ontwikkeling, dat is altijd zo geweest en dat is ook nu zo. Perfect wordt het nooit, ook niet als alle historische architectuur behouden blijft. Vergezichten op de ideale, utopische stad staan niet aan de basis van dit boek. 'In weerwil van een eeuw lang streven naar de maakbare samenleving en de ideale stad', schreef René Boomkens, is net die ene utopie werkelijkheid geworden 'die niet op de agenda (...) stond'.⁴³ Al zou vanaf nu alle historische architectuur gespaard blijven, Amsterdam wordt daarmee geen ideale stad. Het omgekeerde is misschien wel waar: door grootschalige, vervuilende ingrepen – tegenwoordig meer op basis van de macht van het geld, globalisering en neoliberalisme en steeds minder op basis van ideeën over 'de ideale stad' – ligt de dystopische stad van denkers als Jane Jacobs, Lewis Mumford, Manuel Castelles, Marc Augé en Mike Davis op de loer.⁴⁴ En dat is misschien wel reden genoeg om in sloop geen oplossing te zien.



Afbraak van Damrak 42-43, 1960. (ANP, SAA)

Case studies

F A H L G R A N A A T M E T A A L



F A H L G R A N A A T
M E T A A L E N I J Z E R W A R E N H A N D E L



Woonhuizen en winkels

Oude Schans 5, 7, 9 en 11, 'Granaatpanden', Amsterdam Centrum

Gebouwd: 1868 (nr. 5), 1962 (nr. 7), 1935 (nr. 9), ca. 1730 en 1921 (nr. 11)

Gesloopt: 2008

De Oude Schans aan de oostkant van de Amsterdamse binnenstad is gegraven in de zestiende eeuw als extra verdedigingslinie tussen de Amstel en het IJ. Aan de gracht, toen nog buiten de stad, stond een verdedigingstoren, nu bekend als de Montelbaanstoren. Ten oosten van de gracht graasden koeien in een polder-

en weidelandschap tussen boerderijen en schuren. Tijdens de Tweede Uitleg aan het einde van de zestiende eeuw ontstonden hier de eilanden Uilenburg, Rapenburg en Marken (ook bekend als Valkenburg). Uilenburg werd in eerste instantie gedomineerd door scheepswerven en houtopslagplaatsen; in de loop van de



< Oude Schans 11, met reclameteksten van de winkel van Granaat 2007. (M. Alberts, SAA)

^ Interieur van de winkel van de familie Granaat, Oude Schans 11, 2007. (M. Alberts, SAA)

zeventiende eeuw ontstonden hier steeds meer woon- en pakhuizen. De geschiedenis van de gesloopte panden Oude Schans 5, 7, 9 en 11 begint in deze periode.

Aan het begin van de eenentwintigste eeuw bestonden al plannen om de bebouwing aan dit stuk van de Oudeschans af te breken en te vervangen door een groter appartementencomplex.¹ Het door Sjoerd Soeters ontworpen nieuwbouwplan hield de gemoederen jarenlang bezig. De Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad verzette zich hevig tegen de sloop van de 'Granaatpanden'. Tevergeefs, al is het nieuwbouwontwerp naar aanleiding van de kritiek wel op een aantal punten aangepast. Door de toepassing van baksteen en traditionele kroonlijsten is de stijl nu enigszins historiserend; niettemin is het kleinschalige karakter van de oude bebouwing en de historische verkaveling grotendeels weggevaagd.

Oude Schans 5

Het pand op Oude Schans 5 dateerde uit 1868, daarvoor moet er een ander woonhuis hebben gestaan. In de zeventiende eeuw hing aan dit pand een uithangbord met een kasteel erop. In 1832 woonde hier een 'holdrajer' (gatenmaker in hout of ijzer) en later een likeurstoker.² In 1856 verkocht de laatste het pand aan de om de hoek wonende Barbara Bouwhuis, die het om onduidelijke redenen twee jaar later liet slopen. De diplomaat Mattheus Hen-

dricus Reintjes van Veerssen kocht het lege erf, liet hier een nieuw pand bouwen, en verkocht het door. Het drie bouwlagen tellende pand, bestaande uit een bedrijfsruimte met bovenwoningen, kreeg een voorgevel in een typerende, maar op de grachtengordel tamelijk zeldzame, neoclassicistische negentiende-eeuwse bouwstijl. De benedenverdieping was achtereenvolgens drukkerij, pakhuis en bergplaats, op een van de bovenverdiepingen was een tijd lang het atelier van de schilder George Hendrik Breitner gevestigd, die vanuit dit atelier de Montelbaanstoren schilderde. Willem Witsen huurde later dezelfde ruimte.³ In 1962 kwam het pand in het bezit van de koopman Cornelis Johannes Kuyken, die ook eigenaar was van de andere panden in dit blok.

Oude Schans 7

Oude Schans 7 was één van de eerste gebouwde erven in het blok.⁴ Tussen 1620 en 1622 werd hier een woonhuis gebouwd dat staat afgebeeld op de vogelvluchtkaat van Balthasar Florisz van Berckenrode uit 1625. Volgens de literatuur werd het pand gebouwd en waarschijnlijk ook bewoond door de grofsmid Hendrick Arentsz. Later zou het in gebruik zijn geweest als pakhuis, maar dat blijkt niet uit het onderzoek gedaan voor dit boek. Volgens een akte erfde Petrus Haijman het pand in 1681 van zijn vader, de koopman Philips Haijman, die er destijds

moet hebben gewoond. Bij zijn overlijden werd een boedelinventaris opgesteld die de indruk wekt dat het om een redelijk voornaam woonhuis ging met een voorhuis, achterhuis en een zaaltje. De boedel werd getaxeerd op 1700 gulden; genoemd worden onder andere schilderijen van Nicolaas Molenaar en een atlas van Joan Blaeu. Zoon Petrus verhuurde het huis, daarna komt het huis voor in verschillende achttiende-eeuwse verkoopakten en nog een keer in 1809, toen de schilder Jan de Vos het pand kocht. Bij archeologische opgravingen in 2008 werd een pijpenkop-

je met de in potlood of inkt geschreven letters 'MVDS' en het jaartal 1809 gevonden. Waarschijnlijk staan de letters voor de naam van de eigenaar, of memoreerde het pijpje aan de overdracht.⁵ Jan de Vos had het huis, dat hij verhuurde, lange tijd in bezit. Een latere eigenaresse liet het volgens het kadaster in 1887 'vernieuwen'. Mogelijk is het destijds in meerdere appartementen opgesplitst: foto's tonen vanaf dit moment twee voordeuren. In 1917 liet de toenmalige eigenaar het pand opnieuw verbouwen. In de Tweede Wereldoorlog woonde op twee hoog



^ De Oude Schans, met van links naar rechts huisnummer 1 en verder. Afgebroken zijn het losstaande huis met witte raamomlijstingen, het hoge pand met tuitgevel daar rechts van en het pand daarnaast. (SAA)

in het inmiddels wat vervallen pand de kleermaker Isaac de Metz met zijn vrouw Sara de Metz-Simons, een schoonzoon en kleinzoon. Zij zijn allen in de oorlog vermoord. Het leegstaande pand is in de Hongerwinter afgebroken. In 1955 kwam het bouwterrein in handen van de koopman Cornelis Johannes Kuyken, die hier in 1962 een nieuw, laag pand liet neerzetten dat tot de sloop in 2008 dienstdeed als magazijn.

Oude Schans 9, 'De Steenstukken' en later 'Scholtenburg'

De schipper Jan Harmensz Pot gaf rond 1625 opdracht tot de bouw van een houten loods op het erf van het huidige adres Oude Schans 9.⁶ Deze loods is waarschijnlijk in het midden van de zeventiende eeuw vervangen door een stenen pakhuis met de naam 'De Steenstukken'. Volgens een akte stond het pakhuis tussen de Bataviersdwarsstraat en de 'hoek waar de smeden wonen' en was het vanaf 1664 in handen van de uit Valenciennes afkomstige familie De la Fontaine, die het verhuurde. Bij het opstellen van het kadaster in 1832 was het nog steeds een pakhuis. In de loop van de negentiende eeuw wisselde het gebouw, dat nog steeds bestemd was voor de verhuur, een aantal keer van hand. In 1933 kwam het, toen aangeduid als 'Scholtenburg', in bezit van de bouwkundige Johannes Achterberg, die het in 1934 liet afbreken en verving

door een woonhuis met appartementen. In de voorgevel werd een gevelsteen met daarop 'Scholtenburg' opnieuw ingemetseld. In 1970 kwam ook dit pand in het bezit van Kuyken. Volgens een monumenteninventarisatie was het in de eenentwintigste eeuw nog in relatief goede staat met een grotendeels bewaard gebleven jaren dertig-interieur, maar dit kon de sloop niet voorkomen.⁷

Oude Schans 11

Dit pand, rond 1730 gebouwd met oude bouwmaterialen, kreeg in 1921 een nieuwe voorgevel.⁸ De destijds beroemde ijzerwarenhandel 'Firma H.L. Granaat' die er zetelde, werd toen uitgebreid. Dit Joodse bedrijf was in 1880 door Hijman Levie Granaat opgericht op een andere plek op de Oude Schans. In 1911 namen twee van zijn zoons het bedrijf over en in 1919 kochten zij Oude Schans 11. Na de verbouwing bestond de begane grond uit de winkel, de bovenverdiepingen uit appartementen waarvan er eentje werd bewoond door de eigenaren zelf. In 1941 onteigende de Duitse bezetter het bedrijf; de meeste leden van de familie Granaat zijn in de concentratiekampen vermoord.⁹ Een van de zoons, Louis Granaat, overleefde de oorlog en zette het bedrijf voort. In 1962 werd het pand verkocht aan Cornelia Weverink, de echtgenote van Kuyken.



^ De Waag op de Nieuwmarkt, 1610, naar de situatie in 1570. (C.J. Visser, SAA)



Stadspoorten

Sarphatistraat 500, 'Muiderpoort', Amsterdam Centrum

Van de tientallen stadspoorten die Amsterdam ooit had, is maar een zeer klein deel blijven staan. Een van de oorzaken hiervan is het geleidelijke verval van de poorten. 'Een zeldzaam geval is hier gebeurd', aldus een Amsterdams nieuwsbericht op 4 februari 1769. De Muiderpoort 'maakte tusschen gepasseerden Saturdag en Zondag Nagt een Zakking van 14 Voeten (...) nemende mede de Fleugel van de eerste Brug'.¹⁰ De meest oostelijk gelegen Amsterdamse stadspoort was die nacht gaan schuiven en van de fundering afgezakt. 'Dit geeft een wonderlyke vertoning, en gelykt wel een betoverd Kasteel dat uit de grond te voorschyn komt', aldus de verslaggever. Kort daarvoor was al geconstateerd dat de fundering van de Muiderpoort verzwakt was, maar voordat deze hersteld kon worden, zakte het geheel op sublieme wijze in.

Stadspoorten hebben eeuwenlang het aanzien van Amsterdam bepaald. Ze torenden hoog uit boven de Singelgracht en de stadswal of -muur, duidelijk zichtbaar

voor de mensen buiten de stad, maar ook daarbinnen. De stadspoort was onderdeel van het verdedigingswerk van de stad, en fungeerde als een sluis waar iedereen die de stad in en uit wilde doorheen moest en waar het zo druk kon zijn dat de mensen elkaar verdrongen. Het was ook een plek van diepe frustratie als je te laat kwam en de poort al dicht was. Wat deze laatkomers deden tijdens zulke nachten, wachtend op het moment dat de poort in de ochtend weer openging, is onbekend - de archieven zwijgen erover. Ongetwijfeld gingen sommigen naar de herbergen die net buiten de stad lagen, anderen zullen simpelweg gewacht hebben. De sluisfunctie van stadspoorten vereenvoudigde het innen van accijnzen en poortgeld. Maar de functie van de poort was niet alleen militair of financieel, het was ook een politieke plek waar aanzienlijke figuren werden verwelkomd en nieuwe gezaghebbers hun macht deden gelden. In 1638 stonden drie trompetters en een erewacht klaar bij de Haarlemmerpoort

< De eerste Muiderpoort, gezien van buiten de stad, ca.1690. (J. van Call, Coll. Van Eeghen, SAA)

< De ingestorte Muiderpoort bij het begin van de sloopwerkzaamheden, 1769. (G. Toorenburgh, Coll. Van Eeghen, SAA)

voor de intocht van Maria de' Medici, in 1787 gaf de stad zich bij de Leidse Poort over aan de Pruisen en in 1811 begon de Blijde Intocht in Amsterdam van keizer Napoleon bij de Muiderpoort. Deze poorten lagen aan de Singelgracht, aan de buitenrand van de zeventiende-eeuwse stad. Daar waren in de loop van de zeventiende eeuw, tegelijk met de aanleg van de grachtengordel, tussen de 'gordijnen' (de stadswallen) nog vijf andere stadspoorten gebouwd. De in totaal acht stadspoorten lagen als een snoer om de oost-, zuid- en westkant van de stad. In het noorden bood Het IJ toegang tot de stad. De Muiderpoort, de Weesperpoort

en de Utrechtsepoort, alle drie gebouwd in de jaren '60 van de zeventiende eeuw, waren identiek, naar verluid omdat het de vijand zou verwarren waar ze de stad binnen kwamen. Het is de vraag of dat klopt, want de overige vijf poorten zagen er heel anders uit en vormden dus wel mogelijke herkenningspunten voor de vijand. De Weteringpoort, Raampoort en Zaagmolenpoort waren heel bescheiden van omvang: nauwelijks meer dan een opening in de muur. Dat gold niet voor de Leidsepoort die eruitzag als een vierhoekig kasteel. Er is wel gesuggereerd dat met deze middeleeuwse vorm werd verwezen naar de historische wortels van de stad en



^ De Muiderpoort na instorten, 1769. (G. Toorenburgh, Coll. KOG, SAA)

deze zo prestige moest geven.¹¹

Deze acht zeventiende-eeuwse stadspoorten waren niet de oudste poorten van Amsterdam. De eerste ontstonden in de veertiende eeuw. Eind vijftiende eeuw bepaalde Keizer Maximiliaan dat de stad, toen onder zijn bestuur, ommuurd moest worden: in 1494 was deze eerste stadsmuur inclusief rondelen en vijf poorten klaar. De oudste kaart van Amsterdam van Cornelis Anthoniszoon uit 1544, geeft een goed beeld van de Haarlemmerpoort, Regulierspoort, Heiligewegpoort, Korsjespoort en de Sint Anthonispoort. Ook de Sint Olofspoort staat op Anthoniszoon's kaart, maar deze oude waterpoort aan de noordoost kant van de stad had tijdens Maximiliaans bestuur al geen functie meer in de uitgedijde stad en werd in de zeventiende eeuw afgebroken. Het was het lot van bijna alle stadspoorten: groeide de stad, dan ontstond er een nieuwe grens met nieuwe poorten waardoor de oude poorten ineens midden in de stad stonden en opgeruimd werden. Van deze oudste poorten bestaat alleen de Sint Anthonispoort nog: in de zeventiende eeuw werd deze poort omgevormd tot waag en gildehuis en deze functieverandering voorkwam sloop.

Van de acht zeventiende-eeuwse poorten is niets overgebleven. De ontmanteling van het snoer van stadspoorten, grotendeels uitgevoerd door particuliere aannemers, duurde een eeuw. Eind achttiende eeuw waren de wallen en poorten vervallen, met als gevolg de verzakkin-

gen van de Muiderpoort en de muur van het bolwerk Reguliers. In een rapport uit 1783-1785 werd het nut van de verdedigingslinie in twijfel getrokken.¹² De wal met poorten was weliswaar een 'cieraad', maar zou de Amsterdammers niet meer kunnen beschermen in het geval van een vijandelijke aanval. Geopperd werd een wandelweg te maken op het tracé van de stadswal. Deze was rond 1820 klaar, maar omdat tegelijkertijd de verschillende gordijnen al werden afgebroken – de meeste stadspoorten bleven nog een tijd staan zodat daar nog steeds poortgeld kon worden geïnd –, was het aanzicht niet altijd even aantrekkelijk. De bronnen spreken aan de ene kant van de fraaie tuinen die de omwalling vervingen en van de mooie wandeling met uitzicht, tegelijkertijd was een perifere plek ontstaan waar de viezere industriële activiteiten naartoe verhuisden en vuil gestort werd. Men maakte zich er vooral druk om dat Amsterdam op reizigers en 'vreemdelingen' zo geen goede indruk zou maken.¹³

Het was onvermijdelijk dat deze nieuwe ruimte niet lang zou blijven bestaan: in de tweede helft van de negentiende eeuw breidde de stad zich uit, ver buiten de zeventiende-eeuwse grenzen. Maar dat is kennis achteraf: destijds spanden men zich in het wandelpad, dat van poort naar poort liep, te verfraaien met bomen. Er werd duidelijk niet geanticipeerd op het feit dat het nieuwe wandelpad even snel zou verdwijnen als het was ontstaan. De aanplanting van bomen langs de wan-

deling had het einde van het pad nog niet bereikt of de eerste moesten al wijken voor stadsuitbreidingen. De sloop van de poorten vond nu ook in een rap tempo plaats: ondanks een koninklijke wilsverklaring van Koning Willem II in 1845 om bestaande stadspoorten te behouden, werden achtereenvolgens de Weteringpoort (gesloopt in 1841), Raampoort (1845), Weesperpoort (1855), Utrechtsepoort (1857) Zaagmolenpoort (1857), Leidsepoort (1862) en de Regulierspoort (1874) afgebroken.¹⁴ De stadspoort op het Haarlemmerplein was al in 1837 af-

gebroken en in 1840 vervangen door een neoclassicistisch exemplaar ter ere van de nieuwe koning Willem II. Deze laatste 'nieuwe' stadspoort bestaat nog. Hetzelfde geldt voor de stadspoort die de in 1769 ingezakte Muiderpoort, het 'betoverde Kasteel', verving. Twee jaar na de spectaculaire verzakking stond er een nieuwe poort die op 30 april 'onder een keurlyk muziek, met vliegende vaandel en slaande trom, voor het eerst gesloten en den volgende dag geopend' werd.¹⁵



¹⁴ De Nieuwe Muiderpoort met de later verdwenen toegangsbrug en een fabriek, ca. 1855-1863. (G. van Sassenberg, SAA)

Verwaarloosde woningen

Schimmelstraat 69-79, Amsterdam West

Gebouwd: 1892, 1949

Gesloopt: 2023

De Schimmelstraat, uitkomend op de Kostverlorenvaart in Amsterdam Oud-West, werd net als de omringende straten tegen het einde van de negentiende eeuw bebouwd. Het is een goed voorbeeld van een straat in een uitbreidingswijk waar nog veel prestedelijke bebouwing te vinden is. Nieuwbouw ontstond hier veelal op particulier initiatief, meestal als be-

legging. Het blokje van drie panden met meerdere appartementen met de nummers 69 tot 79, verving in 1892 twee oudere huisjes en een schuurtje. Opdrachtgever voor de bouw was de leerlooier Gerrit Johan Christophzoon Sinck. Zijn tweejarige zoontje Gerrit Sinck jr. legde op 2-2-1892 de eerste steen. Sinck bezat meerdere huizen in de Schimmelstraat



^ Eerste steen van een van de panden in de Schimmelstraat.



die hij verhuurde, in een later stadium deed zijn in Bussum wonende dochter dat.¹⁶

Oorspronkelijk lagen de woningen aan de Van Speijkstraat, maar toen in 1920 in de Admiralenbuurt een andere straat dezelfde naam kreeg, werd de straat hernoemd naar de dichter Hendrik Jan Schimmel.¹⁷ De woonhuizen hadden aanvankelijk vrij uitzicht over een klein insteekhaventje en de ijzergieterij 'J. Zimmer en zn'. Het haventje is later gedempt en de ijzergieterij gesloten en afgebroken. Tegenwoordig ligt op deze plek het parkje 'Zimmerterrein'.

In 1949 is de kapverdieping van de drie panden gesloopt en vervangen door een extra woonlaag, naar een ontwerp van de in Amsterdam zeer productieve architect Zeeger Gulden en zijn toenmalige compagnon Izaäk Blomhert.¹⁸ Op de begane grond kwamen enkele werkplaatsen.

Deze verbouwing heeft het uiterlijk van het pand geen goed gedaan. Het complex is tegenwoordig eigendom van woningcorporatie Rochdale, die na jarenlange verwaarlozing de panden wil slopen en vervangen door een groter, modern ogend gebouw van zes bouwlagen. De ironie van de volgende paar zinnen op de website van Rochdale is de verantwoordelijken bij de corporatie kennelijk

ontgaan: 'Rochdale heeft de woningen in de jaren '90 overgenomen van de gemeente (...) De woningen zijn in een zeer slechte bouwkundige staat. Er heeft de afgelopen jaren weinig onderhoud plaatsgevonden.'¹⁹

< De Schimmelstraat, gezien vanaf de Kostverlorenvaart. Uiterst rechts huisnummers 66-69 zonder de later toegevoegde extra verdieping, 1942. (Gem. Dienst Volkshuisvesting, SAA)

< De Schimmelstraat, gezien vanaf het Zimmerterrein. Rechts het blok 66-69 na verbouwing van de kapverdieping, 1977. (SAA).



Gasfabrieken

Oranje-Vrijstaatkade 27, 'Oostergasfabriek', Amsterdam Oost

Gebouwd: 1885-1887

Gesloopt: 2000-2005

Met de industriële inhaalslag die Amsterdam maakte aan het einde van de negentiende eeuw groeide het aantal fabrieken in de stad explosief. Een halve eeuw voordat elektrisch licht zijn intrede deed, was gasverlichting razend populair. Hoewel gas ook werd gebruikt om op te koken en huizen mee te verwarmen, was het in de negentiende eeuw vooral een belangrijke lichtbron. Het verving vanaf het midden van de eeuw petroleum- en kaarslicht, dat veel minder fel en stabiel licht produceerde. Niet alleen particulieren, maar ook de gemeente werd grootafnemer: alle straatlantaarns in de stad werden lange tijd verlicht met gas. Om in het toenemende gebruik te voorzien openden in Amsterdam in de jaren '80 van de negentiende eeuw twee grote gasfabrieken: eerst de Westergasfabriek bij de Haarlemmertrekvaart en een paar jaar later de Oostergasfabriek tussen de Ringvaart en het spoor bij de Linnaeusstraat.²⁰ In de gasfabrieken werden steenkolen 'vergast', een relatief milieuvervuilend procedé. De concessie

voor de fabrieken werd verleend aan de Engelse 'Imperial Continental Gas Association', architect Isaac Gosschalk was verantwoordelijk voor het ontwerp.²¹ Hij besteedde veel aandacht aan de detaillering van de architectuur, zoals toen voor utiliteitsbouw gebruikelijk was.

De Oostergasfabriek bestond uit drie grote gashouders, een stokerij, een zuiveringshuis, een ammoniakfabriek, een ketelhuis, een watertoren en een aantal fabriekswoningen.²² In het begin van de twintigste eeuw breidde de fabriek een aantal keer uit. Met de ontdekking van natuurlijke gasvelden raakte steenkoolvergassing steeds meer in onbruik en besloot de gemeente één van de inmiddels drie gasfabrieken in de stad – in 1907-1909 was ook de Zuidergasfabriek gebouwd – te sluiten. Al in 1922 dreigde daarom sloop van de Oostergasfabriek, maar het vooruitstrevende idee dat er van de gebouwen 'nog wel wat viel te maken' voorkwam dit. Een jaar later, in 1923, was het terrein herbestemd tot 'park der we-

< De Oostergasfabriek vanaf de Ringvaart, ca. 1890. (SAA)

< Sloop van het zuiveringshuis van de Oostergasfabriek, 2005. (D. Kransberg, Coll. Projectbureau Polderweg, SAA)

tenschap'.²³ Nog weer zes jaar later opende in de Oostergasfabriek het Sportfondsenbad Oost, een zwembad dat meteen een recordaantal bezoekers verwelkomde. Tot deze vroege (mogelijk Nederlands vroegste) vorm van 'industrieel erfgoed', behoorde tot de Tweede Wereldoorlog ook een buitenbad dat 's winters werd omgevormd tot ijsbaan.

Hoewel de herbestemde Westergasfabriek als park en cultureel centrum een doorslaand succes is, is er recentelijk voor gekozen de Oostergasfabriek grotendeels te slopen en te vervangen door 'Oostpoort', een woonwijk met bovengrondse

parkeerplaatsen, winkelruimte en weinig groenvoorzieningen. De nieuwbouwwoningen zijn rond 2015 als een van de laatsten nog aangesloten op gas.



^ Sloop van een bijgebouw van de Oostergasfabriek, 2005. (D. Kransberg, coll. Projectbureau Polderweg, SAA)

Boerderijen

Dorpsstraat Holysloot 57, Amsterdam Noord

Gebouwd: 1879

Gesloopt: 2020

Anders dan aan de oost-, zuid- en westkant van de historische binnenstad, behield de door het IJ van de stad gescheiden noordzijde relatief lang een landelijk karakter. De nog overgebleven boerderijen, bijvoorbeeld in het dorpje Holysloot, worden in de eenentwintigste eeuw steeds meer bedreigd. Het landelijke Holysloot in Waterland – dat centraal stond in de met een Gouden Kalf bekroonde film *Volgend Jaar in Holysloot* (1983) en waar een deel van de Jiskefet-afleveringen werd opgenomen – maakt pas sinds 1921 deel uit van Amsterdam. In dat jaar werd de gemeente Ransdorp (waar Holysloot onderdeel van uitmaakte) samen met verschillende andere Amsterdamse buurgemeenten, zoals Sloten en de Watergraafsmeer, opgenomen in het plan 'Groot Amsterdam'.²⁴ Binnen de gemeentegrenzen konden niet genoeg nieuwe woningen gebouwd worden en om die reden werd gezocht naar ruimte daarbuiten. Een voorstel om buurgemeenten te annexeren stuitte op veel lokaal verzet maar het Rijk verleende vanwege het grote belang van de hoofdstad goedkeuring. Op 31 december 1920 hield de gemeente Ransdorp op te bestaan, de volgende dag

vormde Holysloot officieel een onderdeel van Amsterdam. Waar de andere voormalige buurgemeentes grotendeels bebouwd werden, bleef het ten noorden van Amsterdam gelegen gebied haar landelijke karakter behouden.

Er woonden in Holysloot traditiegetrouw altijd relatief veel zeevaarders, maar de meeste inwoners leefden van de landbouw en veeteelt.²⁵ De boerderijen, zoals Dorpsstraat 57, getuigen hiervan. In 1879 liet de landman Frederik Pronk aan de Dorpsstraat een boerderij bouwen op een leeg perceel, waar tientallen jaren eerder een oude boerderij was afgebroken.²⁶ De grond was toen al geruime tijd in bezit van de familie. De boerderij, die verschillende malen werd verbouwd, bleef lang in bezit van Pronk. Na zijn overlijden in 1923 vererfde de boerderij met een aantal percelen weiland op zijn twee zonen. Pas in 1967 kwam de boerderij voor het eerst op de markt. Later zouden verschillende verkopen volgen. In de loop van de twintigste eeuw werden rond het huis verschillende schuren en andere bouwwerken opgetrokken. Het pand zelf bestond uit één woonlaag en een kapverdieping. In 2020 is het ruim honderdveertig jaar



oude pand – met nog enkele fraaie historische interieuronderdelen – gesloopt. De moderne schuren zijn blijven staan.

Elders aan de rand van de stad wordt ook landelijke bebouwing gesloopt, zoals langs de Sloterweg.



< De boerderij Dorpsstraat Holysloot 57, met schuren, 1981. (H. van Gool, Coll. Bureau Monumentenzorg, SAA)

< De Dorpsstraat Holysloot 57, na sloop, de schuren bleven staan. (Cris Toala Olivares, 2022)

^ Landarbeidershuisjes Sloteweg 711-713-715, maart 1954, gesloopt in 2020. (C.F. Janssen, Coll. Leenheer, Martelhoff, Janssen, SAA)



Hofjes en verzorgingshuizen

Nieuwe Passeerdersstraat 2, 'Verzorgingstehuis Sint Bernardus', Amsterdam Centrum

Gebouwd: 1913-1915

Gesloopt: 2012

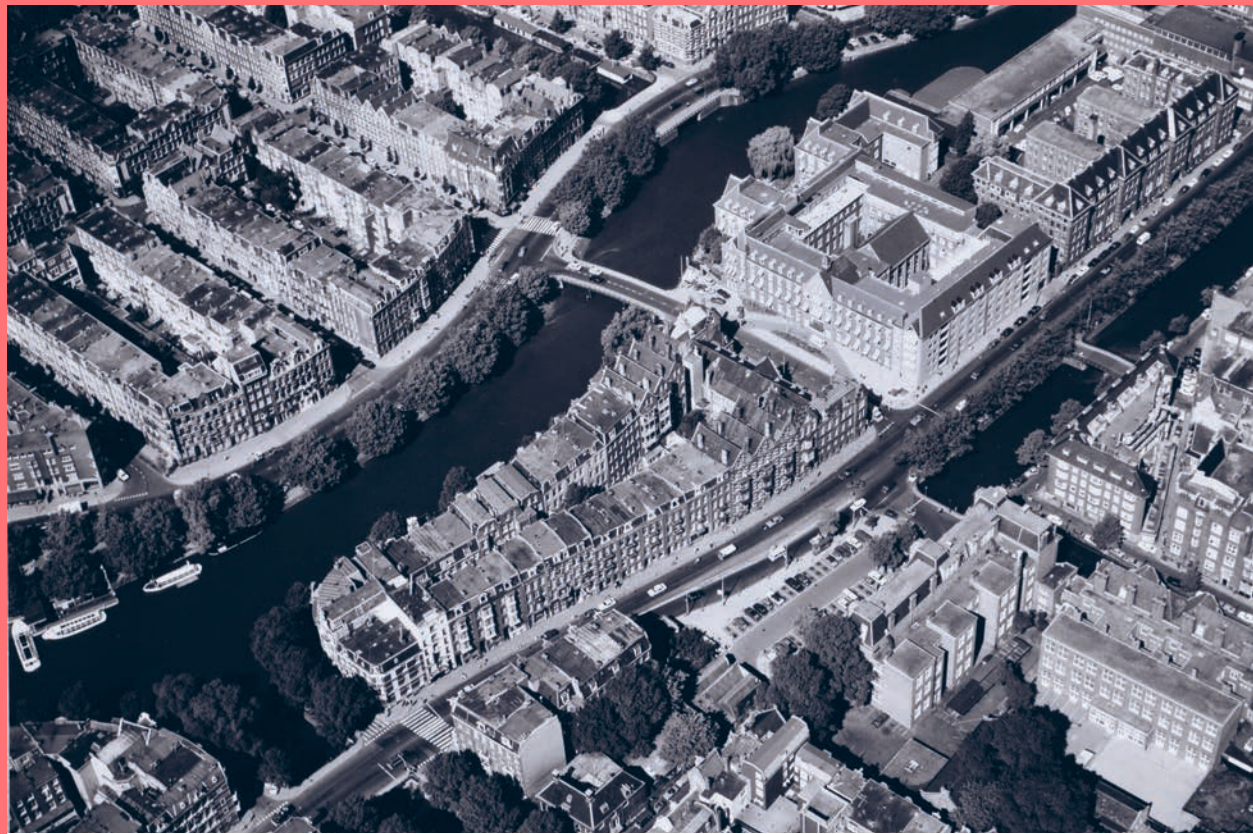
Het Sint Bernardus-verzorgingstehuis, gebouwd tussen 1913 en 1915 voor 'Het Roomsche Catholiek Gesticht van Liefde Sint Bernardus', stond op het voormalige bolwerk Osdorp, aan de rand van de zeventiende-eeuwse stad.²⁷ Het is een voorbeeld van een pand op gemeentelijke grond, waarvan de plannen werden goedgekeurd door de Schoonheidscommissie. Voor de bouw van het verzorgingstehuis was op deze plek de 'Amstel-suikerraffinaderij' gevestigd. Het gesticht kocht de leegstaande raffinaderij in 1912 met het idee hier een nieuw verzorgingstehuis te bouwen. De nieuwbouw, ontworpen door de architect Paul J. de Jongh, verving een ouder en veel kleiner verzorgingstehuis op de Oude Turfmarkt. De uitspringende volumes, terugliggende kozijnen, dak-torentjes en het decoratieve metselwerk, gaven het voor die tijd zeer moderne gebouw een monumentale uitstraling. In het tehuis woonden oudere rooms-katholieke mannen en vrouwen, onderverdeeld in drie klassen voor dames en twee voor heren. Ze werden verpleegd door een

team van ongeveer 65 zusters. Architect De Jongh schreef in 1913 in het tijdschrift *Architectura* dat 'als eisch werd gesteld [dat] elke afdeeling een zelfstandig geheel moest vormen, met eigen theekeuken, garderobe, trap, wasch- en badkamers, W.C.'s enz.'²⁸ Midden in het complex lag een kapel. Het verzorgingstehuis stond in de lange traditie van Amsterdamse hofjes en liefdadigheidsinstellingen.

In de loop van de twintigste eeuw vonden verschillende renovaties en aanpassingen plaats, het meest in het oog springend was de verbouwing uit 1970-1971 waarbij aan de Marnixstraat een nieuwbouwvleugel verrees. Begin twintigste eeuw werd de sloop van 'Sint Bernardus' – inmiddels beschouwd als verouderd – aangekondigd. Verschillende belangengroepen, zoals de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad en het Cuypersgenootschap, protesteerden tegen de sloop van het verzorgingstehuis: het gebouw was in Amsterdam een van de laatste grootschalige rond-1900 complexen in en rondom

< Het verzorgingstehuis kort na de bouw, vanaf de Singelgracht. (Archief Dienst Volkshuisvesting, SAA)

< Sloop van het verzorgingstehuis, 2012. (T. van Rijn, SAA)



de Amsterdamse binnenstad. Het protest leverde weinig op en in 2012 startte de sloop van het tehuis. Tegenwoordig staat er een hoger, wat gesloten appartementencomplex en verzorgingstehuis met de

naam 'De Makroon', een toespeling op het hier tegenover gelegen, inmiddels verhuisde theater 'De Krakeling'.



- < Luchtfoto Jordaan met het verzorgingstehuis, 1973. (Dienst Publieke Werken, afd. Stadsontwikkeling, archief Dienst Ruimtelijke Ordening, SAA)
- < De afgebroken suikerrafinaderij, 1905. (H.M.J. Misset, SAA)
- ^ Bewoonster in haar kamer, 2010. (T. van Rijn, SAA)



Speculatie

Marcusstraat 21-31, Wibautstraat 210-198 en Graaf Florisstraat 20, Amsterdam Oost

Gebouwd: 1900, 1907 en 1908

Gesloopt: 2012

Net zoals de metro en de auto in de tweede helft van de twintigste eeuw het stratenpatroon bepaalden, deed de spoorlijn dat een halve eeuw eerder. Zo ook bij een blokje recent gesloopte huizen aan de Wibautstraat die ouder waren dan de straat zelf. Oorspronkelijk lagen ze aan de zogeheten Spoorbaanstraat in het verlengde van het Weesperpoortstation, vanwaar de treinen richting Utrecht vertrokken. Het Weesperpoortstation was een kopstation dat tot 1939 in gebruik bleef. Datzelfde jaar opende het Amstelstation met een nieuw spoortracé op een verhoogde spoorbaan. Het gelijkvloerse spoor aan de Spoorbaanstraat werd omgevormd tot een brede straat, vernoemd naar de invloedrijke politicus en zakenman Floor Wibaut die enkele jaren daarvoor was overleden. Het blok huizen tussen de Marcusstraat en de Graaf Florisstraat kwam kort na elkaar in verschillende fases tot stand.²⁹

Marcusstraat 21, 23 en 25 vormden onderdeel van een rij woonhuizen gebouwd als beleggingsobject in 1900 in opdracht

van de aannemers Wouter Broere en Anton Dirk Brenkerman. Na de bouw zijn de huizen ondergebracht in de exploitatiemaatschappij 'Amstelland'. De huizen, waarschijnlijk etagewoningen, hadden bijzondere, uitbundig gedecoreerde gevels met kleurrijk siermetselwerk en elegante geveltoppen. In 1900 verrees het buurpand nummer 27, een 'bergplaats en bovenwoningen', gebouwd in opdracht van bouwmaatschappij 'Zoo Gekozen'.³⁰

De bouwkundigen Hendrik Jan van Lochem en Gerrit Johan Nijenhuis gaven in 1908 opdracht tot de bouw van de drie huizen op de hoek van de Graaf Florisstraat, als onderdeel van een groter aantal panden in deze straat, waarvan de meeste nog overeind staan. Op de hoek zat lange tijd een levensmiddelenwinkel-tje. De laatste tien gesloopte woonhuizen, waarvan negen in de Wibautstraat en een in de Marcusstraat, werden in 1907 gebouwd, in opdracht van de koopman Friedrich Wilhelm Caesar. Het ontwerp was van de timmerman en architect Pe-

< Hoek Marcusstraat en Spoorbaanstraat, ca. 1930. (Archief Dienst Bouw en Woningtoezicht, afd. Reclametoezicht, SAA)

< Bouwtekening Wibautstraat 35-43, Marcusstraat 29, 1903 door architect P.J. van Doorn. (Archief Dienst Bouw en Woningtoezicht, SAA)

trus Jacobus van Doorn. Dit zijn de enige gesloopte huizen waarvan bouwtekeningen bewaard zijn gebleven. Het ging om typische speculatiewoningbouw van etagewoningen met een gestandaardiseerde plattegrond: een smalle beuk voor de gang en de keuken, en een brede beuk voor de voor- en achterkamer met daartussen een alkoof als slaapplaats. Op zolder waren bergruimten.³¹

In de nu gesloopte huizen woonden vooral arbeiders, waaronder veel Joodse diamantbewerkers met hun gezinnen, zoals de families Van Adelsberg, Sluijter, Vijevaro en Wertheim.³² De meesten van hen overleefden de oorlog niet. Als gevolg

van achterstallig onderhoud en een slechte renovatie eind twintigste eeuw, stond de gevelwand van de Wibautstraat er wat verloederd bij. Ondanks luid protest is niet gekozen voor restauratie, maar is het gehele huizenblok in 2012 gesloopt. Over de nieuwbouw de 'Wibautveste' is veel te doen geweest.³³ De projectontwikkelaar Mul spreekt niettemin van een 'elegante en zeer fraai vormgegeven woontoren'.³⁴ Wat vooral opvalt – de term 'woontoren' suggereert het al – is de enorme schaalvergroting. Bij de bouw is men flink de hoogte ingeschoten.



^ Luchtfoto Wibautstraat met het huizenblok, 1948. (Foto- en Cartografisch bedrijf KLM, SAA)

Kattenburg

Amsterdam Centrum

Gebouwd: 17de-20ste eeuw

Gesloopt: 1962-1971

Het is bij de huidige aanblik van Kattenburg haast niet meer voor te stellen dat dit stuk Amsterdam bijna net zo oud is als de Jordaan. Tot halverwege de twintigste eeuw leken beide buurten op elkaar, met hun smalle straten, buurtcafés, kruidenierswinkeltjes, kleine bedrijfjes en kleine huizen bewoond door arbeiders en middenstanders. Daar waar in de Jordaan na felle protesten slechts op relatief kleine schaal sloop-nieuwbouw heeft plaatsgevonden, is van het historische Kattenburg na drastische stadsvernieuwing vrijwel niets overgebleven.³⁵

Kattenburg werd in de jaren veertig van de zeventiende eeuw aangeplempt in het IJ boven de (Ka)dijken. De aanplemping was bedoeld als fortificatie, maar toen een nieuwe verdedigingslinie rond Amsterdam werd aangelegd, raakte Kattenburg deze functie kwijt. In de tweede helft van de zeventiende eeuw werd het eiland bebouwd met particuliere scheepswerven en (kleine) woonhuizen voor de vele arbeiders die werkzaam waren op de werven. De inwoners van Kattenburg werden ook wel 'Bijltjes' genoemd, naar hun voornaamste werkgeereedschap. Aan de noordwestzijde van Kattenburg, sinds

de zeventiende eeuw gedomineerd door het Zeemagazijn (nu Scheepvaartmuseum) en de Amsterdamse Admiraliteit, later de Marine, verdwenen in de loop van de negentiende eeuw de werven en werden woonhuizen gebouwd. De meeste bewoners van Kattenburg bleven werkzaam in de scheepsindustrie.

De woonomstandigheden op Kattenburg waren slecht. Net als in andere arbeidersbuurten bestonden de straten vaak uit kleine, dicht op elkaar gepakte huizen zonder buitenruimte of binnentuinen. Etages van woningen werden niet zelden door meerdere gezinnen bewoond, net als kelders en zolders. Eind negentiende eeuw werd deze problematische woningtoestand aangekaart, maar een halve eeuw lang veranderde er weinig.³⁶ Sommige huizen kregen een onbewoonbaarheidsverklaring en op kleine schaal werden wel nieuwe panden gebouwd, bijvoorbeeld op het Mariniersplein een woonblokje in sobere Amsterdamse Schoolstijl. Het waren druppels op een gloeiende plaat. Het in 1953 door de gemeente Amsterdam aangenomen Wederopbouwplan daarentegen was rigoureuus en voorzag in volledige sloop van Kattenburg en de





bouw van nieuwe, grote bouwblokken in groene plantsoenen.³⁷ Het duurde bijna tien jaar – van 1962 tot 1971 – voordat de hele buurt was onteigend en afgebroken. Ook adviseerde de Schoonheidscommissie pas in 1972 over een eerste bouwvoorstel. Toen in 1974 het tweede voorstel was besproken voelde de Commissie zich klemgezet; eigenlijk waren de leden geen voorstander van de voorziene grootschalige nieuwbouw maar de gemeenteraad

had aan projectontwikkelaars al zoveel toezeggingen gedaan dat een andere, kleinschaligere optie vrijwel onmogelijk was geworden.³⁸

Het is opmerkelijk dat er, anders dan in de Jordaan, nauwelijks protest is geweest tegen de sloop van deze historische wijk. Wel was er stil protest: veel bewoners bleven zo lang mogelijk op Kattenburg. Anderen wilden wel weg en verhuisden naar Osdorp.³⁹ Zij ontvingen een



- < Luchtfoto Oostelijke Eilanden voor de sloop, 1952. (Fototechnisch en Cartografisch bedrijf KLM, archief Dagblad Het Vrije Volk)
- < Kattenburg en Wittenburg, na grootschalige sloop, 1978. (Archief Dienst Ruimtelijke Ordening, SAA)
- < De Kleine Kattenburgerstraat, 1894. (J. Olie, Coll. Jacob Olie Jbz, SAA)
- ^ Het historische dakenlandschap van Kattenburg. (Archief Gem. Dienst Volkshuisvesting, SAA)

verhuisvergoeding, die ook werd aangeboden omdat lang niet alle bewoners op Kattenburg konden terugkeren: het aantal woningen werd met de sanering vrij drastisch teruggebracht. Door een gebrek aan voldoende alternatieve woonruimte en financiering om iedereen gelijktijdig een verhuisvergoeding aan te bieden, verliep de 'sanering' traag. Een bijkomend probleem voor de gemeente vormden de kunstenaars en studenten die de leegstaande huizen op Kattenburg weer gingen bewonen. Deze nieuwe bewoners hadden het er best naar hun zin. In een groot interview in *De Tijd / De Maasbo-de* bestempelden zij Kattenburg als hun 'Montparnasse' of 'Quartier Latin'.⁴⁰

Relatief veel oud-Kattenburgers zaten helemaal niet te wachten op stadsvernieuwing. Toen een verslaggever van de *Trouw* in 1962 een rondgang door buurt maakte en aan bewoners vroeg waar zij het liefst naar toe zouden verhuizen, was het antwoord stevast dat zij niet in een tuinstad (een groene, ruim opgezette moderne buurt) wilden wonen.⁴¹ De meesten wilden het liefst neerstrijken in de Dapperbuurt, die opvallend veel overeenkomsten vertoonde met het Kattenburg van vóór de sanering. Het enige echte protest kwam pas ná de sanering in de vorm van een ruim vijftien jaar durende huurdersactie, aangevoerd door 'Tante Marie'. De huur van de nieuwbouw bleek hoger dan was beloofd en daarom hielden Tante Marie en anderen maandelijks een bedrag in op de huur. Dit zou leiden tot

een slepend conflict tussen de huurders, de woningbouwcorporatie en de gemeente, waarbij de eersten uiteindelijk aan het langste eind trokken en niet, zoals was verzocht door de corporatie, uit hun huizen werden gezet.

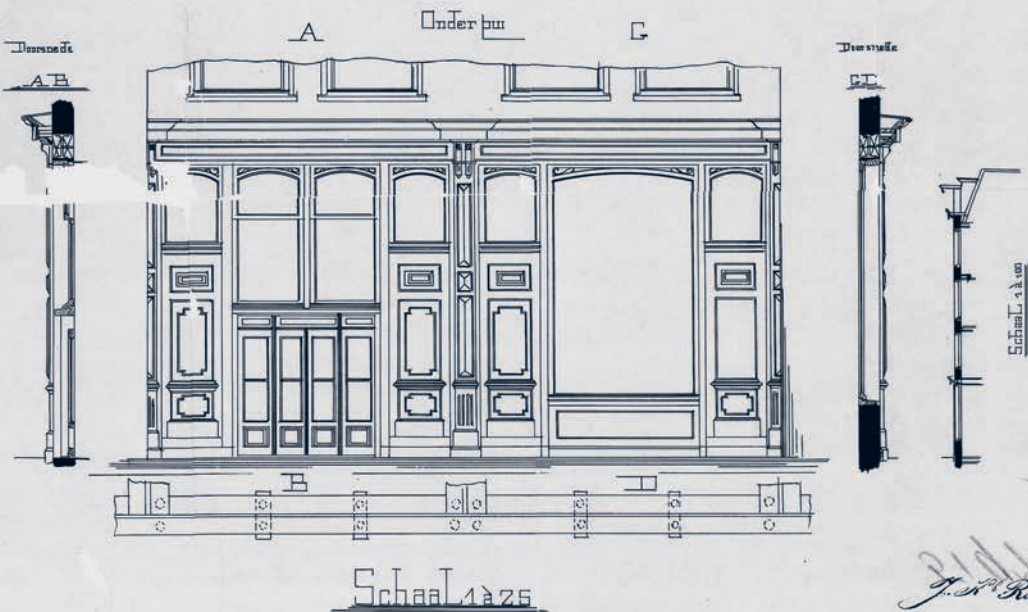
De breuk met het verleden is op Kattenburg bijzonder hard. Alleen het Kattenburgerplein doet historisch aan, maar is in feite een historiserende, gefantaseerde gevelwand die een studentencomplex verhult. Op de stedenbouwkundig invulling van Kattenburg, waar de historische verkavelingspatronen en straten zijn losgelaten, kwam veel kritiek die ertoe geleid heeft dat bij de sanering van Wittenburg en Oostenburg andere keuzes zijn gemaakt. Toch zijn ook deze eilanden vrijwel geheel kaalgeslagen.

Plan voor den Onderbouw van perceel OZaarpelersLr Vⁿ 113 en 115

GEZIEN:

Behoort bij de beschikking van
Burgemeester en Wethouders d. d.
14 Juli 1900 N^o 5192. P.W.
DE DIRECTEUR VAN DAT WOONTOEGANG

Voor den Heer D. J. Bosker



Een arbeidersstraat

Czaar Peterstraat 97-133, Amsterdam Centrum

Gebouwd: 1882 en 1883

Gesloopt: 2001

De 19de-eeuwse Ring begint op sommige plekken al binnen de Singelgracht. Bijvoorbeeld in de Czaar Peterstraat aan de oostrand van het centrum. Lange tijd gold de Czaar Peter als een van de best bewaarde laatnegentiende-eeuwse arbeidersstraten van Amsterdam. Om die reden figureerde de straat regelmatig in films, waaronder de kaskraker *Ciske de Rat* (1984). De huizen in de straat, veelal drie verdiepingen boven een winkelruimte en met bergingen in de kap, werden door beleggers gebouwd en per etage verhuurd aan arbeiders, vaak werkzaam in de scheepsbouw.

De grootgrondbezitter en metselaar Maarten de Heer Kloots liet in 1882 en 1883 de panden op de nummers 99-133 bouwen en ook deze woningen waren bestemd voor de verhuur. In 1893 werd in de straat een van de eigenaren van een pand die de achterstallige huur kwam op-eisen naar verluid door de huurder van tweehoog naar beneden gegooid waarbij hij 'zijn rechterbeen brak en per rijktuig naar zijn woning in de Kerkstraat' moest

worden gebracht.⁴² De winkels die eind negentiende, begin twintigste eeuw in het gesloopte rijtje zaten, geven een mooi tijdsbeeld van het winkellandschap van die tijd: een slijter, een 'Tabak- en sigarenmagazijn', en winkels die 'koek, banket, suikerwerken en chocolade' en 'kruideniers- en grutterswaren' verkochten. Op nummer 127 opende in 1883 een 'Be-waarschool' (kleuterschool), waar tientallen kinderen op elkaar gepropt zaten in de kleine ruimte op de begane grond.⁴³

De laatste decennia is er in de Czaar Peterstraat veel gesloopt, langer dan op andere plekken gebruikelijk was. De stadsvernieuwingen hielden hier tot omstreeks 2010 aan. Ook de huisnummers 99 tot en met 133 zijn in deze periode verdwenen. Niet alleen woningbouw moest het ontgelden, ook meer opmerkelijke architectuur verdween: zo werd ook het door Berlage ontworpen clubhuis op de kop van de Czaar Peterstraat bij de Oosterspeeltuin, een van de eerste moderne speeltuinen, afgebroken.

< Czaar Peterstraat 113-115, te verbouwen onderpui, 1900. (archief Dienst Bouw- en Woningtoezicht, SAA)

< Hartjesdag voor de school op nummer 127, ca. 1900. (M. Benschop, SAA)



^ Czaar Peterstraat 115-125, 1983 (I. Roël, SAA).

Krakers tegen Schaeffer

Wibautstraat 31-55, Blasiusstraat 77-91 en Ruyschstraat 56-64, 'De Blaaskop', Amsterdam Oost

Gebouwd: 1899 en 1901

Gesloopt: 1982

Het complex van woningen op de hoek van de Wibautstraat, Blasiusstraat en Ruyschstraat, dat onder de krakersbeweging bekend zou komen te staan als 'De Blaaskop', kwam in vier fasen tot stand tussen 1899 en 1901, in opdracht van de grondexploitatie maatschappij 'Oosterparkkwartier' en de maatschappij 'Eerste Amsterdamsche Huizenhandel tot Exploitatie van Onroerend Goed'.⁴⁴ De oudste huizen stonden in de Ruyschstraat, de jongste in de Blasiusstraat. Na de bouw zijn de panden los van elkaar verkocht en verhuurd, met winkels en bedrijfsruimten op de begane grond en bovenwoningen per etage. Veel huurders waren joods, een groot aantal van hen werkte als marktkoopman of -vrouw.⁴⁵

Al in 1965 besloot de gemeente de panden af te breken om plaats te maken voor een parkeergarage voor ambtenaren die iets verderop in het Wibauthuis werkten.⁴⁶ Jarenlang gebeurde er niks, waardoor het complex eerste leeg kwam te staan, langzaam verviel, en toen tijdelijk toch maar werd verhuurd. Vanuit deze huurders groeide de krakersbewe-

ging 'De Blaaskop', een verwijzing naar de 'kop van de Blasiusstraat'. De krakers van 'De Blaaskop' pleitten, net als andere krakers in de tijd, voor behoud en restauratie omdat de huurprijzen in de nieuwbouwwoningen in de buurt aanmerkelijk hoger waren dan in de oudbouw, maar ook omdat de geplande nieuwe sociale



^ Wibautstraat 51-53, 1981. (M. Alberts, SAA)



woningbouw hen niet beviel.⁴⁷ Dit geluid tegen de nieuwe sociale woningbouw was uniek voor 'De Blaaskop', en zorgde voor frictie binnen de krakersbeweging die doorgaans tegen het grootkapitaal en niet tegen sociale woningbouw streden. In de ogen van de krakers (en een onafhankelijk onderzoek) konden de panden prima opgeknapt worden; de beoogde nieuwbouw voorzag bovendien in ruime gezinswoningen, terwijl daar in de historische stad destijds weinig vraag naar was. Maar de gemeente had echter al toe-

zeggingen gedaan aan nieuwe bewoners. Een bezwaarschrift bij de gemeente en een gang naar de Raad van State brachten geen verandering in de sloopplannen.⁴⁸

De strubbelingen in de buurt tussen de bewoners, de beoogde nieuwe bewoners én de gemeente, liepen hoog op. Jan Schaefer, destijds wethouder stadsvernieuwing, dreigde ontslag te namen als de raad hem niet zou steunen in zijn sloopvoorstel. In 1982 werden de panden na raadssteun ontruimd, waarna op-



< Wibautstraat 55-59, Blaaskop na ontruiming, 1982. (M. Alberts, SAA)

< Sloop van de Blaaskop, 1982. (M. Alberts, SAA)

^ Wibautstraat 53-57, Blaaskop, 1981. (M. Alberts, SAA)

^ Het beeld van Wibaut door krakers bij de Blaaskop neergezet, 1982. (M. Alberts, SAA)

nieuw hevig protest uitbrak. De krakers gooiden de ruiten van enkele gemeentelijke kantoren in en trokken het standbeeld van politicus Floor Wibaut dat voor het Wibauthuis stond, van zijn sokkel en versleepten het naar het krakerscomplex, waar het een strop om kreeg en voorzien werd van een bordje met een tekst van dichter H.M. van Randwijk: 'Hoed u voor de als links vermomde rechtsen; mijd ze als de pest, want ze zijn erger dan de rest'.⁴⁹ De gemeente zorgde er nog dezelfde dag voor dat het complex onbewoonbaar werd gemaakt, waarna 'De Blaaskop' snel is afgebroken.

De Jodenbuurt

Amstel, Korte Houtstraat, Lange Houtstraat, Waterlooplein, Zwanenburgwal en Zwanenburgerstraat, 'Vlooienburg', Amsterdam Centrum

Gebouwd: 17de-20ste eeuw

Gesloopt: 1950-1980

Er zijn weinig gebouwen in de binnenstad die tegenwoordig nog zoveel verontwaardigde reacties oproepen als de 'Stopera'.⁵⁰ Dit complex van architecten Cees Dam en Wilhelm Holzbauer uit 1982-1988, waarin zowel het stadhuis van Amsterdam als de Nationale Opera zijn ondergebracht, is onder Amsterdammers buitengewoon ongeliefd. Dit heeft niet alleen te maken de tegenwoordig nog nauwelijks gewaardeerde jaren '80-architectuur, maar ook met wat de Stopera verving: om ruimte te maken voor het complex is een hele stadswijk afgebroken. Deze wijk, bekend onder de naam 'Vlooienburg', was van oudsher het centrum van joods Amsterdam. De beslissing om de buurt te slopen is in het kader van de verschrikkingen van de Tweede Wereldoorlog controversieel. Het woord 'Stopera' was aanvankelijk dan ook een strijdkreet: stop de opera.

Vlooienburg, oorspronkelijk een eiland aangeplempt in de Amstel, ontstond vlak voor 1600.⁵¹ Het vormde onderdeel van de stadsuitbreiding van de Oostelijke Eilanden en als enige meteen bestemd voor woningbouw. Het eiland kan worden beschouwd als een stukje renaissance-stadsplanning: het had de vorm

van een perfecte rechthoek, in de lengte en breedte door een dwarsstraat gedeeld in vier gelijke bouwblokken. Deze vorm ging al snel verloren toen in de Amstel een strook extra bouwgrond werd aangelegd. Vlooienburg grensde behalve aan de Amstel aan de Leprozengracht en de Houtgracht (deze grachten werden in de negentiende eeuw gedempt waardoor het Waterlooplein ontstond). De kades van het eiland werden gebruikt voor houtopslag, de bewoners van de huizen aan de kades waren veelal houtkopers.

In de tweede helft van de zeventiende eeuw ontwikkelde Vlooienburg zich tot een voornamelijk joodse buurt. Vooral veel arme Joden uit Portugal, later ook uit Duitsland en Polen, streken hier neer. Op het eiland kwamen meerdere synagogen, een joodse vleeshal, en een joods weeshuis. Niet ver van Vlooienburg zijn in de zeventiende eeuw de monumentale Hoogduitse en Portugese Synagogen gebouwd. De beroemde filosoof Spinoza werd op Vlooienburg geboren; op de kade langs de Zwanenburgwal staat sinds 2008 zijn standbeeld. De leefomstandigheden op Vlooienburg verslechterden in de achttiende en de negentiende eeuw.



PANORAMA VAN AMSTERDAM



De joodse gemeenschap woonde onder erbarmelijke omstandigheden in oude, vaak verkamerde huizen. Begin twintigste eeuw besloot het stadsbestuur van Amsterdam de buurt te saneren en werden enkele blokken huizen afgebroken en vervangen door nieuwbouw, net zoals dat elders op de oostelijke eilanden gebeurde. In de Tweede Wereldoorlog verviel de buurt door de leegstand die volgde op de razzia's en het wegvoeren van de joodse bewoners naar concentratiekampen. In de Hongerwinter sloopten Amsterdammers het hout uit de huizen, waardoor de buurt nog meer verkrotte. Vrijwel niemand van de oorspronkelijke joodse buurtbewoners keerde terug.

Vlooienburg is in de naoorlogse periode vooral bekend geworden vanwege de zogeheten 'Stadhuiskwestie' en de eindeloze discussies die zijn gevoerd over de herhuisvesting van het Amsterdamse stadsbestuur.⁵² Eigenlijk speelde deze kwestie al sinds 1808 nadat het stadsbestuur door koning Lodewijk Napoleon was verdreven uit het 'achtste wereldwonder', het Stadhuis op de Dam (vanaf dat moment het Paleis op de Dam). Noodgedwongen weken burgemeesters en ambtenaren uit naar het Prinsenhof midden op de Wal-

len. Ruim anderhalve eeuw zouden zij hier blijven, ondanks verwoede pogingen terug te keren naar de Dam. Nadat de Rijksoverheid – al voor de Tweede Wereldoorlog – te kennen had gegeven nieuwbouw te willen financieren, ontstonden plannen voor een nieuw te bouwen stadhuis elders in de stad. Eerst opteerde het bestuur voor het Frederiksplein, waar ruimte was ontstaan door het afbranden van het Paleis voor Volksvlijt, maar al snel werd de locatie aan de Amstel overwogen. Een uitgeschreven prijsvraag werd, ondanks hevig verzet van de speciaal ingevlogen, wereldberoemde modernistische architect Le Corbusier, gewonnen door de destijds bekende architecten Jo Vegter en Johannes Berghoef.⁵³ Hun charmante, expressionistische, maar wel wat ouderwetse ontwerp werd door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog niet uitgevoerd.

Verschillende andere ontwerpen van Vegter en Berghoef volgden, maar kwamen ook niet verder dan de tekentafel. Na een nieuwe prijsvraagronde werd gekozen voor een ontwerp van de Oostenrijkse architect Wilhelm Holzbauer.⁵⁴ Het Amsterdamse publiek bleef kritisch over de locatie; ze zagen het bestuur het

- < Panorama, gezien vanaf de Zuiderkerkstoren naar de Amstel met rechts in het verschiep het Paleis voor Volksvlijt. Links de gedempte Houtgracht (Waterlooplein), daarnaast, op de plaats van de huidige Stopera, Zwanenburgwal 19-51 en het Diaconie Weeshuis, Zwanenburgerstraat 2, hoek Amstel, ca. 1895. (G.H. Heinen, SAA)
- < Zeventiende-eeuwse huizen in de Zwanenburgerstraat, gesloopt voor de Stopera, ca. 1975. (Coll. Bureau Monumentenzorg, SAA)

liefst terug op de Dam. Bovendien trok de Rijksoverheid midden jaren '70 haar toegezegde subsidie in, waardoor de plannen opnieuw in de ijskast dreigden te verdwijnen. Het was Holzbauer die voorstelde het nieuwe stadhuis te combineren met een - eveneens al lang gewenst - operagebouw. De Nederlandse architect Cees Dam tekende hiervoor een ontwerp, waarbij hij zich onder meer baseerde op een ontwerp van een operagebouw van zijn schoonvader Gerard Holt en diens compagnon Bernard Bijvoet, dat aan de Ferdinand Bolstraat had moeten komen. Na toekenning, alsnog, van een subsidie, en ondanks herhaald negatief advies van de Schoonheidscommissie werd in 1979 definitief besloten tot de nieuwbouw aan de Amstel.⁵⁵ Tot verdriet van veel Amsterdammers en ondanks luidkeels protest verdween in de daaropvolgende jaren alle nog bestaande historische bebouwing op Vlooienburg.

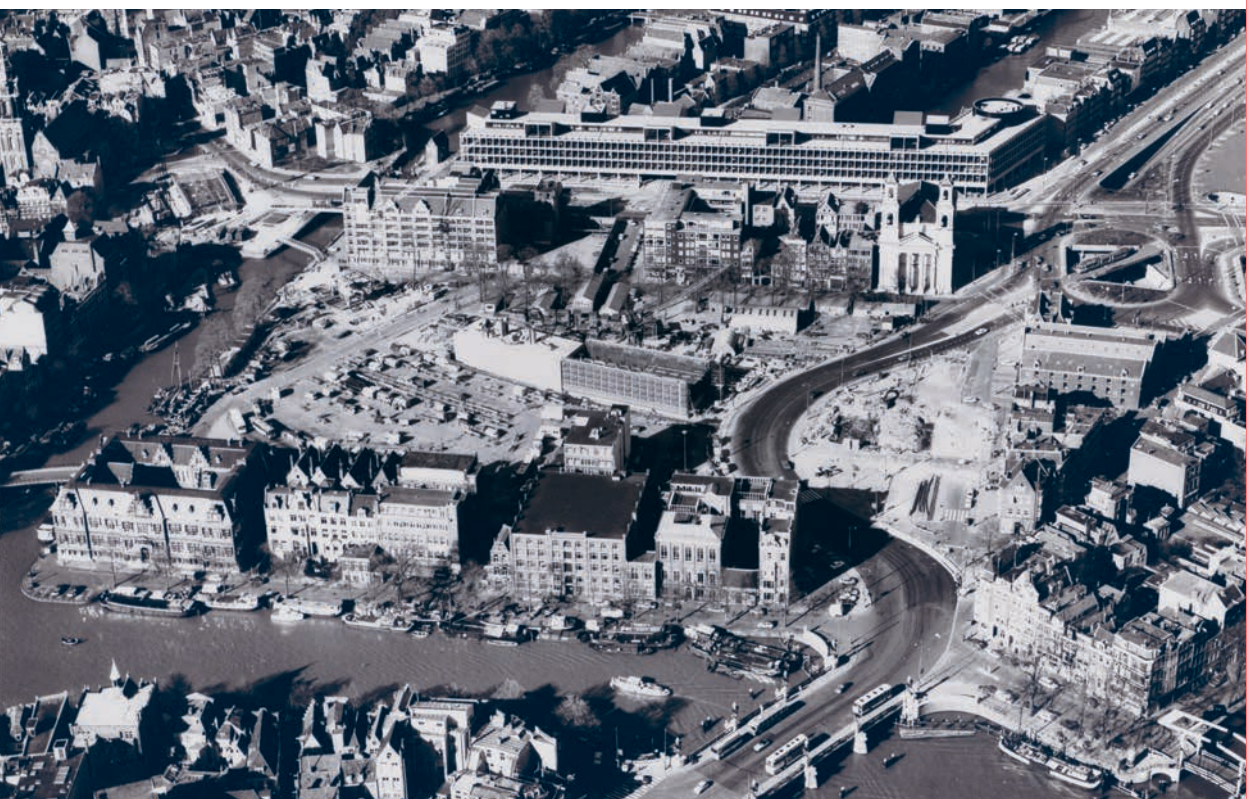
Dit protest verstomde niet toen in 1982 de eerste palen voor de nieuwbouw de grond in gingen. Machines en bouwmaterialen werden in brand gestoken of kapotgemaakt. Een aantal bezuinigingen maakten vervolgens versoberingen en aanpassingen op het ontwerp noodzakelijk; de in de pers breed uitgemeten ruzies tussen de architecten hebben ook niet bijgedragen aan de kwaliteit van het

gebouw.⁵⁶ De opera, de ene helft van het complex, opende in 1986 en kon in de pers nog wel op enige waardering rekenen, hoewel journalisten het roodfluwelen interieur vergeleken met een fors uitgevallen buurtbioscoop en een journalist van *Trouw* de witte gevelvlakken met een 'openbaar kunstgebit'.⁵⁷ Bezoekers protesteerden door hun sigarettenpeuken uit te trappen op het zalmroze tapijt van de foyer waardoor deze slechts twee maanden na de opening al vol met vlekken zat. Voor het stadshuisgedeelte is nooit enige waardering geweest. Voorafgaand aan de opening in 1988 schreef *Het Parool* dat met de naderende voltooiing het gebouw 'gestaag lelijker' werd en *de Volkskrant* noemde het een 'onappetijtelijke, niet-bijzondere, rechthoekige steenklomp'; de componist Peter Schat mopperde: 'iedere keer als je langs de Stopera loopt, verzin je een nieuw scheldwoord'.⁵⁸ Amper dertig jaar na de bouw bleek de Stopera al aan een grondige opknappbeurt toe, die de afgelopen jaren gefaseerd is uitgevoerd.

Er is vaak gezegd dat sloop van de bebouwing van Vlooienburg noodzakelijk was na de verkrotting of ruïnering van de panden tijdens de Tweede Wereldoorlog. Foto's uit de jaren zestig en zeventig tonen aan dat dit zeker niet voor alle bebouwing gold. Met name de rij huizen langs de Amstel, waaronder het negentien-

> Sloop van de laatste huizen op Vlooienburg vanaf de Amstel, 1978. (ANEFO, Archief Dagblad Het Vrije Volk, SAA)

> Luchtfoto van Vlooienburg tijdens de aanleg van de metro, 1972. (Archief Dienst Publieke Werken, afd. Stadsontwikkeling, SAA). De rij huizen langs de Amstel is nog niet afgebroken.



de-eeuwse weeshuisgebouw, waren zeker niet rijp voor de sloop. Met de bouw van de Stopera is niet alleen architectonisch erfgoed verloren gegaan, maar ook joods

erfgoed en daarmee een belangrijk stuk stadsgeschiedenis.



^ Kaalslag in de Jodenbuurt (2 juli 1931). (Nico Swaager, Archief Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, SAA)

Het eerste kinderziekenhuis

Spinozastraat 55, Sarphatistraat 100-102, 'Emma Kinderziekenhuis', Amsterdam Centrum

Gebouwd: 1873, 1876, 1884, 1892, 1907 en 1951

Gesloopt: 2014

De sloop van het voormalige Emma Kinderziekenhuis aan de Sarphatistraat – later kantoorgebouw – is tekenend voor de invloed die het grote geld op de stad uitoefent. Het Emma Kinderziekenhuis vormt tegenwoordig onderdeel van het Amsterdam UMC, maar was van oorsprong zelfstandig.⁵⁹ Het kinderziekenhuis werd in 1865 voor kinderen uit arme gezinnen opgericht door Samuel de Ranitz, stadsarts van Amsterdam. Het was aan-

vankelijk gevestigd in het oude Engelsche Weeshuis aan de Oudezijds Achterburgwal waar slechts voor twaalf kinderen plek was. In het snelgroeïende Amsterdam was dat veel te weinig en het ziekenhuis raakte in enkele jaren overvol. Dankzij giften van particulieren – met name van de freule Pauline Berg die de helft van het benodigde bedrag schonk en aantrad als directrice – kon het ziekenhuis overgaan tot nieuwbouw op een andere locatie.⁶⁰ De stad stelde een terrein beschikbaar op het voormalige bolwerk Weesp, aan de net aangelegde Sarphatistraat. De toonaangevende architect Pieter Johannes Hamer, vooral bekend van zijn sociale woningbouw, ontwierp het nieuwe ziekenhuis waar plek was voor ongeveer vijftig kinderen.⁶¹ Naar aanleiding van de opening op 24 september 1873, schreef een journalist in *Het Nieuws van den Dag*: '(Er) is een gebouw verrezen, van een doeleinde dat de sympathie van iedereen ten volle waardig is. Wij bedoelen het door architect Hamer in sierlijken trant opgetrokken Kinder-Ziekenhuis. (...) Wij zagen het hoe daar in de vier ruime verplegings-



^ Sloop van het ziekenhuis, gezien vanaf de Spinozastraat, 2014. (T. van Rijn, SAA)





zalen voor lucht en licht is gezorgd, hoe doelmatig de kamertjes van de zieken, die geïsoleerd moeten blijven, zijn ingericht, met hoeveel juistheid, gepaard aan goeden smaak (...) alles tot in de kleinste onderdeelen is geordend en geplaatst'.⁶²

Het ziekenhuis bleef ruim honderd jaar lang gevestigd aan de Sarphatistraat, hoewel al in 1946 was geopperd naar nieuwbouw elders te verhuizen.⁶³ In december 1988 vertrokken de laatste patiëntjes van de Sarphatistraat naar nieuwbouw van het AMC in Amsterdam Zuidoost. Het complex aan de Sarphatistraat was in de loop van de tijd vele malen uitgebreid, aangepast en verbouwd, waardoor

een interessant geheel was ontstaan van cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde. Vooral de eerste ziekenhuisgebouwen in classicistische en neogotische stijl, hadden veel kwaliteit. Na het vertrek van het ziekenhuis gebruikten verschillende organisaties de gebouwen, waaronder de Universiteit van Amsterdam en de stichting DUWO voor studenthuisvesting. In 2014 werd het grootste gedeelte van het complex afgebroken om plaats te maken voor een hotel. Als herinnering aan het oude ziekenhuis bleven de twee oudste voorgevels, met wat moderne aanpassingen, staan.

< Het Kinderziekenhuis kort na voltooiing, ca 1875. (A Jager, Coll Atlas Dreesman, SAA)

< Trappenhuis in het ziekenhuis, 1985. (M. Alberts, SAA)

< Behouden voorgevels aan de Sarphatistraat, 2014. (E. Dix, SAA)

< Het personeel schildert protestleuzen voor het behoud van het ziekenhuis, 1985. (M. Alberts, SAA)

Nieuwe stadsvernieuwingsgolf

Jan Pieter Heijestraat 66-74, Borgerstraat 186-192 en 194-198, Amsterdam West

Gebouwd: 1898 en 1910

Gesloopt: 2009

Sloop van historische huizen verandert de beleving van een buurt altijd ingrijpend, voor hoeken geldt dit nog meer. Een kruispunt met op iedere hoek de oorspronkelijke bebouwing is in Amsterdam, vooral buiten het centrum, zeldzaam en daar waar het nog bestaat, kan het zomaar veranderen omdat deze huizen niet extra

beschermd worden tegen sloop. De 'hernieuwde stadsvernieuwingsgolf' die Schilt signaleerde zorgt ervoor dat plekken die ook al onder druk stonden in de jaren '70 en '80 opnieuw bedreigd worden.

De huizen die tot 2009 op de hoek van de Jan Pieter Heijestraat en de Borgerstraat in



^ De J.P. Heijestraat met links de hoek met de Borgerstraat, 1969. (SAA)



Oud-West stonden, zijn in 1898 en 1910 gebouwd. Opdrachtgever was de zeer productieve bouw- en exploitatiemaatschappij 'Overtoom'.⁶⁴ De huizen vormden een typisch voorbeeld van de speculatiebouw van eind negentiende en begin twintigste eeuw. Speculatiebouw was goedkoop en de verhuur leverde vaak veel op.

Van drie huizen in de Borgerstraat (1910) is een ontwerptekening van de timmerman Pieter Scheelbeek bewaard gebleven.⁶⁵ Deze geeft een mooi inzicht in de opzet: standaard-etagewoningen met een voor- en achterkamer en een keukentje in een uitbouw aan de achterzijde. Opvallend aan het ontwerp was het verhoogde hoekaccent van de voorgevel van het rechterpand, dat het bouwblok op de hoek van de Jan Pieter Heijestraat visueel afsloot.

Alle woningen zijn gebouwd voor de verhuur. Op Borgerstraat 198-3 hoog woonde het gezin Boon. Een paar maanden na de oplevering van hun appartement haalden ze de krant omdat er een verdwaalde postduif naar binnen was gevlogen.⁶⁶ Een jaar later duikt het gezin weer op, ditmaal in een wat smakeloze advertentie van een 'kostelooze ongeluk-

ken-verzekering' in *De Courant*. Er was, zo vermeldt de advertentie, maar liefst 166.175 gulden uitgekeerd, waarvan 400 gulden ten goede kwam aan de weduwe Boon, die kort daarvoor haar zoon was verloren in een auto-ongeluk.⁶⁷

Begin jaren 1930 werden de panden aan de Jan Pieter Heijestraat en de Borgerstraat verbouwd tot winkel-woonhuizen. In het straatbeeld domineerden de voor die tijd karakteristieke kleine ondernemers zoals een groenteboer, slijterij, drogist, kapper, brandstoffenhandel, stofenzaak, modemagazijn en een winkel in bedrijfskleding.⁶⁸

Eind 2009 zijn de slecht onderhouden panden, inmiddels sociale huurwoningen, afgebroken. Er bestonden plannen voor de bouw van koopwoningen voor senioren, maar die sneuvelden in de kredietcrisis. Vanaf 2014 werd gesproken over een nieuwe invulling: een longstayhotel. Dit hotel kwam er ook niet, mede dankzij hevig buurtprotest en een rechtszaak tot aan de Raad van State.⁶⁹ Begin 2024 was de hoek nog steeds onbebouwd.

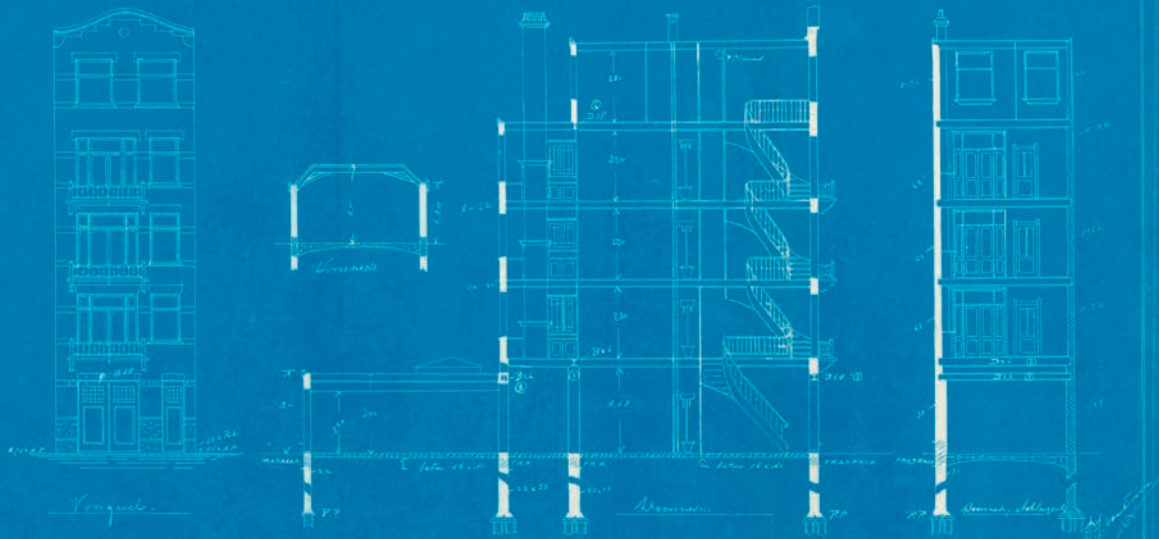
< De J.P. Heijestraat, met een bouwboard van een niet uitgevoerd nieuwbouwplan, 2009. (M. Alberts, SAA)

< De Borgerstraat 188-194, 2008. (M. Alberts, SAA)

Plat 3^e

Batiments by plan van het bebouwen van een terrein Koningde en Frontendebuit (persiel Koningde)

Feb. 1870



Particuliere sloop

Transvaalkade 36, Amsterdam Oost

Gebouwd: 1914

Gesloopt: 2018

Een voorbeeld van recente particuliere sloop waarbij het hele pand verdween is Transvaalkade 36. Deze kade aan de Ringvaart is in verschillende fasen bebouwd en aangelegd. Nummer 36 behoort tot het oudste deel, bestaande uit rijkversierde huizen met eclectische neo-rennaissance gevels, gebouwd aan het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw. Er is maar weinig bekend over dit uitzonderlijk hoge huis, gebouwd in 1914 naar een ontwerp van Petrus Jacobus van Doorn in opdracht van de firma 'A.D. Breukerman en Van der Woord'. Waarom zij het pand – een werkplaats met bovenwoningen – zo hoog lieten optrekken is onduidelijk, het heeft altijd boven de omliggende bebouwing uitgetoerd.⁷⁰ Recht achter Transvaalkade 36, in de Transvaalstraat, werd een vrijwel identiek pand gebouwd. Oorspronkelijk was deze via een werkplaats op de begane grond, met het pand aan de Transvaalkade verbonden.

Het pand was lange tijd eigendom van de familie Lameij, die eerst op Jakarta en later in Nigeria woonde. De verhuur liep via een lokaal makelaarskantoor. Tussen 1915 en 1920 (misschien langer) waren de houtkopers 'Vlugt & de Waal' op het adres gevestigd. De bewoner(s) van de derde verdieping zochten in 1921 een 'net meisje (...) niet boven de 16 jaar'.⁷¹ In 1935 werd een binnenbrandje geblust. En dan was er nog ene meneer Wijnands, een hondenliefhebber, jager of fokker, die het pand bewoonde. Hij werd in 1917 lid van de Kynologen-club Amsterdam, en in 1921 staat hij vermeld als eigenaar van de kennel 'Dixie Flyer', een jaar later werd Wijnands failliet verklaard.⁷² In 2018 is het pand gesloopt en vervangen door een eengezinshuis. De bebouwing aan de Transvaalstraat is blijven bestaan.

< Transvaalkade 36, bouwtekening, ontwerp van P.J. van Doorn uit 1912. (Archief Bouw- en Woningtoezicht, SAA)

< Transvaalkade 36, 1985. (I. Roël, SAA)

> Sloop van Zwanenburgerstraat 6-10, 1978 (M. Alberts, SAA)



Literatuur

Noten

Literatuur

- Abrahamse, J.E., 'Spoorzoeken op de Overtoom', *Ons Amsterdam* 49:1 (1997) 9-13.
- Abrahamse, J.E., 'Stadsvernieuwing in Amsterdam', *Archined*, 27-10-2003. <<https://www.archined.nl/2003/10/stadsvernieuwing-amsterdam/>>
- Abrahamse, J.E., 'De problematiek van Amsterdam als waterstad : 'een schone maagd met stinkende adem'', *Historisch Geografisch Tijdschrift* 24:1 (2006) 24-36.
- Abrahamse, J.E., *De Grote Uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw*, Bussum 2010.
- Abrahamse, J.E., 'Van varkenskotten naar stadspaleizen: De sloop van de middeleeuwse stadsmuur en zijn ruimtelijke effecten', *Amstelodamum* 99:1 (2012) 3-16.
- Abrahamse, J.E. en R. Noyon, *Het oude en het nieuwe bouwen: Amsterdam, de Markt en de Woningbouw*, Amsterdam 2007.
- Aerts, R.A.M., 'Het verval, de verkrotting en het verleden', in: R.A.M. Aerts en P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam III. Hoofdstad in aanbouw 1813-1900*, Amsterdam 2006: 17-58.
- Aerts, R.A.M., 'De stedelijke orde. Herbestemming en nieuwe infrastructuur', in: R.A.M. Aerts en P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam III. Hoofdstad in aanbouw 1813-1900*, Amsterdam 2006: 59-138.
- Aerts, R.A.M., 'De maatschappelijke orde. Aanvaarding, verschil en onderlinge afhankelijkheid', in: R.A.M. Aerts en P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam III. Hoofdstad in aanbouw 1813-1900*, Amsterdam 2006: 217-292.
- Aigner, A. 'Heritage-making 'from below': the politics of exhibiting architectural heritage on the Internet – a case study', *International Journal of Heritage Studies* 22:3 (2016) 181-199.
- Allart, J., *Amsteldam en zyne geschiedenissen, in 't kort. Volume 2*, Amsterdam 1788.
- Albers, A., 'Bloedbroederschap tussen buurtbewoners en architecten. Stadsvernieuwing in de Nieuwmarktbuurt 1970-1990', *Amstelodamum* 111:2 (2021a) 163-184.
- Albers, A., 'Ontwerpen met 'direkte democratie'. Buurtbewoners, architecten en de vormgeving van de stadsvernieuwing in Amsterdam, 1970-1990', *Bulletin KNOB* 108:3 (2021b) 1-19.
- Alewijnse, L., 'Bewoners Dichtersbuurt blij met sloop, maar onzeker over de toekomst: 'Ik wacht tot ze me helpen'', *Het Parool*, 22-9-2022. <<https://www.parool.nl/amsterdam/bewoners-dichtersbuurt-blij-met-sloop-maar-onzeker-over-de-toekomst-ik-wacht-tot-ze-me-helpen~b3f85d7a/>>.
- Assmann, J., *Cultural Memory and Early Civilization. Writing, Remembrance, and Political Imagination*, Cambridge 2011.
- Augé, M., *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*, Londen/New York 1995 [1992].

- Baar, P.P. de, 'Kindergeneeskunde kende vele huizen. Het Emma deed het niet alleen', *Ons Amsterdam* 67 (2015) 8-10.
- Baker, H. e.a., 'Retention not demolition: how heritage thinking can inform carbon reduction', *Journal of Architectural Conservation* 27:3 (2021) 176-194.
- Baker, S. en Y.A. Marano, 'Demolition Laws in an Archaeological Context. Legislation and Architectural Re-Use in the Roman Building Industry', in: P. Pensabene, M. Millella en F. Caprioli (red.), *Thiasos Monografie 9. Decor. Decorazione e architettura nel mondo romano*, Rome 2017: 833-850.
- Bakker, T., Vlooienburg & Zwanenburg, *Theobakker.net*, zonder datum. <<https://www.theobakker.net/pdf/vlooienburg.pdf>>
- Bakker, M. en M. Westerduin, 'Rolluik met prent Eberhard van der Laan gered van de sloop: "Het is toch een icoon"', *NH Nieuws*, 2-10-2023. <<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/325541/rolluik-met-tekening-van-der-laan>>.
- Balk, J., e.a., *Mens en Monument: 25 jaar Stadsherstel Amsterdam*, Amsterdam 1981.
- Baudelaire, C., *Les Fleurs du Mal. Seconde edition*, Parijs 1861.
- Beeksma, A. en C. de Cesari, 'Participatory heritage in a gentrified neighbourhood: Amsterdam's Van Eesteren Museum as affective space of negotiations', *International Journal of Heritage Studies* 25:9 (2019) 974-991.
- Belle, J. van, 'Kynologen Club 'Amsterdam'', *Nederlandsche Sport* 36:2018 (25 augustus 1917) 5.
- Benjamin, W., 'Het destructieve karakter' [1931], in: D. Raaijmakers, *Het destructieve karakter*, Eindhoven 2002: 9-10.
- Bennekom, W. van, 'Voorzichtig manoeuvreren'. *De bezettingsgeschiedenis van het Genootschap Amstelodamum 1940-1945*, Amsterdam 2020.
- Bennekom, W. van, *Met rustig gemoed? Het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap tijdens de Duitse bezetting*, Amsterdam 2023.
- Berends, G., 'De bescherming van monumenten tegen oorlogsgevaaren', in: A.G. Schulte e.a. (red.), *Jaarboek Monumentenzorg 1995. Monumenten en oorlogstijd*, Zwolle 1995: 49-65.
- Berg, M. van den, 'Jongens, maak het maar mooi': *Stadsontwikkelaar en ambtenaar in Amsterdam 1963-1986*, Bussum 2016.
- Berman, M., *All That Is Solid Melts into Air: the Experience of Modernity*, New York 1981.
- Beumer, D. en K. van Lier, 'Op zoek naar goede kinderzorg. Eerste Amsterdamse kinderziekenhuis', *Ons Amsterdam* 67 (2015) 6-7.
- Bie Leuveling Tjeenk, J. de en A.J. van der Steur, 'Adres van het bestuur van den B.N.A. aan B. en W. van Amsterdam inzake gebouw "Candida"', *Bouwkundig Weekblad Architectura* 53:14 (2-4-1932) 122.
- Bierenbroodspot, J., 'Liefde na Verguizing', in: R. Roegholt, *Levend Amsterdam*, Amsterdam 1987: 80-89.
- Biggelaar, J. van den, *De lelijke jaren zeventig: Moderne architectuur, publieke perceptie en de vroegtijdige sloop van vier prestigieuze projecten*, Houten 2018.
- Billings, H., 'The dial has moved: the age of automatic demolition and rebuild has come to an end', *Building Design*, 1-8-2023. <<https://www.bdonline.co.uk/opinion/the-dial-has-moved-the-age-of-automatic-demolition-and-rebuild-has-come-to-an-end/5124408.article>>.
- Binder, M., 'Jaspers and Ortega on the Historicity of Being Human', *Existenz* 14:1

- (2019) 28-34.
- Blokland-Potters, T., *Urban Bonds. Social Relationships in an Inner City Neighbourhood*, Cambridge 2003.
- Blom, A. en P. Timmer, 'Hersteld verleden van dorpen en steden'. *Stads- en dorpsgezicht en tijdens de stadsvernieuwing (1961-1985)*, Amersfoort 2019.
- Bockma, H., 'Een van de laatste krakersbolwerken is niet meer', *De Volkskrant*, 25-3-2015. <<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/een-van-de-laatste-krakersbolwerken-is-niet-meer~b079ea9e/>>.
- Boer, C. de., *Nieuw gemaakt, oud gebouwd. Nieuw gebouwde stadspoorten in de zeventiende eeuw met 'middeleeuwse' kenmerken*, Utrecht/Asperen 2014 (masterscriptie).
- Boer, R., *Smooth city. Against urban perfection, towards collective alternatives*, Amsterdam 2023.
- Boers, O., *Afgebroken Amsterdam: 104 verdwenen gebouwen en stadsgezichten*, Amsterdam 1984.
- Bol, P., 'Uit de geschiedenis van het Emma Kinderziekenhuis', *Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde* 134:38 (17-23 september 1990) 1859-1863.
- Bolhuis, G., e.a., *De Atlas Gordel 20-40*, Amsterdam 2000.
- Boom, J., 'De sloop van het Jan Swammerdam Instituut. Amsterdam geeft 't weg', *De Groene Amsterdammer.nl*, 26-5-2001. <<https://www.groene.nl/artikel/amsterdam-geeft-t-weg>>.
- Boomkens, R., *Een drempelwereld: moderne ervaring en stedelijke openbaarheid*, Rotterdam 1998.
- Boomkens, R., 'Afscheid van de ideale stad', *Rooilijn: Tijdschrift voor wetenschap en beleid in de ruimtelijke ordening* 43:5 (2010) 330-341.
- Booth, R., 'Developers challenged over carbon footprint of new buildings in UK', *The Guardian*, 28-11-2021. <<https://www.theguardian.com/politics/2021/nov/28/developers-challenged-over-carbon-footprint-of-new-buildings-in-uk>>.
- Bor, Z., *Bewoners op de barricaden: De protestacties tegen stadsvernieuwing en cityvorming in de Oosterparkbuurt door buurtbewoners in de jaren zeventig*, Amsterdam 2014 (masterscriptie).
- Bosman, L., 'Vereniging Hendrick de Keyser in oorlogstijd. Beleid en bestuur gedurende de Duitse bezetting 1940-1945', *Bulletin KNOB* 117:3 (2018) 167-177.
- Bosscher, D., 'De oude en de nieuwe stad: Geschiedenis van Amsterdam', in: P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam: Tweestrijd om de hoofdstad 1900-2000*, Amsterdam 2007: 451-495.
- Bossenbroek, M., *De Meelstreep. Terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam 2001.
- Botton, A. de., *The Architecture of Happiness*, New York 2006.
- Bourdieu, P., *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Parijs 1979.
- Breen, J.C., 'Topografische geschiedenis van den Dam te Amsterdam', *Jaarboek Amstelodamum* 7 (1909) 99-197.
- Brinkgreve, G., 'Gevecht om Amsterdam', lezing voor *Amstelodamum*, Amsterdam 30-11-1954.
- Brinkgreve, G., *Alarm in Amsterdam: Het lot der oude binnensteden*, Amsterdam 1956.
- Brinkgreve, G., 'Sanering van de Jordaan: Een antwoord aan ir. H. Davidson', *De Lamp* 15 (december 1970). <<https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnenstad/lamp/>>

- sanering.html#:~:text=van%20het%20Wibauthuis%3F-,Ir.,het%20gehalte%20is%20niet%20best.>.
- Brinkgreve, G., 'Mag het Huis de Pinto blijven staan?', in: G. Brinkgreve, *Schrijvend in 't Aalsmeerder veerhuis: Opstellen van Geurt Brinkgreve*, Amsterdam 1982: 44-85.
- Brinkgreve, G., 'Een Tros van Kleine Stichtingen', in: R. Roegholt, *Levend Amsterdam*, Amsterdam 1987: 44-53.
- Brinkgreve, G., 'Hoe was het mogelijk?', in: G. Brinkgreve e.a. (red.) *Amsterdam verdient beter*, Amsterdam 1997: 58-65.
- Brinkgreve, G. e.a., *Het gevecht om het Huis De Pinto*, Amsterdam 2004.
- Brinkman, P., 'De Monumentenlijst, van Voorlopige Lijst tot relationele databank', in: P. Don e.a. (red.), *Jaarboek Monumentenzorg 1997. In dienst van het erfgoed*, Zeist 1997: 112-128.
- Brock, P. de., 'De Jordaan mocht blijven staan. Een kwart eeuw stadsvernieuwing', *Ons Amsterdam* 49:6 (1997) 142-146.
- Brouwer, P., 'In de marge van de canon: Over Nederlandse architectuur in de eerste architectuurgeschiedenisboeken', *Bulletin KNOB* 114:1 (2015) 39-55.
- Büchler D.D. e.a., 'Aan den gemeenteraad der stad Amsterdam', *Algemeen Handelsblad*, 6-10-1856.
- Bunschoten, S., 'Interieur café Rooie Nelis gesloopt: "Nieuwe eigenaar wil echte buurtkroeg maken"', *NH Nieuws*, 12-9-2023. <<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/324600/interieur-cafe-rooie-nelis-gesloopt-nieuwe-eigenaar-wil-echte-buurtkroeg-maken>>.
- Bureau Monumentenzorg van de Gemeente Amsterdam, *Bewaard in het hart*, Amsterdam 1965.
- Burke, P., *The Renaissance Sense of the Past*, Londen 1969.
- Butler, S., 'Marks & Spencer refused permission to demolish and rebuild Oxford Street store', *The Guardian*, 21-7-2023. <<https://www.theguardian.com/business/2023/jul/20/marks-spencer-refused-permission-to-demolish-and-rebuild-oxford-street-store>>.
- Camden, W., *Britannia: or a chorographical description of Great Britain and Ireland, together with the adjacent islands*, 2 volumes, Londen 1722 [1586].
- Caspers, Ch. en P.J. Margry, *Het Mirakel van Amsterdam. Biografie van een betwiste devotie*, Amsterdam 2017.
- Castells, M., *The City and the Grassroots. A Cross-cultural Theory of Urban Social Movements*, Berkeley 1983.
- Certeau, M. de, *The Practice of Everyday Life*, Berkeley 2011.
- Couzy, M., 'Amsterdam legt uitbouwen van woningen aan banden', *Het Parool*, 13-2-2019. <<https://www.parool.nl/nieuws/amsterdam-legt-uitbouwen-van-woningen-aan-banden~b983d71a/>>.
- Damen, T. 'Bouwhistoricus: 'Verbouwingen slopen historische interieurs', *Het Parool*, 29-10-2018 (2018). <<https://www.parool.nl/nieuws/bouwhistoricus-verbouwingen-slopen-historische-interieurs~b6024382/>>.
- Davids, K., 'Sporen in de stad. De metro en de strijd om ruimtelijke ordening in Amsterdam', *Holland* 32 (2000) 157-182.
- Davis, M., *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, Londen 1990
- Davis, M. en D.B. Monk (red.), *Evil paradises: dreamworlds of neoliberalism*, New York/

- London 2007.
- Dekker, R., *Roofbouw in Oud-Zuid*, Amsterdam 2018.
- Denslagen, W., *Romantisch modernisme: Nostalgie in de monumentenzorg*, Amsterdam 2004.
- Denslagen, W., 'Discordia turrium', *Amstelodamum* 93:1 (2006) 3-10.
- DeSilvey, C., *Curated Decay. Heritage beyond Saving*, Minneapolis 2017.
- Dijk, S. van, M. Tenpierik, en A. van den Dobbelsteen, 'Continuing the building's cycles: A literature review and analysis of current systems theories in comparison with the theory of Cradle to Cradle', *Resources, Conservation and Recycling* 82 (2014) 21-34.
- Dominicus, T., 'Buurt pleit voor sloop en herbouw Dichtersbuurt', *Het Parool*, 15-9-2022. <<https://www.parool.nl/amsterdam/buurt-pleit-voor-sloop-en-herbouw-dichtersbuurt~b4b35ac8/#:~:text=Bewoners%20van%20de%20Dichtersbuurt%20in,Eigen%20Haard%20en%20Stadgenoot%20bekendgemaakt>>.
- Domselaer, T. van, *Beschrijving der stad Amsterdam van haar eerste beginselen oudtheydt, vergrootingen, gebouwen en geschiedenissen, tot op den jare 1665*, Amsterdam 1665.
- Duivenvoorden, E., *Een voet tussen de deur. Geschiedenis van de kraakbeweging 1964-1999*, Amsterdam 2000.
- Dunk, T.H. von der, 'De Maandelykse Nederlandsche Mercurius, 1756-1807, en de rol van zijn architectuurprenten bij de verbreiding van de kennis van de vaderlandse bouwkunst', *De Achttiende Eeuw* 31:1 (1999) 65-128.
- Duparc, F.J., *Een eeuw strijd voor Nederlands cultureel erfgoed*, Den Haag 1975.
- 'Een achterneef van Gijsbrecht van Aemstel', 'Iets over den aanbouw der nieuwe beurs', *Algemeen Handelsblad*, 12-7-1839.
- 'Een Onpartijdige', 'Nog iets over de Nieuwe Beurs', *Algemeen Handelsblad*, 22-2-1840.
- Eijkeren, D. van, 'Kruip-door-sluip-door: onbekende stegen en sloppen staan weer op de kaart', *Het Parool*, 26-11-2020. <<https://www.parool.nl/ps/kruip-door-sluip-door-onbekende-stegen-en-sloppen-staan-weer-op-de-kaart~bc5997e2/>>.
- Elburg, W. van, 'Verzameld Verleden. Episodes uit een eeuw Vereniging Hendrick de Keyser', *Jaarverslag Vereniging Hendrick de Keyser 2017* (2018) 62-89.
- Elburg, W. van en H. Ronnes, *Amsterdam Sloopt. Afbraak in de hoofdstad in de 21ste eeuw*, Amsterdam 2021.
- Enjuto-Rangel, C., 'Broken Presents: The Modern City in Ruins in Baudelaire, Cernuda, and Paz', *Comparative Literature* 59:2 (2007) 140-157.
- Es, E. van en L. Voerman, *Stadsvernieuwing in Stroomversnelling. Inventarisatie stadsvernieuwingsplanning Interim Saldo Regeling 1977-1985*, Amersfoort 2018.
- Fels, L., *Bouwen voor de buurt. De stadsvernieuwingswoningen van toen in de buurten van nu*, Amsterdam 2007 (afstudeerscriptie Amsterdam School of Real Estate).
- Folkerts, N., 'Valt je huis onder rijksbeschermd stadsgezicht? Dan geen zonnepanelen', *NRC*, 5-9-2022. <<https://www.nrc.nl/nieuws/2022/05/05/valt-je-huis-onder-rijks-beschermd-stadsgezicht-dan-geen-zonnepanelen-a4122394>>.
- Foppen, F.G., *Bommen op de Blauwburgwal*, Amsterdam 2019.
- Foucault, M., *Les Mots et les Choses: Une archéologie des sciences humaines*, Parijs 1966.
- Frankfurter, G., 'Een voorstel voor het hergraven van gedempte grachten', *Amsterdamse Binnenstad.nl*, 7-7-2000. <<https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnen->

- stad/183/ontdempen.html>.
- Franssen, B., '50 jaar monumentenzorg op niveau', *Heemschut* 74:4 (december 1997) 2-3.
- Galesloot, H. (red.), *De Schoonheid van Amsterdam. 111 jaar welstandsadvisering. Deel 2, 1940-1978*, Amsterdam 2010a.
- Galesloot, H. (red.), *De Schoonheid van Amsterdam. 111 jaar welstandsadvisering. Deel 3, 1978-2009*, Amsterdam 2010b.
- Gandy, M. 'Urban Atmospheres', *Cultural Geographies* 24:3 (juli 2017) 353-374.
- 'Gijsbrecht van Amstel', 'Amsterdamsche Brieven. I', *Het Vaderland*, 18-10-1883.
- Ginneken, S. van, *De toeristische blik op Amsterdam. De stad als 'sight' en 'site' 1840-2000*, Amsterdam 2023 (proefschrift).
- Griffioen, R., 'Behoed ons voor een terugkeer naar blinde sloopwoede', *NRC.nl*, 27-9-2023, <<https://www.nrc.nl/nieuws/2023/09/27/behoe-ods-voor-een-terugkeer-naar-blinde-sloopwoede-a4175586>>.
- Grooteman, P., 'Van grootse stadhuisplannen en eeuwige twijfel', *Ons Amsterdam* 64:9 (september 2012) 360-365.
- Grootes, E., 'De stad bezongen. Amsterdam in goud en zwart. Het beeld van de stad in de literatuur', in: M. Bakker e.a. (red.), *Amsterdam in de Tweede Gouden Eeuw*, Bussum/Amsterdam 2000: 136-158.
- 'H', 'De tweede Gasfabriek', *De Tijd*, 21-11-1885.
- Haagsma, I. en H. de Haan, *Stadsvernieuwingsgids van Amsterdam, vooroorlogse wijken, toen en nu*, Amsterdam 1985.
- Haaksman, M. 'De restauraties van Jan de Meijer en A.A. Kok', *Bulletin KNOB* 104:1 (2005) 10-21.
- Haaren, M. van, e.a., *Atlas van de 19de eeuwse Ring Amsterdam*, Amsterdam 2004.
- Habicht, Y., *Silhouet van Amsterdam: Amsterdamse post65-architectuur onder de orde 2-regeling*, Amsterdam 2018 (bachelorscriptie).
- Hakker, M., *De sanering van de Amsterdamse Jodenbuurt, 1900-1940*, Amsterdam 2015 (masterscriptie).
- Halbwachs, M., *Les cadres sociaux de la mémoire*, Parijs 1925.
- Harrabin, R. 'Climate Change: MPs say building demolitions must be reduced', *BBC News*, 26-5-2022. <<https://www.bbc.com/news/science-environment-61580979>>.
- Harvey, D., *Social Justice and the City*, Baltimore 1973.
- Harvey, D. *Rebel Cities, From the Right to the City to the Urban Revolution*, Londen/ New York 2012.
- Hasselt, L. van., *Geld, geloof en goede vrienden: Piet van Eeghen en de metamorfose van Amsterdam 1816-1889*, Amsterdam 2023.
- Heddema, F., 'Weg is weg: Tijdschrift over architectuur die verdwijnt', *Binnenstad* 193 (mei 2002). <<https://www.amsterdamseinnenstad.nl/binnenstad/193/weg-is-weg.html>>.
- Heddema, F., 'Affiches die de stad veranderden', in: G. Brinkgreve e.a., *Phoenix. Verdwijnd of herrijzend Amsterdam*, Amsterdam 2004: 18-33.
- Heg, H., 'Muziektheater ziet eruit als een buurtbioscoop. Buitenlandse pers prijst voornamelijk de foyer en de akoestiek', *de Volkskrant*, 11-10-1986.
- Heijbroek, J.F. en E. Schmitz, *George Hendrik Breitner in Amsterdam*, Amsterdam 2014.
- Heijdra, T., *Een Roerig Volkje. De geschiedenis van de Oostelijke Eilanden, Kadijken en Czaar Peterbuurt*, Alkmaar 1999.

- Hell, M., 'De Waag die niet won. Twee eeuwen fantoompijn op de Dan', *Ons Amsterdam* 60:4 (april 2008) 171-173.
- Hendriks, E., 'Stadsvernieuwing maakt woningnood nog groter', *De Volkskrant*, 12-1-1982.
- Hepple, L.W., 'William Camden and early collections of Roman antiquities in Britain', *Journal of the History of Collections* 15:2 (2003) 159-174.
- Herwaarden, G.W., '100 jaar Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond: Een beknopte beschrijving', *Bulletin KNOB* 97:5 (1998) 145-180.
- Herzfeld, M., 'Engagement, gentrification, and the neoliberal hijacking of history', *Current Anthropology* 51:2 (2010) 259-267.
- Heumakers, A., *De esthetische revolutie. Hoe Verlichting en Romantiek de kunst uitvonden*, Amsterdam 2015.
- Hielkema, H., 'Requiem voor het Maupoleum', *Ons Amsterdam* 46:11 (1994) 260-264.
- Hochstenbach, C., *In schaamte kun je niet wonen. Een persoonlijk verhaal over het ware gezicht van de wooncrisis*, Amsterdam 2023.
- Hofland, H.J.A., *De stadsoorlog. Amsterdam '80*, Alphen aan den Rijn/Leiden 1981.
- Holtorf, C., 'Averting loss aversion in cultural heritage', *International Journal of Heritage Studies* 21:4 (2015) 405-421.
- Hondius, D., *Terugkeer. Antisemitisme in Nederland rond de bevrijding*, Den Haag 1998.
- Hoogewoud, G., 'Betreurd St Bernardus van architect Paul J. de Jongh', *Binnenstad* 256 (februari/maart 2012). <<https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnenstad/256/st-bernardus.html>>.
- Hosman, H., 'Wij houden onze rug recht'. Schoonheidscommissie waakt al een eeuw over het stadsbeeld', *Ons Amsterdam* 67:2 (2015) 32-35.
- Hotke, R., 'Wettelijke Bescherming van Monumenten in Nederland', *Jaarverslag Vereniging Hendrick de Keyser* 1958 (1959) 14-16.
- Houten, E. van, *Amsterdamsche Merkwaardigheden*, Amsterdam 1943.
- Huf, V., 'Opinie: 'Met de sloop van de Zuiderzeeweg gaat een uniek stukje Amsterdam verloren'', *Het Parool*, 23-10-2023. <<https://www.parool.nl/columns-opinie/opinie-met-de-sloop-van-de-zuiderzeeweg-gaat-een-uniek-stukje-amsterdam-verloren~ba8355a3/>>.
- Huizinga, J., 'De taak der cultuurgeschiedenis', in: J. Huizinga, *Verzameld Werk VII. Geschiedwetenschap Hedendaagse Cultuur*, Haarlem 1950: 35-94.
- Huizinga, J., 'Cultuurhistorische Verkenningen', in: W.E. Krul (red.), *De Taak der Cultuurgeschiedenis*, Groningen 1995 [1929].
- Hulsman, B., 'Sloop dreigt voor Etty Hillesumpand', *NRC*, 2-5-2020. <<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/05/01/sloop-dreigt-voor-etty-hillesumpand-a3998206>>.
- Hurley, C., *Monuments for the people: Aubin-Louis Millin's Antiquités Nationales*, Turnhout 2013.
- Jacobs, J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.
- Jayasena, R. en E. Schmitz, 'Van weiland in het veen tot stedelijke kade, Oudeschans 5, 7, 9 en 11 interdisciplinair belicht', *Jaarboek Amstelodamum* 104 (2012) 115-141.
- 'Johannes', 'Amotie van de Westerhal', *Algemeen Handelsblad*, 18-8-1856.
- Jong, M. de., 'Monumentenzorg tijdens de bezetting. Een zoektocht naar nationaal socialistisch restaureren in Nederland 1940-1944', *Bulletin KNOB* 117:1 (2018) 14-27.

- Jonge, T. de, *Cost effectiveness of sustainable housing investments*, Delft 2005 (proefschrift).
- Jongh, P.J. de, 'St. Bernardus Gesticht te Amsterdam', *Architectura* 21:49 (6-12-1913) 418.
- Jonker-Hoffrén, P., 'Architectuur geen argument voor sloop 'lelijke plekken'', *NRC.nl*, 14-9-2023. <<https://www.nrc.nl/nieuws/2023/09/14/volkshuisvesting-architectuur-geen-argument-voor-sloop-lelijke-plekken-a4174376>>.
- Kalk, E. e.a. (red.), *Van Hoolesloot tot Holysloot*, Amsterdam 2020.
- Karstkarel, P., 'Gezag en kunst delen hun voordeur aan de Amstel. Visioen op stad huis-muziektheater ontpopt in chaos van vormen', *Trouw*, 18-9-1986.
- Kemperman, J. en H. Piersma, 'Robbed and Dispossessed: The Emotional Impact of Property Loss during the German Occupation of the Netherlands, 1940-1945', *Journal of Modern European History* 20:2 (2022) 183-198.
- Kennedy, J., *Nieuw Babylon in aanbouw. Nederland in de jaren zestig*, Amsterdam 1995.
- Klaren, M., *Uilke Jans Klaren. Icoon van de speeltuinbeweging: Een portret*, Amsterdam, 2019.
- Kleijn, K. 'Landhonger. 28 december 1920: Amsterdam wordt vier keer zo groot', *Ons Amsterdam* 72:12 (december 2020) 6-9.
- Klerk, J. de, en E. Schmitz, *Amsterdam in Vuur en Vlam. Het Brandspuitenboek van Jan van der Heyden (1637-1712)*, Zwolle 2023.
- Klötters, J. 'De bruisende stad. Een kroegentocht in 1900', in: M. Bakker e.a. (red.), *Amsterdam in de Tweede Gouden Eeuw*, Bussum/Amsterdam 2000: 323-349.
- Knuttel Dzn, P., *De Raampoort te Amsterdam bij hare slooping*, Amsterdam 1845.
- Kok, B., *Op een dag in Nieuw-West. Oude en nieuwe dromen van een Amsterdamse tuinstad*, Amsterdam 2023.
- Komrij, *Het boze oog*, Amsterdam 1991 [1983].
- Koomen, A. de, 'Een lamentatio over een lapidarium: de Nieuwezijds Kapel in de Rijksmuseumtuin', *Bulletin van het Rijksmuseum* 55:4 (2007) 299-331.
- Koops, W., 'Nul-op-de-meter bij oude portiekflats blijkt niet realistisch. Eigen Haard besluit verduurzaamde portiekflat alsnog te slopen', *Nul20*, 27-9-2023. <<https://www.nul20.nl/dossiers/nul-op-meter-bij-oude-portiekflats-blijkt-niet-realistisch>>.
- Koot, T., *Strijd om schoonheid: 50 jaar Heemschut*, Amsterdam 1961.
- Koot, T., *Help! Ze verpesten ons land*, Naarden 1973.
- Koselleck, R., *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*, Frankfurt am Main 1979.
- Koster, N. en J. Schilt, *Inventarisatie Joods Cultuurhistorisch Erfgoed. Stadsdeel Centrum Amsterdam*, Amsterdam 2008.
- Krabbe, C.P., 'Monumenten: architectonische overblijfselen', in: F. Grijzenhout (red.), *Erfgoed: de geschiedenis van een begrip*, Amsterdam 2007: 151-174.
- Krabbe, C.P., 'De nadagen van het ambachtelijke bouwen (1800-1860)', in: C.P. Krabbe e.a., *Huizen in Nederland. De negentiende en twintigste eeuw*, Zwolle 2018: 11-88.
- Kroon, B. 'Ben Kroon in gesprek met Geurt Brinkgreve', in: G. Brinkgreve, *Schrijvend in 't Aalsmeerder veerhuis: Opstellen van Geurt Brinkgreve*, Amsterdam 1982: 3-9.
- Kruizinga, J.H., *Adieu Kattenburg. De geschiedenis van de Oostelijke eilanden*, Amsterdam 1966.
- Krul, W.E., 'Tegen het erfgoed: over vooruitgang en vandalisme', in F. Grijzenhout (red.), *Erfgoed. De geschiedenis van een begrip*, Amsterdam 2007: 265-303.

- Kruyswijk, M. 'Zijn de dagen van de fietsflat bij Centraal Station nu echt geteld? 'Waarom zou Parijs geen optie zijn?', *Het Parool*, 15-11-2023. <<https://www.parool.nl/amsterdam/zijn-de-dagen-van-de-fietsflat-bij-centraal-station-nu-echt-geteld-waarom-zou-parijs-geen-optie-zijn~ba515e0c/>>.
- Kuhnert J. en O. Leps, 'Die gemeinnützigen Woningcorporaties in den Niederlanden', J. Kuhnert en O. Leps, *Neue Wohnungsgemeinnützigkeit*, Wiesbaden 2017: 187-212.
- Kuipers, M., 'Culturele grondslagen van de Monumentenwet', *Bulletin KNOB* 111:1 (2012) 10-25.
- Laan, B., E. Koldewij, C.P. Krabbe, *Wonen in een monumentaal huis*, Amsterdam 2012.
- Laan, B., E. de Haan en A. Westra, *Amsterdam. Interieurportretten van Grachtenhuizen 1875-1945*, Amsterdam 2017.
- Laanen, D. van, 'Aangehouden zorg: Rijksdiensten voor de monumenten 1939-1947', in: A.G. Schulte e.a. (red.), *Jaarboek Monumentenzorg 1995. Monumenten en oorlogstijd*, Zwolle 1995: 8-27.
- Laar, F. van der, 'Krakers en nieuwbouw', *De Waarheid*, 1-10-1981.
- Langereis, S. *Geschiedenis als ambacht. Oudheidkunde in de Gouden Eeuw: Arnoldus Buchelius en Petrus Scriverius*, Hilversum 2001.
- Lans, J. van der, '1968, De kraakbeweging, Leegstand is een misdaad', *Canon Volkshuisvesting Nederland*, 14-1-2015, laatst gewijzigd 2-9-2016. <https://www.canonsociaal-werk.eu/nl_vhv/details.php?cps=17&canon_id=468>.
- Leeuwen, A.J.C. van, 'Alberdingk Thijm en het nationale erfgoed', in: P.A.M. Geurts e.a., *J.A. Alberdingk Thijm. Erflater van de negentiende eeuw*, Baarn 1992: 145-156.
- Leeuwen, R. van, 'Een kleine geschiedenis van de Tabakspanden aan de Spuistraat', *Het Parool*, 25-3-2015. <<https://www.parool.nl/nieuws/een-kleine-geschiedenis-van-de-tabakspanden-aan-de-spuistraat~ba6b0185/>>.
- Leliman, J.H., 'Iets over Den Bouwstijl Der Amsterdamsche Woonhuizen van de Zeventiende En Achttiende Eeuw', *Bouwkundige Bijdragen* 11 (1860) 421-458.
- Lesger, C. *Het Winkellandschap van Amsterdam: Stedelijke structuur en winkelbedrijf in de vroegmoderne en moderne tijd*, Hilversum 2013.
- Lefebvre, H. *The Production of Space*, Oxford 1991.
- Liagre Böhl, H. de, *Amsterdam op de Helling. De strijd om stadsvernieuwing*, Amsterdam 2010.
- Liagre Böhl, H. de, *Rumoer aan de Amstel. Het Amsterdamse stadhuis en Muziektheater 1808-1908*, Amsterdam 2015.
- Ligtelijn, M., 'Kaasjager, klokkenluider', in: G. Brinkgreve e.a., *Phoenix. Verdwijnd of herrijzend Amsterdam*, Amsterdam 2004: 14-17.
- Lindeman, C., *De Klagende Haringpakkers-toren te Amsterdam, bij zijnen afbraak in augustus 1829*, Amsterdam 1829a.
- Lindeman, C., *Afscheidsrede van den Jan Roodenpoorts Toren, te Amsterdam, bij zijne slooping. In oktober 1829*, Amsterdam 1829b.
- Lindeman, C., *De in steen uitgehouwene bierdragers voor het bierdragers-huisje, beziel. Zijnde een gesprek tusschen Pieter Bejaard en Jan Jeugdig over het afbreken van gemeld huisje, te Amsterdam in 1829*, Amsterdam 1829c.
- Lindeman, C., *De Troostende Schreijers-Toren, te Amsterdam, bij het wegvallen van zijnen getrouwen medebroeder den Haringpakkerstoren*, Amsterdam 1829d.
- 'L.P.', 'Ingezonden stukken', *De 's Gravenhaagsche Nieuwsbode*, 29-6-1860.

- Luijters, S., 'Verzakte muren en lekkages: Marieke (51) en dochter leven al een jaar 'in een hel' doordat burenhun kelder uitbreiden', *Het Parool*, 20-7-2023, <<https://www.parool.nl/ps/verzakte-muren-en-lekkages-marieke-51-en-dochter-leven-al-een-jaar-in-een-hel-doordat-burenhun-kelder-uitbreiden~b8dbb5a0/>>.
- Lutgers, J. en D. Reedijk, *Als Amsterdam zich over ons ontfermt. De geschiedenis van de inlijving bij Amsterdam van de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp in 1921*, Amsterdam 1996.
- 'M', 'Amotie der Westerhal', *Algemeen Handelsblad*, 11-8-1856.
- Madden, D. en P. Marcuse, *In defense of housing: The politics of crisis*, Londen/New York 2016.
- Mak, G., *Een Kleine Geschiedenis van Amsterdam*, Amsterdam 1994.
- Mak, G., *De Goede Stad*, Amsterdam 2001 (oratie).
- Mathijssen, M., *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw*, Nijmegen 2013.
- Meershoek, P., 'Stopera 30 jaar: 'het is een vreselijk verhaal'', *Het Parool*, 7-4-2016. <<https://www.parool.nl/nieuws/stopera-30-jaar-het-is-een-vreselijk-verhaal~b-187307b/#:~:text=%22Stopera%20werd%20in%20de%20volksmond,en%20toe%20een%20vrolijke%20noot.>>.
- Meijer, D.C. en J. Veth, *Stedenschennis naar aanleiding van de Reguliersgracht-kwestie*, Amsterdam 1901.
- Melle, M. van en M. Hell, 'Nieuwezijds Kolk. De teddybeer van Jan Baart. 14 maart 1994', *Ons Amsterdam* 71:3 (maart 2019 [2019a]) 20-21.
- Melle, M. van en M. Hell, 'Oostenburg. 'Zeeslot' stort ineen. 13-14 april 1822', *Ons Amsterdam* 71:4 (april 2019 [2019b]) 20-21.
- Melle, M. van en M. Hell, 'Jodenbreestraat. Rijp voor de sloop. 25 mei 1994', *Ons Amsterdam* 71:5 (mei 2019 [2019c]) 22-23.
- Melle, M. van en N. Wisman, 'Vijzelstraatflat stort in', *Ons Amsterdam* 60:10 (2008) 390-391.
- Melle, M. van en N. Wisman, 'ME-Sinterklaas voorkomt veldslag niet', *Ons Amsterdam* 61:11/12 (2009) 456-457.
- Melle, M. van en N. Wisman, 'Sloopwoede treft stadspoorten', *Ons Amsterdam* 62:9 (2010) 338-339.
- Melle, M. van en N. Wisman, 'Geen Lourdes aan de Amstel', *Ons Amsterdam* 63:5 (2011) 192-193.
- Mens, N., 'Waardering en stedelijke vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam', *Bulletin KNOB* 119:3 (2020) 19-37.
- Merlino, K.R., '[Re]Evaluating significance: the environmental and cultural value in older and historic buildings', *The Public Historian* 36:3 (augustus 2014) 70-85.
- Monden, M., 'Piet Kranenberg (1917-2009): Lobbyer uit liefde', *Het Parool*, 25-6-2009. <<https://www.parool.nl/nieuws/piet-kranenberg-1917-2009-lobbyer-uit-liefde~b-c38100a/>>.
- Mulder, R.G., *Op afbraak: de sloop van buitenplaatsen in de periode 1780-1830*, Utrecht 2006 (scriptie).
- Mumford, L., *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, New York 1961.
- Naaktgeboren, D., 'Duurzaamheidseisen leiden tot sloop vooroorlogse woningen: 'Hele

- delen van Amsterdam zijn niet beschermd', *Het Parool*, 1-11-2023. <<https://www.parool.nl/nederland/duurzaamheidseisen-leiden-tot-sloop-vooroorlogse-woningen-hele-delen-van-amsterdam-zijn-niet-beschermd~b6efeb8f/>>.
- Niessen, M.G., 'De Oostergasfabriek. Een nieuwe bestemming voor oude gasgebouwen', *Amstelodamum* 83:3 (mei/juni 1996) 65-74.
- Oerlemans, A., 'Trend is gezet: bij 4 op de 10 gebouwen wordt bouw materiaal hergebruikt na sloop', *Change.inc*, 21-7-2030. <<https://www.change.inc/circulaire-economie/trend-is-gezet-bij-4-op-de-10-gebouwen-wordt-bouw-materiaal-hergebruikt-na-sloop-40228>>.
- Oldenburger, J., 'Hoe het allemaal begon. Interview met mevrouw Brinkgreve-Kunst', *Binnenstad* 250 (maart 2012). <<https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnenstad/250/hoe-het-allemaal-begon.html>>.
- Ooij, D. van, 'Een stortvloed van wanproducten vindt ongestoord zijn weg', *Trouw*, 22-2-1989.
- Oorthuys, G. e.a. (red.), *Weg is Weg: Veranderend Amsterdams Stadslandschap* 1 (2000).
- Pereira Roders, R.A., *Re-Architecture: Lifespan rehabilitation of built heritage*, Eindhoven 2007 (proefschrift).
- Perry, J., *Ons fatsoen als natie: Victor de Stuers 1843-1916*, Amsterdam 2004.
- Pfeiffer, C., 'De Gebruikers van het Korenmetershuis', in: P. Vlaardingebroek en C. Pfeiffer, *Het Korenmetershuis 400 jaar, van Amsterdams gildehuis tot zetel van Heemschut*, Amsterdam 2020: 50-92.
- Polano, M. en M. Kuipers, 'Monumenten in nood. Het ontstaan van de monumentenwetgeving in 1940-1950', in: A.G. Schulte e.a. (red.), *Jaarboek Monumentenzorg 1995. Monumenten en oorlogstijd*, Zeist 1995: 66-76.
- Poulos, I., 'Is Every Heritage Site a 'Living' One? Linking Conservation to Communities' Association with Sites', *The Historic Environment* 2:2 (2011) 144-156.
- Prins, P., 'De ontmanteling van Amsterdam', *Jaarboek Amstelodamum* 85 (1993) 91-132.
- Prins, P., 'Van verdwijnend naar herrijzend Amsterdam', in: G. Brinkgreve e.a., *Phoenix. Verdwijnend of herrijzend Amsterdam*, Amsterdam 2004: 7-13.
- Prins, P., 'De Amsterdamse Maatschappij tot Stadsherstel', in: G. Brinkgreve e.a., *Phoenix. Verdwijnend of herrijzend Amsterdam*, Amsterdam 2004: 34-51.
- Provoost, M., *Hugh Maastkant. Architect van de Vooruitgang*, Rotterdam 2003.
- Ralph, E., *Place and Placelessness*, Londen 1976.
- Rodwell, D., *Conservation and Sustainability in Historic Cities*, Oxford 2007.
- Roele, J., 'Kraken rijksmonument op Keizersgracht is statement tegen woningnood', *Het Parool*, 16-7-2020 (2020a). <<https://www.parool.nl/amsterdam/kraken-rijksmonument-op-keizersgracht-is-statement-tegen-woningnood~b73b0fe7>>.
- Roele, J., Raad van State vernietigt wederom plannen gemeente voor hotel in West, *Het Parool*, 22-10-2020 (2020b).
- Roever, M.B. de, e.a., *Het 'kasteel van Amstel', burcht of bruggehoofd?*, Amsterdam 1995.
- Ronnes, H. e.a., 'Amsterdamse architectuur moet beter worden beschermd', *Het Parool*, 8-4-2018. <<https://www.parool.nl/nieuws/amsterdamse-architectuur-moet-beter-worden-beschermd~bbf81436/>>.
- Ronnes, H., *Bij nader inzien, de Nederlandse buitenplaats. Tussen herinnering, vergetelheid en ongemak*, Groningen 2020 (oratie).
- Ronnes, H. en W. van Elburg, 'Slopen is pas slecht', *NRC*, 20-5-2022. <<https://www.nrc->

- nl/nieuws/2022/05/20/47194459-a4124798>.
- Rooy, P. de., 'De geest van omverwerping 1851-1876', in: R.A.M. Aerts en P. de Rooy (red.), *Geschiedenis van Amsterdam III. Hoofdstad in aanbouw 1813-1900*, Amsterdam 2006: 341-432.
- Rossem, V. van, 'De stad gebouwd. De oude binnenstad vernieuwd', in: M. Bakker e.a. (red.), *Amsterdam in de Tweede Gouden Eeuw*, Bussum/Amsterdam 2000: 36-58.
- Rossem, V. van, 'Moderne architectuur in de schaduw van het modernisme', *Bulletin KNOB* 107:4 (2008) 138-146.
- Rossem, V. van, *Stedenschennis. Stedenbouwkundige dwalingen*, Amsterdam 2014.
- Rossi, A., *The architecture of the city*, Cambridge, Mass. 1984.
- Rooijen, J. van, *De drooglegging van Amsterdam. Een onderzoek naar gedempt stadswater*, Amsterdam 1995 (stageverslag).
- Rouwhorst, T., *Bewaard voor Amsterdam, historische geveltoppen herplaatst 1945-2015*, Amsterdam 2016.
- Rustema, R., 'Opinie: 'De fietsflat past veel beter bij de oerfiets dan de nieuwe fietsenstalling'', *Het Parool*, 30-1-2023. <<https://www.parool.nl/columns-opinie/opinie-de-fietsflat-past-veel-beter-bij-de-oerfiets-dan-de-nieuwe-fietsenstalling~b-966f827a/>>.
- 'S', 'Ingezonden stukken', *Algemeen Handelsblad*, 19-12-1839.
- Salomons, I. e.a., 'Nieuwe architectuur op de weegschaal', *Het Parool*, 12-6-1987.
- Sassen, S., *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton 2001 [1991].
- Sassen, S., *Expulsion. Brutality and Complexity in the Global Economy*, Cambridge, Mass. 2014.
- Sennett, R., *The Fall of Public Man: On the Social Psychology of Capitalism*, New York 1978.
- Schilt, J., *Het Oostergasfabrieksterrein, een cultuur-historische effectenrapportage*, Amsterdam 2001.
- Schilt, J., 'Ijkpunt Oost: Van stadsvernieuwing naar stedelijke vernieuwing', *Jaarboek Monumenten & Archeologie Amsterdam* 6 (2007) 106-117.
- Schilt, J., 'De slag op Kleiburg: Het erfgoed van de Bijlmermeer', *Jaarboek Monumenten & Archeologie Amsterdam* 10 (2011) 132-145.
- Schoonenberg, W., '914 nieuwe gemeentelijke monumenten in de binnenstad', *Binnenstad* 225 (december 2007). <<https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/binnenstad/225/gmpafgerond.html>>.
- Schoonenberg, W., 'De Van Houtenmonumenten. Een reconstructie van de werkwijze van Eelke van Houten (1872-1970)', *Bulletin KNOB* 111:4 (december 2012) 221-231.
- Schröder, A. 'Alles wordt minder. Veranderend Amsterdam in 1857', *Ons Amsterdam* 46:2 (1994) 51-55.
- 'Scrutator', 'Iets over het Beurs-Model van den heer Zocher', *Algemeen Handelsblad*, 31-1-1840.
- Sennett, R., *The conscience of the eye. The design and social life of cities*, New York 1990.
- Sennett, R., *Building and Dwelling: Ethics for the City*, Londen 2018.
- Slicht, F., 'De bouw van de Oostergasfabriek', *Geheugen van Oost*, 17-1-2013. <<https://geheugenvanoost.amsterdam/page/37642/de-bouw-van-de-oostergasfabriek>>.
- Slob, J., 'Het verhaal achter de huisjes van het Victoria Hotel', *Hart van het Amsterdam Museum.nl*, 27-12-2015. <<https://hart.amsterdam/nl/page/53343/het-verhaal-ach>>.

- ter-de-huisjes-van-het-victoria-hotel>.
- Smid, R., *Speculanten en revolutiebouwers. Projectontwikkeling in Amsterdam 1877-1940*, Nijmegen 2019.
- Smit, J., 'Stenen des aanstoots: Van heilige hostie tot historische horror', *Jaarboek Monumenten & Archeologie Amsterdam* 5 (2006) 21-31.
- Smith, L., *Uses of Heritage*, Milton Park 2007 [2006].
- Smith, L. en G. Campbell, 'Nostalgia for the future': memory, nostalgia and the politics of class', *International Journal of Heritage Studies* 23:7 (2017) 612-627.
- Smook, R.A.F., *Binnensteden veranderen: Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden de laatste anderhalve eeuw*, Zutphen 1984.
- Soja, E., *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*, London 1996.
- Spangenberg, P., 'Dorpse straten in de stad. Geannexeerd maar niet verdwenen', *Ons Amsterdam* 46:9 (1994) 220-224.
- Spangenberg, P., 'Dorpse straten in de stad. Akelig afgelegen werd prettig afgezonderd', *Ons Amsterdam* 47:11 (1995) 254-257.
- Speet, B., 'Verstening, verdichting en vergroting', in: M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets*, Amsterdam 2004: 74-107.
- Stuers, V. de, 'Holland op zijn smalst', *De Gids* 11:3 (1873) 320-403.
- Swenson, A., *The Rise of Heritage: Preserving the Past in France, Germany and England, 1789-1914*, Cambridge 2013.
- Thoor, M.T. Van, 'Pionier van de Amsterdamse monumentenzorg: Ruud Meischke, Henk Zantkuijl en Geurt Brinkgreve', in: V. van Rossem en M. Bakker (red.), *Amsterdam maakt geschiedenis: Vijftig jaar op zoek naar de genius loci*, Amsterdam 2004: 60-77.
- Thrift, N., 'But malice aforethought: cities and the natural history of hatred', *Transactions of the Institute of British Geographers* 30:2 (juni 2005) 133-150.
- Thrift, N. J., *Non-Representational Theory. Space, Politics, Affect*, Milton Park 2008.
- Tibbe, L., 'Wandalisme'. J.A. Alberdingk Thijm signaleert gaten in het maatschappelijk weefsel', *De Negentiende Eeuw* 20:1 (2005) 73-92.
- Tillema, J.A.C., *Schetsen uit de Geschiedenis van de Monumentenzorg in Nederland*, Den Haag 1975.
- Toebosch, Th., *De Nieuwezijds Kolk en de Nieuwendijk in dertiende-eeuws Amsterdam een archeologische speurtocht*, Amsterdam 2011.
- Tol, J. van der en H. Galesloot (red.), *De Schoonheid van Amsterdam. 111 jaar welstandsadvisering. Deel 1, 1898-1940*, Amsterdam 2009.
- Tragbar, K., "'De Hedificiis Communibus Murandis...". Notes on the Beginning of Building Regulations in Medieval Tuscany', in: M. Dunkeld e.a. (red.), *Proceedings of the Second International Congress on Construction History [Volume 3]*, Cambridge 2006, 3117-3131.
- Tung, A.M., *Preserving the World's Great Cities: The Destruction and Renewal of the Historic Metropolis*, New York 2001.
- Tussenbroek, G. van, 'Met een geweldig gedruisch ingestort'. Verzakte en ingestorte gebouwen in Amsterdam', *Jaarboek Monumenten & Archeologie Amsterdam* 8 (2009) 64-77.
- Tussenbroek, G. van, "Naargeestige schuilkelders met een nachtmerrie van oranje

- afvalbakken.' Gesloopte monumenten bij de aanleg van de metro in de jaren zeventig', *Jaarboek Monumenten & Archeologie Amsterdam* 9 (2010) 111-121.
- Tussenbroek, G. van, *In het voorbijgaan: Zeven eeuwen bouwen langs de Noord/Zuid-lijn*, Bussum 2014.
- Tussenbroek, G. van, *De mythe van de onveranderlijkheid: veranderende opvattingen over Amsterdamse monumenten*, Amsterdam 2015 (oratie).
- Tussenbroek, G. van, 'Aktuelle Diskussionen in der praktischen Denkmalpflege am Beispiel der jüngeren Kulturdenkmale Amsterdams', in: C. Krafczyk (red.), *Denkmalpflege als kulturelle Praxis. Zwischen Wirklichkeit und Anspruch. Dokumentation VDL-Jahrestagung, Oldenburg 2017*, Hannover 2018: 166-177.
- Tussenbroek, G. van, 'The great rebuilding of Amsterdam (1521-1578)', *Urban History* 46:3 (2019a) 419-442.
- Tussenbroek, G. van, *IJzeren Ambitie. Het Paleis voor Volksvlijt en de opkomst van de Nederlandse Industrie*, Amsterdam 2019b.
- Tussenbroek, G. van, *De Houten Eeuw van Amsterdam. Bouwen werken en wonen in de middeleeuwse stad 1275-1578*, Amsterdam 2023.
- Tuyl, van Serooskerken, E. van, 'Registratie van kennelnamen', *Nederlandsche Jager en Nederlandsche Hondensport* 26:30 (22 januari 1921) 367.
- Uitermark, J., J.W. Duyvendak en R. Kleinhans, 'Gentrification as a governmental strategy: social control and social cohesion in Hoogvliet, Rotterdam', *Environment and Planning* 39 (2007) 125-141.
- Veen, J. van der, 'Stadsherstel, een zakelijk ideaal', in: Roegholt, R., *Levend Amsterdam*, Amsterdam 1987: 34-43.
- Verkroost, R., 'De strijd om het Olympisch Stadion', *Historiek.net*, 19-5-2018. <<https://historiek.net/de-strijd-om-het-olympisch-stadion/60725/>>.
- Verlaan, T., *De toekomst van de Nederlandse binnenstad 1960-1978*, Amsterdam 2016 (proefschrift).
- Verlaan, T. en A. Albers, 'From hippies to yuppies: Marginal gentrification in Amsterdam's Jordaan and De Pijp neighbourhoods 1960-1980', *City* 26:2-3 (2022) 496-518.
- Vermaas, I., *Tot ziens op Kattenburg! De wederopbouw van de oostelijke eilanden 1960-1980*, Amsterdam 2006.
- Veth, J., *Bedreigde Schoonheid*, Amsterdam 1916.
- Vinkenoog, P. 'André Köster: 'De tijd van slopen en nieuw bouwen is voorbij; hergebruik is de norm'', *Vastgoedmarkt*, 14-9-2023. <<https://www.vastgoedmarkt.nl/185860/andre-koster-de-tijd-van-slopen-en-nieuw-bouwen-is-voorbij-hergebruik-is-de-norm>>.
- Vlaardingerbroek, P. *Het paleis van de Republiek. Geschiedenis van het stadhuis van Amsterdam*, Zwolle 2009.
- Vries, A. de, 'Kulturfreundlich' of 'Kulturfeindlich': het lot van monumenten in oorlogstijd', in: A.G. Schulte e.a. (red.), *Jaarboek Monumentenzorg 1995. Monumenten en oorlogstijd*, Zwolle 1995: 227-231.
- Vroom, W., 'De stad behouden. Demping, doorbraken en de strijd tegen stedenschen- nis', in: M. Bakker e.a. (red.), *Amsterdam in de Tweede Gouden Eeuw*, Bussum/Amsterdam 2000: 378-402.
- W., S. v., 'Misset. Kroniek-tekenaar van Amsterdam', *Amstelodamum* 37 (1950) 94-96.
- Wagenaar, M. 'De stad ontworpen. Stadsontwerp tussen wens en werkelijkheid', in: M.

- Bakker e.a. (red.), *Amsterdam in de Tweede Gouden Eeuw*, Bussum/Amsterdam 2000: 6-35.
- Wagenaar, M., *Stedebouw en Burgerlijke Vrijheid*, Bussum 2001.
- Walda, M., "Daar het amoveren van gebouwen in deze dagen zo algemeen is, het stedelijk beleid inzake krimp in Hoorn en Enkhuizen in de lange achttiende eeuw", *Bulletin KNOB* 115:3 (september 2016) 192-211.
- Weissman, A.W., 'Het Amsterdamsche Woonhuis 1500-1800', *Jaarverslag Koninklijk Oudheidkundig Genootschap* 27 (1885) 23-34.
- Well, P. van, 'De Haringpakkerstoren herrijst. Geschiedenis en herbouwplan', *Amsterdam* 93:1 (januari/februari 2006) 11-18.
- Welsems, Chr. van, *Nederland zal ons een zorg zijn*, Baarn 1974.
- Wennekes, E., *Het Paleis voor Volksvlijt (1864-1929): 'Edele uiting eener stoute gedachte!'*, Den Haag 1999.
- Witman, B., 'Rijp voor de sloop, of uniek erfgoed? Toekomst van architectonisch bijzondere kantoorpanden onzeker', *De Volkskrant*, 13-11-2023. <<https://www.volkskrant.nl/cultuur-media/rijp-voor-de-sloop-of-uniek-erfgoed-toekomst-van-architectonisch-bijzondere-kantoorpanden-onzeker~b44f09b0/>>.
- Wolthekker, D., 'Vincent van Rossem over sloop BG-3: 'De UvA leert het ook nooit'', *Folia.nl*, 7-11-2019. <<https://www.folia.nl/actueel/133669/vincent-van-rossem-over-sloop-bg-3-de-uva-leert-het-ook-nooit>>.
- Woud, A. van der, *Het Lege Land*, Amsterdam 1987.
- Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006.
- Z.a., Jaarverslag Eigen Haard 2020, *Eigen Haard.nl*, zonder datum. <<https://www.eigenhaard.nl/jaarverslag2020/Eigen%20Haard%20-%20Jaarverslag%202020.pdf>>.
- Z.a., 'Byzonderheden', *Leeuwarder Courant*, 4-2-1769.
- Z.a., 'Gemeenteraad van Amsterdam. Zitting van Woensdag 8 October', *Algemeen Handelsblad*, 9-10-1856.
- Z.a., 'Avondzitting van Donderdag 31 October', *Nieuw Amsterdamsch handels- en effectenblad*, 2-11-1861.
- Z.a., 'Amsterdamsche plaatsnamen', *Het Nieuws van den Dag*, 19-4-1870.
- Z.a., 'Binnenland', *Algemeen Handelsblad*, 24-9-1871.
- Z.a., 'Binnenland', *Algemeen Handelsblad*, 15-11-1871.
- Z.a., 'Aanbesteding', *Algemeen Handelsblad*, 21-7-1872.
- Z.a., 'Stadsnieuws', *Het Nieuws van den Dag*, 29-6-1873.
- Z.a., 'Binnenland', *De Tijd*, 17-3-1879.
- Z.a., 'Gemeenteraad van Amsterdam', *Algemeen Handelsblad*, 20-3-1879.
- Z.a., 'Plaatselijke commissie van toezicht op het lager onderwijs', *Algemeen Handelsblad*, 4-12-1883.
- Z.a., 'De Achterbuurten', *De Telegraaf*, 29-6-1893.
- Z.a., 'Een prettige ontvangst!', *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 28-9-1893.
- Z.a., 'Uit den gemeenteraad', *Algemeen Handelsblad*, 15-1-1903.
- Z.a., 'Postduif', *De Courant*, 8-12-1910.
- Z.a., 'Onze Kosteloze Ongelukken-Verzekering', *De Courant*, 16-8-1911.
- Z.a., 'Stadsnieuws. Woningbouw van gemeentewege', *Algemeen Handelsblad*, 10-10-1914.
- Z.a., *Ter Voorkoming van Verdere Stedenschennis*, Amsterdam 1918.

- Z.a., 'Dagmeisjes', *De Courant*, 10-9-1921.
- Z.a., 'Amsterdam. Nieuwe straatnamen', *De Maasbode*, 14-3-1922.
- Z.a., 'Faillissementen', *De Maasbode*, 2-6-1922.
- Z.a., 'Wat er van de Ooster-Gasfabriek wordt', *Algemeen Handelsblad*, 5-4-1923.
- Z.a., 'Bouwplannen der Amsterdamsche Bank [...] De Kippenhoek verdwijnt', *De Telegraaf*, 28-4-1926.
- Z.a., 'Uit de Hoofdstad', *De Deli Courant*, 29-11-1932.
- Z.a., 'Sanering van Kattenburg geen sinecure. Gunstige regeling voor bewoners; informatiebureau gesticht', *Algemeen Handelsblad*, 7-4-1962.
- Z.a., 'Brok oude stad wordt gesaneerd. Kattenburgers breken met buurt en bouwen een nieuw bestaan. Men wil wel weg, maar niet naar tuinsteden', *Trouw*, 10-4-1962.
- Z.a., 'Het laatste uur van Kattenburg heeft geslagen', *De Tijd / De Maasbode*, 29-2-1964.
- Z.a., 'Plan Jokinen ten dele verouderd', *Algemeen Handelsblad*, 12-12-1967.
- Z.a., 'Week na overval Hendrik Tabak overleden', *De Volkskrant*, 26-1-1974.
- Z.a., 'Blaaskop zonder geweld ontruimd', *NRC Handelsblad*, 13-1-1982.
- Z.a., 'Ontruiming Blaaskop leidt tot onrust in Amsterdam', *Trouw*, 14-1-1982.
- Z.a., 'Stadsvernieuwing: de voorbereiding', *Gemeentebld 1996 – Bijlage Nota Stuur groep en Werkgroep Stadsvernieuwing*, Amsterdam 1996.
- Z.a., 'Hoe Amsterdam bijna ten onder ging', *Gemeente Amsterdam.nl*, 18-12 2017. <<https://archief10.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20171220104006/https://www.amsterdam.nl/actueel/nieuws/amsterdam-bijna-ten/#h87de30de-a13b-44dc-bbea-7d919afe6efc>>.
- Z.a., 'Welstandscriteria erfgoed', *Welstand Gemeente Amsterdam.nl*, laatst bijgewerkt op 20-12-2019. <<https://amsterdam.welstandinbeeld.nl/welstandscriteriaerfgoed/>>.
- Z.a., 'Afgebroken Amsterdamse schoonheid', *Amsterdam.nl*, 9-10-2020. <<https://www.amsterdam.nl/nieuws/achtergrond/afgebroken-amsterdamse-schoonheid/>>.
- Z.a., 'Sloop Pompenburg kost te veel CO2-uitstoot', *Dagblad 010*, 1-4-2022. <<https://dagblad010.nl/Politiek/sloop-pompenburg-kost-te-veel-co2-uitstoot>>.
- Z.a., 'Bewoners kiezen voor sloop en nieuwbouw voor grondige vernieuwing van de Dichtersbuurt', *Eigen Haard.nl*, 15-9-2022. <<https://www.eigenhaard.nl/eigen-haard/nieuws/2022/bewoners-kiezen-met-sloop-en-nieuwbouw-voor-grondige-vernieuwing-van-de-dichtersbuurt/>>.
- Z.a., 'Amsterdam wil bruine kroeg beschermen met gemeentelijke status', *Het Parool*, 10-11-2023. <<https://www.parool.nl/amsterdam/amsterdam-wil-bruine-kroeg-beschermen-met-gemeentelijke-monumentale-status~b9714138/>>.
- Zantkuijl, H., 'De Stad Verzorgt Haar Erfdeel', in: R. Roegholt, *Levend Amsterdam*, Amsterdam 1987: 12-33.
- Zukin, S., *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford 2009.

Noten

Inleiding

1. Met dank aan René Boomkens, Arnold Heumakers en Gabi van Tussenbroek. Dit boek is een uitwerking van *Amsterdam sloop* (2021) waarmee het enkele passages deelt (Van Elburg en Ronnes 2021).
2. Mathijsen (2013).
3. Z.a. (9-10-2020).
4. Sassen (2001).
5. Thrift (2008) 199.
6. Lefebvre (1991).
7. Voor een antwoord op deze vragen is niet alleen de canon aan bronnen over sloop en (de beleving van) *urban space* afgestoft en opnieuw over het voetlicht gehouden, maar zijn ook nieuwe (archief)bronnen gebruikt en samengebracht.

Hoofdstuk 1

1. Tragbar (2006) 3117-3131. En dit was niet de eerste wet, zie ook Baker en Marano (2017) 833-850.
2. Zie onder meer Burke (1969).
3. Zie Langereis (2001).
4. Langereis (2001) 76. Ten aanzien van sloop in de stad schreven zij overigens bijna uitsluitend over de vernietiging van kerken en kloosters, en veel minder over afbraak van andere gebouwen (Langereis (2001) 44, 49, 76). Voor vergelijkbare discussies in Engeland, Duitsland en Frankrijk zie Camden (1722) 309 en als reflectie Hepple (2003) 159-174 en Langereis (2001) 156.
5. Van Tussenbroek (2023) 45.
6. Van Tussenbroek (2023) 45-52.
7. Van Tussenbroek (2023) 52-53.
8. Speet (2004) 88. In een brief aan Filips de Goede werd geschat dat driekwart van de stad was afgebrand, maar die schatting is wellicht doelbewust overdreven (Van Tussenbroek (2023) 13, 56-57).
9. Van Tussenbroek (2023) 59, 254-256.
10. Van Tussenbroek (2023) 59, 254-256.
11. De Klerk en Schmitz (2023) 11. Tot de uitvin-

- ding van de slangbrandspuit verliep bluswerk moeizaam, meestal met volledig verlies van gebouwen tot gevolg. Zie voor een overzicht van grote branden in Amsterdam tot het midden van de zeventiende eeuw Van Domselaer (1665) 425-430, en voor branden tussen 1652 en 1690, De Klerk en Schmitz (2023) 25-89.
12. Tussenbroek (2019a) 419-442; Van Tussenbroek (2023) 257, 352.
13. De verstening voltrok zich willekeurig en langzaam; tot ver in de negentiende eeuw konden in het centrum houten panden worden aange-troffen.
14. Van Tussenbroek (2023) 13, 257, 262.
15. Tussenbroek (2019a) 419-442.
16. Van Tussenbroek (2023) 60, 65-73. Er werden 25 illegaal gebouwde huizen buiten de muren geteld in 1514, 416 in 1557, 660 in 1562, en 964 in 1564.
17. Van Tussenbroek (2023) 62-64.
18. Abrahamse (2012) 3-5.
19. Daarnaast werden bij herstelwerkzaamheden aan de kade van het Singel in 2017 een aantal stenen van de middeleeuwse stadsmuur gevonden, die na restauratie boven water in de kade-muur zijn geplaatst.
20. Abrahamse (2010) 71-73, 116-117.
21. Abrahamse (2010) 226-227.
22. Breen (1909) 190-196, Van Tussenbroek (2014) 19; Vlaardingerbroek (2009) 24-26.
23. Mulder (2006) 20, 33-36; Krabbe (2018) 20.
24. Mulder (2006) 34.
25. Mulder (2006) 34.
26. Smid (2019) 43; Ronnes (2020) 19. Dit slopen ging tot in de twintigste eeuw door. Zo werden in 1968 de buitenplaats Bijlmerlust en de hofsteden Visserswijk en Buitenrust nog afge-broken voor de bouw van de wijk De Bijlmer. Bijlmerlust is in gewijzigde vorm herbouwd in Abcoude.
27. Von der Dunk (1999) 80-81, 89.
28. Von der Dunk (1999) 89.
29. Vroom (2000) 385; Krabbe (2018) 13.
30. Regels uit 'Het nieuwe Tolhuis der Stad Amster-

- dam' (1859), hier geciteerd uit Vroom (2000) 385.
31. Vroom (2000) 11.
 32. Von der Dunk (1999) 88.
 33. Aerts (2006) 20; Van Tussenbroek (2009) 70-71.
 34. Van Melle en Hell (2019b) 20-21.
 35. Wagenaar (2000) 9-11; Aerts (2006) 101.
 36. Aerts (2006) 19-26. Af en toe werd gekozen voor de oplossing om oude panden te herbestemmen tot pakhuis of bij een buurpand te voegen met het oog op extra woonruimte, maar meestal werd er gesloopt.
 37. Walda (2016) 194.
 38. Aerts (2006) 19.
 39. De uitgebreide lobby eindigde voor de initiatiefnemers in een deceptie. De reconstructie van historische gebouwen is sinds Kalfs adagium 'Behoud gaat voor vernieuwing' en verschillende UNESCO-conventies over reconstructies en authenticiteit niet meer gangbaar (Denslagen (2006) 3-10).
 40. De teloorgang van Amsterdam werd vanaf eind achttiende eeuw wel veel bezongen (Grootes (2000) 137).
 41. De hele frase uit het gedichtje luidt: 'Ik zag den rijkdom binnendruischen / Gewoekerd uit den zouten plas / In volgeladen Haringbuizen / Wier vracht een' ware goudmijn was / (...) Haar' waarde, die nooit scheen te zinken / Verhoogde de eer van 't Vaderland'. Lindeman (1829a).
 42. Schröder (1994) 52-53; Aerts (2006) 17-19.
 43. Aldus een gedicht over de Jan Roodenpoortstoren, Lindeman (1829b).
 44. Lindeman (1829c).
 45. Lindeman belichtte in zijn pamfletten vaker de voor- en tegenstanders van sloop, zelf nam hij meestal geen standpunt in.
 46. Lindeman (1829d).
 47. Smith (2007) 17-18; Hurley (2013); Swenson (2013).
 48. Heumakers (2015) 127-129, 252.
 49. Krabbe (2007) 151-174.
 50. Krabbe (2007) 161. Petra Brouwer heeft aangevoerd dat deze waardering niet vanzelfsprekend was aangezien de Nederlandse architectuur niet naadloos paste in de canon van de Europese architectuurgeschiedenis (Brouwer (2015) 42-53).
 51. Koselleck (1979).
 52. Foucault (1966).
 53. Zie vooral het gedicht 'Rêve Parisien' (Baudelaire (1861) 236-239).

Hoofdstuk 2

1. Denslagen (2004); Mathijssen (2013).
2. Van der Woud (2006) 56-59; Van Ginneken (2023) 87, 92.
3. Vroom (2000) 380; Wagenaar (2000) 25-27.
4. Krabbe (2007) 151, 155-156. Zie bijvoorbeeld Leliman (1860) 421-458 en Weissman (1885) 23-34.
5. Krabbe (2007) 162-164.
6. Hell (2008). Andere ondertekenaars waren bijvoorbeeld de architect David Daniël Büchler en de schrijvers en dichters Willem Hofdijk, Everhardus Johannes Potgieter en Hendrik Jan Schimmel. Veel letterkundigen werden geïnspireerd door hun kennis van de Nederlandse geschiedenis, en sprongen daarom op de bres voor historische architectuur (Vroom (2000) 385).
7. Büchler e.a. (1856); 'M' (1856).
8. Johannes' (1856).
9. Z.a. (9-10-1856); Vroom (2000) 282-383; Aerts (2006) 95-96, zie ook 98.
10. Van Leeuwen (1992) 145-147; Vroom (2000) 381; Krabbe (2007) 160. De rubriek liep twintig jaar lang, van 1847 tot 1866.
11. Tibbe (2005) 73-92, specifiek 80-82.
12. Vroom (2000) 382. Het instituut had al eerder over dit onderwerp vergaderd naar aanleiding van ontwikkelingen in België, waar sinds 1818 in Gent een stedelijke en vanaf 1835 ook een nationale monumentencommissie bestond. Met de aanbevelingen van Thijm werd helaas niets gedaan.
13. Van Hasselt (2023) 185-188.
14. Aerts (2006) 82-83; Smid (2019) 40.
15. Aerts (2006) 75. Dit was ook deels het gevolg van de Gemeentewet van 1852 en het verbieden van de gemeentelijke accijnsheffing in 1865. Achtereenvolgens zijn de Weteringpoort (1841), Raampoort (1845), Weesperpoort (1855), Utrechtsepoort (1857) Zaagmolenpoort (1857), Leidsepoort (1862) en Regulierspoort (1874) afgebroken. Ook de 'Derde Regulierspoort', later in gebruik als Boterwaag, werd in 1874 afgebroken. De stadspoort op het Haarlemmerplein was al in 1837 afgebroken en in 1840 vervangen door een neoclassicistisch exemplaar ter ere van de nieuwe koning Willem II. Ook dat viel niet in goede aarde (Schröder (1994) 52-53). Deze laatste 'nieuwe' stadspoort

- bestaat nog.
16. Knuttel Dzn (1845) IV. Zie ook Van Melle en Wisman (2010) 338-339.
 17. Knuttel Dzn (1845) 5-6.
 18. Ook deze buitenstedelijke bebouwing werd door sommigen gemist. Zo verscheen van de hand van fotograaf Jacobus van Eck het boek *De Amsterdamsche Schans & de Buitensingel* (1948), waarin hij met weemoed teruggacht aan de voorstad van molens en slootjes die eind negentiende eeuw verdween (Van Rossem (2000) 37).
 19. Abrahamse (1997) 9-13.
 20. Vroom (2000) 401. Het Pesthuis fungeerde lange tijd als 'Buitengasthuis', een ziekenhuis dat als voorloper van het huidige Amsterdam UMC geldt.
 21. Zie voor een korte inventarisatie Spangenberg (1994) 220-224; Spangenberg (1995) 254-257.
 22. Van Rooijen (1995) 20; De Rooy (2006) 386.
 23. Vroom (2000) 387-388; Wagenaar (2001) 150-156. In de negentiende eeuw werden achtereenvolgens gedempt: de Goudsbloemgracht (1857, nu Willemstraat), de Anjeliërsgracht (1861, nu Westerstraat), de Begijnensloot (1865), de Nieuwezijds Achterburgwal (1867, Spuistraat), de Houtgracht (1874, nu Waterlooplein), de Le-prozengracht (1874, nu Waterlooplein) het Spui (1882), de Martelaarsgracht (1884), de Nieuwezijds Voorburgwal (1884), de Rozengracht (1889), de Elandsgracht (1891), de Warmoesgracht (1894, nu Raadhuisstraat), de Palmgracht (1895), de Lindengracht (1895). Ook in de twintigste eeuw werden nog acht grachten gedempt. Zie voor een overzicht Frankfurth (2000).
 24. Van Rooijen (1995) 11-12; Vroom (2000) 388; Abrahamse (2006) 33.
 25. Pas toen een machinaal aangedreven pomp- en sluizensysteem in werking werd gesteld, hielden de overstromingen op Abrahamse (2006) 24-34.
 26. Dit gebeurde ook omdat de waterkwaliteit te wensen overliet en veel stankoverlast veroorzaakte. Op veel plekken gebruikte men de gracht als openbaar riool. Het was een probleem dat al in de zeventiende eeuw bestond en had Amsterdam de bijnaam 'een schone maagd met stinkende adem' opgeleverd (Abrahamse (2006) 33-34). Ook buitenlanders merkten het stankprobleem op (Vroom (2000) 380).
 27. Van Rooijen (1995) 18.
 28. Vroom (2000) 386-387; Aerts (2006) 99. Voorstellen waren er onder meer om de Keizersgracht te dempen voor een brede wandelweg in Brusselse stijl, en de ingenieur Adrien Huet stelde voor de Heren- en Keizersgracht te dempen van de Amstel tot aan de Brouwersgracht te dempen om wandelruimte te creëren voor Amsterdammers die te ver van het Vondelpark woonden.
 29. Van Rooijen (1995) 10.
 30. 'S' (1839).
 31. 'L.P.' (1860); Van Rooijen (1995) 20-22; Vroom (2000) 392; Wagenaar (2000) 29-31; Van Rossem (2014) 19-20.
 32. Van Rooijen (1995) 10.
 33. Z.a. (2-11-1861).
 34. Vroom (2000) 390-391. Bij de gemeenteraadsstemming over het dempingsvoorstel was slechts een minimale winst voor de voorstanders.
 35. Gijsbrecht van Amstel' (1883). De vroege monumentenzorgers werden vaker als oudheidminnende leken weggezet (Vroom (2000) 385).
 36. Van Rooijen (1995) 16-17.
 37. Van Rooijen (1995) 19.
 38. Van Rooijen (1995) 24.
 39. Van Rooijen (1995) 13-14; Vroom (2000) 388. Het dempen van grachten was echter erg duur en woog niet overal op tegen de onderhoudskosten van bruggen.
 40. Van Rooijen (1995) 25; Vroom (2000) 392-393; De Rooy (2006) 386.
 41. De basis van het vroege Stedelijk Museum was de collectie Lopez Suasso-de Bruijn (en een bijdrage van de koopman en bankier C.P. van Eeghen). Het museum werd gevuld met stijlkamers uit de afgebroken panden, die werden ingericht met de kunst- en meubilaircollectie van Lopez Suasso-de Bruijn.
 42. Wagenaar (2000) 12-15.
 43. Van Tussenbroek (2014) 22.
 44. Het begrip 'cityvorming' bestond in de negentiende eeuw nog niet, maar het principe is hetzelfde. De oudste, nu bekende vermelding van de term in Amsterdamse context dateert uit 1914. Zie Z.a. (10-10-1914).
 45. Aerts (2006) 95.
 46. Wagenaar (2000) 25-26, zie ook Vroom (2000) 385.
 47. Slob (2015).
 48. Krabbe e.a. (2018) 52-53.
 49. Van Hasselt (2023) 104-143.

50. Van Hasselt (2023) 104-105.
51. Van Hasselt (2023) 112.
52. Van Hasselt (2023) 132.
53. In 2020 werd een project afgerond om de overgebleven stegen uit de onbekendheid te halen door de plaatsing van witte, historische straatnaamborden (Van Eijkeren (2020)). Aan de buitenranden van Amsterdam werden historische dijkjes, weggetjes en slootjes opgeslokt door de almaar uitdijende stad.
54. Z.a. (17-3-1879).
55. Z.a. (20-3-1879).
56. Vaak verwezen de nieuwe namen van de straten en pleinen naar koninklijke figuren of naar historische personen die nauwelijks een band hadden met de stad. Zie hierover bijvoorbeeld Z.a. (19-4-1870).
57. Vroom (2000) 390; Van Well (2006) 11.
58. Aerts (2006) 24.
59. De Stuurs (1873) 330-332.
60. Perry (2004) 74.
61. Duparc (1975) 12-14; Perry (2004) 119-138.
62. Krabbe (2007) 172-174.
63. Smid (2019) 54-56; Van Elburg en Ronnes (2021) 9-10. Deze wet staat bekend als de 'Woningwet 1901', maar werd pas het jaar daarop ingevoerd.
64. Wagenaar (2000) 31-32.
65. Wagenaar (2000) 31-32; Hakker (2015). Het onbewoonbaar verklaren gebeurde tot ongenoegen van de Nederlandsche Bond van Huis- en Grondeigenaren óók op grote schaal in de negentiende-eeuwse buurten (Smid (2019) 55-56).
65. Van Rossem (2014) 24-29. Met de middelen van nu was sanering zeker niet nodig geweest.
66. Van Rooijen (1995) 28-30. Zie voor een overzicht van alle dempingen Van Rooijen (1995) 45-48.
67. Vroom (2000) 393.
68. Meijer en Veth (1901) 15.
69. Zantkuijl (1987) 12; Vroom (2000) 378-379; Wagenaar (2000) 29-31; Van Rossem (2014) 19.
70. Dit kwam vooral door aanhoudende protesten tegen de demping van het Rokin (Van Rooijen (1995) 30-33; Van Bennekom (2023) 41-45).
71. Van Rossem (2000) 44. Een nieuwe poging één van deze doorbraken na de Tweede Wereldoorlog alsnog uit te voeren, mislukte door groot-schalig verzet.
72. De bouw van de Beurs van Zocher verliep destijds ook niet zonder slag of stoot. Op het

Grieks-classicistische ontwerp was vooraf al stevige kritiek, zo blijkt onder andere uit een haast eindeloze reeks vlamdende betogen. Zie bijvoorbeeld 'Een achterneef van Gijsbrecht van Aemstel' (1839); 'Een Onpartijdige' (1840); 'Scrutator' (1840). Zie ook Aerts (2006) 118-120.

Hoofdstuk 3

1. Z.a. (15-01-1903).
2. De historiserende Griekse neostijl van de Beurs van Zocher, in een tijd waarin neostijlen niet langer gewaardeerd werden, verklaart de aversie tegen het gebouw.
3. Caspers en Margry (2017) 85-87, 118.
4. Caspers en Margry (2017) 193-194.
5. Van Melle en Wisman (2011) 192-193; Caspers en Margry (2017) 221-224.
6. Vroom (2000) 396; De Koomen (2007) 304-307.
7. Met de komst van de Druckeruitbouw (1916) verdwenen de fragmenten weer uit het zicht.
8. Wagenaar (2000) 23; De Rooy (2006) 387; Verlaan (2016) 135. Amsterdam is daarom volgens Vincent van Rossem architectonisch vooral een stad van 1850-1940 (Van Rossem (2000) 38). De binnenstad verloor tussen 1870 en 1930 ruim 54.000 inwoners.
9. De Rooy (2006) 387; Lesger (2013) 261.
10. Klöters (2000) 324-325. Daarmee werden ook buurten van 'sociaal onwenselijken' opgeruimd, zoals de 'Duvelshoek' rondom de Reguliersbreestraat.
11. Van Tussenbroek (2023) 21-25.
12. De Bie Leuveling Tjeenk en Van der Steur (1932) 122; Van Rossem (2000) 46.
13. Z.a. (28-4-1926).
14. Halbwachs (1925); Relph (1976); Assmann (2011).
15. Z.a. (29-11-1932).
16. S.v.W. (1950) 94-96.
17. Van Rossem (2014) 32-33.
18. Van Houten (1942) 36.
19. Van Houten (1942) 34-39; Van Rossem (2008) 140-143; Schoonenberg (2012) 221-231. Tot in de eenentwintigste eeuw vond deze praktijk nog navolging, zie hiervoor Rouwhorst (2016).
20. Tillema (1975) 588-592; Vroom (2000) 394; Van Rossem (2008) 138-140; Pfeiffer (2020) 72-73, 78.
21. Vroom (2000) 397. Het is opmerkelijk dat een

- aantal Amsterdamse wijnkopers zich inzetten voor het behoud van historische panden. Naast Boelen was dit bijvoorbeeld ook de eerdergenoemde Dirk Christiaan Meijer. Enkele jaren voor de oprichting van Hendrick de Keyser was Boelen ook medeverantwoordelijk voor de oprichting van Amstelodamum.
22. In feite was De Keyser stadssteenhouwer en beeldhouwer. De titel architect werd in de zeventiende eeuw in Nederland nog niet gebruikt (Van Elburg (2018) 62-70).
 23. Veth was begin twintigste eeuw een van de meest actieve monumentenzorgers in Amsterdam. In 1916 verscheen onder de titel 'Bedreigde Schoonheid' een verzameling essays die hij in de jaren daarvoor had geschreven over sloop(dreiging) in Amsterdam.
 24. Vroom (2000) 395; Van der Tol en Galesloot (2009) 7, 25-27. In praktijk bleef men vooralsnog meestal het begrip 'schoonheid' hanteren.
 25. Naast een kwaliteitscontrole op nieuwbouw werd de commissie vooral in het leven geroepen om het architectenberoep te beschermen en bij nieuwbouw het gebruik van een architect aan te moedigen, in plaats van de in deze periode gangbare praktijk om timmermannen een ontwerp te laten maken. Een positief bijeffect van de Woningwet in 1902 was dat woningbouwverenigingen nu vaker architecten inschakelden om nieuwbouwplannen te laten voldoen aan de regels. Van der Tol en Galesloot (2009) 1-3, 7; Van Bennekom (2020) 22.
 26. Van der Tol en Galesloot (2009) 6.
 27. Hosman (2015) 35; Smid (2019) 74-76.
 28. Vooral de dominantie van Amsterdamse School-architecten werd bekritiseerd. Langslepende conflicten betroffen onder andere het Tropeninstituut en het Lloydgebouw. Van der Tol en Galesloot (2009) 8, 10-11, 20-21, 30-31.
 29. Van der Tol en Galesloot (2009) 34.
 30. Van der Tol en Galesloot (2009) 6, 33-34.
 31. Herwaarden (1998) 146.
 32. Al sinds de jaren '70 van de negentiende eeuw lobbyde De Stuers voor het maken van inventarisaties, na het aannemen van een wet in 1902 werd hier eindelijk een begin mee gemaakt (Tillema (1975) 325-329).
 33. Zantkuijl (1987) 14. Het Amsterdamse deel van de 'Voorloopige lijst der Nederlandsche monumenten van geschiedenis en kunst' was samengesteld onder andere door de architectuurhistoricus E.J. Haslinghuis, de architecten G.C. Six en A.W. Weissman én de eerder genoemde bouwinspecteur Cornelis Visser.
 34. Brinkman (1997) 112-128; Franssen (1997) 2-3.
 35. Deze volgde op het 'Schemaplan voor de Binnenstad' (1931), het eerste plan waarin grootschalige doorbraken en radiaalstraten werden gepresenteerd. Door de crisis werd hier echter amper wat van uitgevoerd (Wagenaar (2000) 33). In de eerdere uitbreidingswijken in de 19de-eeuwse Ring werd begin twintigste eeuw ook al gesloopt.
 36. Van Rossem (2014) 20-24.
 37. Van der Tol en Galesloot (2009) 35.
 38. Vroom (2000) 401.
 39. Brinkman (1997) 116.
 40. Polano en Kuipers (1995) 66-76; De Jong (2018) 16.
 41. Van Laanen (1995) 12-14; De Vries (1995) 230-231.
 42. Haaksman (2005) 15-16.
 43. De Jong (2018) 17-26.
 44. Van Bennekom (2020) 81-89, 106-109.
 45. De Jong (2018) 23, 26. Het streven naar een geïdealiseerd, romantisch beeld van de zeventiende-eeuws architectuur bestond in de restauratiepraktijk al sinds omstreeks 1900 (Vroom (2000) 399-401).
 46. Van Thoor (2004) 62.
 47. Van Bennekom (2020) 149. Alle erfgoedorganisaties in Amsterdam werden door burgemeester Voûte gevraagd zitting te nemen in de commissie die de intellectuelen moest aansturen. Het Koninklijk Oudheidkundig Genootschap weigerde, Vereniging Hendrick de Keyser nam wel deel (Van Bennekom (2023) 151).
 48. Van Bennekom (2020) 130-131.
 49. Berends (1995) 58, 65.
 50. In heel Nederland zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog ongeveer duizend monumenten verwoest, een nog veel groter aantal raakte (zwaar) beschadigd en zou later worden afgebroken. Van Laanen (1995) 27; Foppen (2019) 9-26.
 51. Bosman (2018) 176; De Jong (2018) 19-23; Van Bennekom (2020) 58-61.
 52. Van Bennekom (2020) 26, 134.
 53. Bosman (2018) 169-171; Van Bennekom (2020) 26, 38-44.
 54. Hendrik Westermann, secretaris bij zowel Amstelodamum als Hendrick de Keyser schreef naderhand: 'Zo sloeg de burgerij, om haar leven te rekken, de hand aan hare stad' (Van Bennekom (2020) 126).

55. Van Bennekom (2020) 125-126; Van Bennekom (2023) 158.
56. Galesloot (2010a) ongenummerde inleiding.
57. Hondius (1998) 155-159; Bossenbroek (2001) 63; Kemperman en Piersma (2022) 187.
58. Van Bennekom (2020) 157-161.
59. Prins (2004a) 8; Van Rossem (2014) 35; Van Bennekom (2020) 151-152.
60. Van Bennekom (2020) 80-81.
61. Van Bennekom (2020) 133.
62. Van Bennekom (2020) 133-135.

Hoofdstuk 4

1. Kuipers (2012) 22.
2. Vooral in de rest van Nederland hadden de vijf oorlogsjaren enorme schade veroorzaakt: bombardementen, grondgevechten, maar ook verwaarlozing, leegstand en armoede hadden dramatische gevolgen voor de Nederlandse binnensteden.
3. Wagenaar (2000) 33.
4. Hotke (1959) 15-16.
5. Galesloot (2010b) 18.
6. Van Rooijen (1995) 33-35.
7. Davids (2000) 166.
8. Van Rooijen (1995) 34. Later is weleens gesuggereerd dat Kaasjager de 'extreme' plannen, die nooit zijn uitgevoerd, expres liet uitlekken om de discussie aan te zwengelen. Kaasjager zelf heeft dit altijd ontkend. Ligtelijn (2004) 14-17; De Liagre Böhl (2010) 48-49; Oldenburger (2012).
9. Brinkgreve (1956).
10. Oldenburger (2012).
11. De Liagre Böhl (2010) 49. De vierbaans snelweg die ervoor in de plaats kwam loopt nu dood bij het monumentale pand de Droogbak, gebouwd in 1884 en nu een rijksmonument, dat van de sloop gered werd na veel protesten en een kraakactie.
12. Van Thoor (2004) 68-69.
13. Galesloot (2010a) 20.
14. Van der Veen (1987) 34-38; Prins (2004b) 37-43; Het comité De Stad Amsterdam werd opgenomen in Stadsherstel.
15. Galesloot (2010b) 18. Soms ging het daarbij enkel om behoud van de gevel in het stadsbeeld, waardoor in Amsterdam alsnog veel historische structuren verloren zijn gegaan.
16. Balk e.a. (1981) 13.
17. Heddema (2010) 200-203. De naam Diogenes was een verwijzing naar het tijdschrift 'De Lamp van Diogenes' van Brinkgreve, waarin kritische artikelen verschenen over de bouwen sloopwoede in de binnenstad (Brinkgreve (1987) 44-46; Brinkgreve (2004) 52-55).
18. Bureau Monumentenzorg (1965); Van Thoor (2004) 73-76.
19. Wennekes (1999); Van Tussenbroek (2019b) 183-186.
20. De toren van Abma is in 2021 weer afgebroken, het door Marius Duintjer ontworpen oorspronkelijke silhouet, dat bijvoorbeeld doelbewust uit de zichtas van de Utrechtsestraat was gehouden, is hersteld.
21. Van Tussenbroek (2019b) 190-201.
22. Tillemma (1975) 562; Brinkman (1997) 117-121.
23. Juli 2023.
24. Galesloot (2010a) 22-25, 29.
25. Galesloot (2010a) 27-29.
26. Van Melle en Wisman (2008) 390-391.
27. Verlaan (2016) 142-143.
28. Galesloot (2010a) 34.
29. Galesloot (2010a) 32-36.
30. Verlaan (2016) 145.
31. Verlaan (2016) 149.
32. Z.a. (12-12-1967).
33. Hofland (1981); Mak (2001) 11.
34. Brinkgreve (1970); De Brock (1997) 142-146.
35. Davids (2000) 162.
36. De Liagre Böhl (2010) 238-239; Van Tussenbroek (2010) 111-121.
37. De Liagre Böhl (2010) 239-240; Albers (2021b) 163-164.
38. Davids (2000) 163, 167.
39. In de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1966) werd ook gesteld dat de aanleg van meer wegen voor auto's niet tot sloop van historische binnensteden mocht leiden. Davids (2000) 159-166, 174.
40. Van Tussenbroek (2010) 112-113.
41. Heddema (2004) 21-23; De Liagre Böhl (2010) 239-241.
42. De Liagre Böhl (2010) 241-243. Onder vergelijkbaar verzet was ook in de Jodenbreestraat een schaalvergroting voorkomen (Verlaan (2016) 160-169).
43. Van Tussenbroek (2010) 115; Albers (2021b) 165.
44. Davids (2000) 175-180.
45. Albers (2021b) 165.
46. Hoewel Van Eyck en Bosch door de gemeente waren aangesteld als stedenbouwkundige archi-

- tecten voor de stadsvernieuwing in de Nieuwmarkt, ontwierpen zij ook een vluchtbrug voor de krakers die werd gebruikt bij de ontruiming in 1975 (Albers (2021b) 166-167).
47. Davids (2000) 171-182; Heddema (2004) 24-26; De Liagre Böhl (2010) 243-249.
 48. De Liagre Böhl (2010) 251-255.
 49. Albers (2021b) 168-183.
 50. In 1982 schreef Brinkgreve een uitvoerige reconstructie van de 'litanie van misstappen' die aan de uiteindelijke restauratie voorafgingen, Brinkgreve (1982) 85.
 51. Brinkgreve (2004) 1-15; Heddema (2004) 24-26.
 52. Galesloot (2010b) 19.
 53. De dienst Publieke Werken kreeg al sinds de opkomst van de dempingsvoorstellen in de negentiende eeuw veel kritiek te verduren en had sindsdien bij monumentenzorgers altijd een slechte naam (Vroom (2000) 393).
 54. Verlaan (2016) 151.
 55. Beleggers en ontwikkelaars hadden, zeker in de jaren '60, veel invloed gehad, onder meer omdat ambtenaren van de dienst Stadsontwikkeling hun soms de plannen voorlegden (Verlaan (2016) 151).
 56. Verlaan (2016) 172, 176-177.
 57. Verlaan (2016) 170, 172.
 58. Verlaan (2016) 169-177.
 59. Galesloot (2010b) 19; Verlaan (2016) 148-150. Een op de drie bewoners van de binnenstad was in deze periode tussen de 20 en 29 jaar oud, 30% daarvan was student.
 60. Verlaan (2016) 159.
 61. Verlaan (2016) 176.
 62. Pas midden jaren '80 kwam het Max Euweplein met winkels, woningen en kantoren, een compromis, tot stand.
 63. Galesloot (2010b) 3.
 64. Galesloot (2010b) 2-3.
 65. Smook (1984) 215-216.
 66. Smook (1984) 215-216.
 67. Van Rossem (2014) 24.
 68. Van Rossem (2014) 37.
 69. Z.a. (18-12-2017). Voor een overzicht van naoorlogse stadsvernieuwingprojecten zie Haagsma en de Haan (1985).
 70. Mumford (1961).
 71. Mumford (1961) 525-567.
 72. Verlaan (2016) 145.
 73. Koot (1973) 5. Ton Koot stelde in al in 1961 de bundel *Strijd om schoonheid* samen (1961) met artikelen van Jan Veth, Ruud Meischke en natuurlijk Brinkgreve.
 74. Koot (1973) 41-42, 50.
 75. Welsen (1974) 72.
 76. Abrahamse en Noyon (2007) 6-7, 83-88, 97, 100, 113, 162-163.
 77. Abrahamse en Noyon (2007), 97, 163.
 78. Abrahamse en Noyon (2007), 162.

Hoofdstuk 5

1. Bierenbroodspot (1987) 80-89; Vroom (2000) 399; Prins (2004b) 36; Galesloot (2010b) 26; De Liagre Böhl (2010) 52-53; Van Rossem (2014) 38-42. Voor het behoud van het negentiende-eeuwse erfgoed werd in 1984 het Cuypersgenootschap opgericht.
2. Galesloot (2010a) ongenummerde inleiding; Galesloot (2010b) 2-3.
3. Z.a. (1996).
4. Van den Berg (2016) 49-50.
5. Schilt (1007) 107; Albers (2021b) 4.
6. Galesloot (2010a) 37-38; Albers (2021b) 4.
7. Albers (2021b) 13.
8. Schilt (2007) 109; Albers (2021b) 16.
9. Bor (2014) 66.
10. Bor (2014) 73.
11. Bor (2014) 33, 74; De Liagre Böhl (2010) 301.
12. Kroon (1982).
13. Brinkgreve (1954) 22.
14. Verlaan (2016) 136-137.
15. Boers (1984).
16. Boers (1984) 5.
17. Boers (1984) 5.
18. Komrij (1991) 102, 111.
19. Komrij (1991) 35, 106.
20. Komrij (1991) 35, 78.
21. Galesloot (2010b) 27, 29.
22. Zie hierover uitgebreider Van Es en Voerman (2018) en Blom en Timmer (2019).
23. Bolhuis (2000); zie ook de kaart bijgevoegd bij de atlas van Van Haaren (2004).
24. Fels (2007) bijlage 2.
25. Schilt (2007) 108.
26. Schilt (2007) 111.
27. Van den Biggelaar (2018) 157; Schilt (2007) 111; Van Tussenbroek (2018) 169. Een uitzondering daarop waarbij de oudbouw als inspiratie heeft gediend voor de nieuwbouw is, aldus Schilt, bijvoorbeeld Derde Oosterparkstraat 75-101.
28. Abrahamse (2003).
29. Galesloot (2011b) 44.

30. Galesloot (2010b) 8-9.
31. Galesloot (2010b) 6-7.
32. Verlaan en Albers (2022) 497-498. Dit gebeurde in 1970 door toedoen van door de toenmalige wethouder Han Lammers. In andere delen van de stad had deze wethouder minder moeite met sloop.
33. Verlaan en Albers (2022) 505.
34. Amsterdam is met afstand de hekkensluis. Vrijwel alle grote steden gingen de hoofdstad voor, het merendeel had al ruimschoots vijftien jaar een beschermd stadsgezicht, waaronder Breda (1967), Hoorn (1970), Den Haag (1971), 's-Hertogenbosch (1972), Utrecht (1975), Delft (1978), Gouda (1978), Leiden (1981), Leeuwarden (1982), Maastricht (1982), Middelburg (1985), Bergen op Zoom (1986), Zutphen (1986), Alkmaar (1988), Deventer (1988), Haarlem (1990), Groningen (1991) en Zwolle (1993).
35. In de Spuistraat voorkwam studentenprotest de sloop van het 'witte huis' op de hoek van de Raadhuisstraat. Dit huis werd door Eelke van Houten in de jaren '40 nog genoemd als voorbeeld van lelijke nieuwbouw (Van Houten (1942) 16). In de binnentuinen van de grachtengordel verdwenen in dezelfde periode honderden tuinhuizen, die vroeger karakteristiek waren voor de siertuinen van de Amsterdamse grachtengordelbewoners.
36. Koster en Schilt (2008) 10.
37. Van Rossem (2000) 38; Galesloot (2010b) 20-21. Tussen 1950 en 1990 zijn de volgende kerken in de stad afgebroken: de Eilandskerk (gesloopt in 1950), de Overtoomkerk (1954), de Sint-Augustinuskerk 'de Star' (1955), de Raamkerk (1964), de Maria Magdalenakerk (1967), de Sint-Willibrorduskerk buiten de Veste (1970), de Rehobothkerk (1971-1972), de Koepelkerk (1972), de Funenkerk (1975), de Sint-Augustinuskerk in West (1977), de Kapel van Sint Josephs Gezellen-Vereeniging (1977), de Sint-Annakerk (1978), de Prinsessekerk (1982), de Sint-Bonifatiuskerk (1984), de Sint-Vincentiuskerk (1989), de Waalkerk (1989) en De Liefde (1990).
38. Of, zoals een commentaar van de website de mooiste gesloopte kerk, over de sloop schreef: 'Ik vergeef het ze nooit'. <https://www.mooiestegeslooptekerken.nl/kerken/koepelkerk/>. Geraadpleegd 15-10-2023.
39. De villa's aan het water werden vervangen door de impopulaire kantoortorens van de architect Frans van Gool. Gerrit Komrij fulmineert tegen deze kantoorgebouwen en tegen de 'artistieke prietpraat' van Van Gool in *Het boze oog*: 'Die twee wolvenesten dus. 'Wat ik daar gemaakt heb,' vertelt F.J. van Gool in een interview, 'is een solo van 312 ramen, zo heb ik het willen maken, dat is mijn karakter. (...) Door die solo van 312 ramen ontstaat een lichte verwarring en relativering van de omgeving, die ik nodig had om én dit gebouw én de omgeving over-eind te houden. Ik heb het gebouw voldoende ego meegegeven maar niet zoveel dat de omgeving wordt doorgeprikt.' Ego? Verwarring? Het karakter van een solo? Is de omgeving een ballon?'. Komrij (1991) 10.
40. Van Melle en Wisman (2009) 456-457.
41. Z.a. (26-1-1974).
42. Van Leeuwen (2015); Ruim dertig jaar na de kraak zijn de panden in 2015 ontruimd, wat – voor het eerst in lange tijd – tot krakersopstootjes leidde (Bockma (2015)).
43. Duivenvoorden (2000).
44. Lans (2015).
45. Galesloot (2010b) 20.
46. Roele (2020a). Op het moment van schrijven zijn er in het centrum van Amsterdam nog tenminste zes panden gekraakt, meestal als protest tegen leegstand als gevolg van het beleid van corporaties en beleggers.
47. Galesloot (2010b) 26.
48. Van Rossem (2000) 39; Galesloot (2010b) 22, 26. In 1989 verscheen de *Inventarisatie Gordel 20-40*, waarin stedenbouwkundige aspecten per buurt beschreven staan. Dit kan worden gezien als een voorloper op de ordekaarten.
49. Galesloot (2010b) 22. Vanaf de jaren '90 werden in Amsterdam jongere monumenten (gebouwd na 1850) geïnventariseerd op basis van het 'Monumenten Inventarisatie Project' en het 'Gemeentelijke Monumentenproject'. Een deel hiervan belandde alsnog in de rijksmonumentenregisters. Het andere deel, in eerste instantie ging dat om 914 panden, werd aangewezen als gemeentelijk monument (Schoonenberg (2007)).
50. Kuhnert en Leps (2017) passim.
51. Kok (2023) 110.
52. Uitermark, Duyvendak en Kleinhaus (2007) 128-129.
53. Uitermark, Duyvendak en Kleinhaus (2007) 127.

54. Jonker-Hoffrén (2023).
 55. De ordekaarten waren aanvankelijk bedoeld om te kijken welke panden in aanmerking kwamen voor de subsidie 'Beter Verbeteren'. Er was bij de eerste kaarten geen eenduidig waarderingssysteem (Galesloot (2010b) 28).
 56. Z.a. (20-12-2019).
 57. Habicht (2018) 45.
 58. Ronnes e.a. (2018). Verschillende stadsdelen gaan op een verschillende manier om met het ordesysteem.
 59. Habicht (2018) 46.
 60. Habicht is van mening dat dit kan door de toevoeging van een extra hoofdstuk aan de Erfgoedverordening, door de orde 2-panden op te nemen in bestemmingsplannen, of door ze te verankeren in de Omgevingswet ((2018) 47).
 61. Huizinga (1950) 71-72.
 62. Commentaar Martijn de Moor, Bureau Mattie en De Moor.
 63. Monden (2009); Verkroost (2018).
 64. Galesloot (2010b) 25-26; Van Melle en Hell (2019a) 20-21.
 65. Brinkgreve (1997) 58-65.
 66. Brinkgreve (1997) 59, 61. Ook zou al in de jaren '80 de 'bouwvalprocedure' toegepast zijn: door dakpannen weg te halen bracht regenwater zoveel schade toe dat sloop haast onvermijdelijk werd.
 67. Van Melle en Hell (2019a) 20-21.
 68. Brinkgreve (1997) 61-64. Brinkgreve haalt Vincent van Rossem aan die de hoofdamtbenaar pareerde door zijn opmerking een 'ranzig cliché' te noemen.
 69. Van Melle en Hell (2019a) 20-21.
 70. De Roever e.a. (1994); Toebosch (2011).
 71. Hielkema (1994) 260-264; Van den Biggelaar (2018) 62-89; Van Melle en Hell (2019c) 22-23. Michiel Jonker schreef in 1982 een doctoraal-scriptie over *De huisvesting van de Universiteit van Amsterdam, 1632-1980*. In het kader van zijn scriptie, maar in het kader van dit boek wat minder, heeft hij zich lang geleden, met Dick Schuiling ook van de UvA, beijverd om het Maupoleum verwijderd te krijgen. Ze hebben daartoe een videofilm gemaakt die begin met een opname van het Maupoleum overdwars, waardoor het leek alsof het een wolkenkrabber was.
 72. Boom (2001).
- ## Hoofdstuk 6
1. Oorthuys e.a. (2000). Vanaf 1994 hield *Ons Amsterdam* in de rubriek 'Bouwen & slopen' ook sloopprojecten bij.
 2. Heddemma (2002).
 3. Oorthuys e.a. (2000) 1.
 4. Heddemma (2002). Het eerste nummer van het tijdschrift behandelt dertig gebouwen, zoals de Cineac (1934) in de Reguliersbreestraat en de Lekstraatsynagoge (1937), maar ook een huizenblok van Berlage in Oost.
 5. Wolthekker (2019).
 6. Galesloot (2010b) 22. 39; Schilt (2011) 139-144.
 7. Denslagen (2006) 5.
 8. Mens (2020) 23-24, 36.
 9. Griffioen (2023). Griffioen uitte in dit artikel zijn zorgen over de terugkeer naar sloop als een sociaal beleidsinstrument. Over Nieuw-West bestaan er ook nu veel zorgen, onder andere over de stedenbouwkundige invulling van de nieuwe Meervaart aan de oevers van de Sloterpas, die afbreuk doet aan het oorspronkelijke ontwerp en een bedreiging vormt voor de status van beschermd stadsgezicht.
 10. Zie bijvoorbeeld Van Rossem (2014) 42-47; Mens (2020) 20.
 11. Beeksmas en De Cesari (2019), passim.
 12. Beeksmas en De Cesari (2019) 982, 986-988. In 2018 verhuisde het museum naar een onder architectuur ontworpen nieuw 'paviljoen'. Beeksmas en De Cesari tonen aan dat strijd om het behoud van oudbouw net zomin als sloop bijdraagt aan inclusiviteit: Pro-West en de medewerkers en vrijwilligers van het Van Eesterenmuseum zijn bijna allemaal hoogopgeleid en wit, de meerderheid van de buurt voelt zich niet betrokken bij het museum en maakt zich meer zorgen om achterstallig onderhoud dan om erfgoedwaarden. Nu de buurt *gentrified* is en geformeerd in architectuurhistorische zin, is het moeilijker voor de nieuwkomers om zich te kunnen identificeren met hun wijk.
 13. Ook de Schoonheidscommissie, nu Welstandscommissie en later Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, merkte dit vanaf de jaren '90 op (Galesloot (2010b) 38-39).
 14. Madden en Marcuse (2016).
 15. Schilt (2007) 117.
 16. Schilt (2007) 116.
 17. Schilt (2007) 117.

18. Tweet (nu 'Post' genoemd) van Cody Hochstenbach, 1-2-2018. Zie ook Hochstenbach (2023). De ongelijkheid is toegenomen, het aantal corporatiehuizen neemt af.
19. Kok (2023) 188.
20. Kok (2023) 14, 75.
21. Kok (2023) 153.
22. Z.a. (15-9-2022).
23. Alewijnse (2022). In Jip en Janneke-taal ('We willen dat er meer én meer verschillende soorten woningen komen. Zodat er verschillende mensen en huishoudens in de buurt kunnen wonen. Ook willen we dat je straks (nog) beter woont in de Dichtersbuurt') wordt van alles uitgelegd, maar of terugverhuizen wel of niet mogelijk is wordt vaag gehouden met de opmerking dat dit ligt aan 'de planning'. Zie ook vorige noot.
24. Alewijnse (2022).
25. Dominicus (2022). 'Veel bewoners van de Dichtersbuurt wonen er fijn, maar zijn niet tevreden over de kwaliteit van hun woningen. Ze vinden ze te klein en ze hebben last van kou, tocht, vocht en geluidsoverlast. Zij kiezen nu voor een ingrijpende stap: sloop'.
26. Z.a. (15-9-2022).
27. Z.a. (15-9-2022).
28. Van Dijk, Tenpierik en Van den Dobbelsteen (2014) 21-34; Koops (2023); Witman (2023).
29. Z.a. (zonder datum) 66-69.
30. De Jonge (2005) 9; Pereira Roders (2007). Zie ook latere publicaties van dit tweetal over dit onderwerp.
31. Zie bijvoorbeeld Rodwell (2007); Merlino (2015) 70-85; Baker e.a. (2021) 176-194.
32. Booth (2021).
33. Harrabin (2022).
34. Billings (2023).
35. Butler (2023).
36. Z.a. (1-4-2022).
37. Folkerts (2022); Ronnes en Van Elburg (2022).
38. Naaktgeboren (2023); Oerlemans (2023); Vinckenoo (2023).
39. Damen (2018).
40. Laan (2012); Laan (2017).
41. Bunschoten (2023); Z.a. (10-11-2023).
42. Dekker (2018) 8-10, schetst de strijd van wanhopige buurtbewoners die in een poging de buurt te redden, van het kastje naar de muur worden gestuurd, op dwaalsporen terecht komen, en het verboden wordt te demonstreren.
43. Hulsman (2020).
44. Couzy (2019) 390.
45. Couzy (2019). Van Doornink heeft een aantal eerste stappen genomen om het uitbouwen in te dammen, het is nog te vroeg om te kunnen concluderen of dit beleid effect zal sorteren.
46. Luijters (2023).
47. Boomkens (1998); Davis en Monk (2007).

Conclusie

1. Thrift (2005) 134. Idealistisch waren bijvoorbeeld het platform CIAM en de verschillende futuristische stromingen.
2. Jacobs (1961).
3. Heumakers (2015) 25-136.
4. Enjuto-Rangel (2007) 140.
5. Dit idee werd geïncorporeerd in de marxistische kritiek op de stad en op sloop, die naast politiek ook economisch was.
6. Zie bijvoorbeeld Harvey (1973); Castells (1983) 335.
7. Tung (2001) 16.
8. Zie van haar hand hierover Sassen (2001) en Sassen (2014).
9. Van debat is ook geen sprake als sloopvergunningen worden aangevraagd (de overgrote meerderheid van de aanvragen wordt in een standaardprocedure simpelweg vergund zonder dat iemand deze inhoudelijk heeft hoeven beoordelen) niet in de rechtbank, en Welstand is pas aan zet als er sprake is van nieuwbouw – als de sloop kortom al heeft plaatsgevonden.
10. Zukin (2009). Zie hierover ook Herzfeld (2010) 259-267.
11. Boer (2023).
12. Bourdieu (1979); Aigner (2016) 190.
13. Temminck Groll, geciteerd in Van Welsen (1974) 5. Zie ook De Botton (2006).
14. Het is tegenwoordig de *communis opinio* dat het erfgoed-bewustzijn zich eind negentiende eeuw ontwikkelde in tandem met het nationalisme en dat de wens monumenten te behouden alles te maken had met de creatie van een nationale identiteit.
15. Gandy (2017) 353-374.
16. Huizinga (1929) 110. In het verlengde daarvan ligt het idee dat de mogelijkheid fysiek contact te maken met het verleden, de 'aanraakbaarheid' ervan, ook nodig is om de geschiedenis te kunnen begrijpen (Van Tussenbroek (2015) 26).
17. Poulos (2011) 144-156. Er wordt door auteurs

- wel onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten authenticiteit, zoals contextuele authenticiteit (het historische object bevindt zich nog op de oorspronkelijke plek), materiële authenticiteit (het historische object is echt oud) of functionele authenticiteit (het historische object heeft nog dezelfde functie als het in het verleden had): het woonhuis is een van de zeer weinig objecten die op al deze punten authentiek is.
18. Bakker en Westerduin (2023); Huf (2023); Rustema (2023).
 19. Oorthuys (2000) 1.
 20. Denslagen (2004) 87.
 21. Smith en Campbell (2017) 613.
 22. Kok (2023) 22.
 23. Kennedy (1995) 146-217.
 24. Krul (2007) 265-303.
 25. Krul (2007). Een volgens Krul Nederlandse neiging tot presentisme, nutsdenken en neoliberalisme maakt bovendien dat we de voorkeur geven aan maatschappelijke activiteiten die gericht zijn op het oplossen van problemen in het heden.
 26. Holtorf (2015); DeSilvey (2017).
 27. Gandy (2017) 353-374.
 28. Sennett (2018) 1-30.
 29. Berman (1981).
 30. Thrift (2005) 138.
 31. Rossi (1984) 87-88.
 32. Binder (2019) 29.
 33. Augé (1995) 52-78.
 34. Zie de eerder genoemde teksten van Lefebvre, Jacobs en Sennett, en Blokland (2003), waarin zij wijst op het feit dat het samen leven in een wijk, leidt tot gedeelde geschiedenissen.
 35. De Certeau (2011).
 36. Soja (1996).
 37. Deze lokale, historische plek wordt eerder belangrijker dan minder belangrijk onder invloed van globaliseringsprocessen, reden waarom ook wel van globalisering gesproken wordt.
 38. Sennet (1990).
 39. Sennet (1978) 12; Augé (1995) 52-78.
 40. Harvey (2012) x-xi.
 41. Benjamin (2002 [1931]) 9.
 42. Van Tussenbroek (2019b); Van Rossem (2014) 24.
 43. Boomkens (2010) 335.
 44. Castells (1983); Davids (1990).
- ## Case studies
1. Jayasena en Schmitz (2012) 115-141.
 2. Gemeente Amsterdam, Kadastraal Archief, Sectie H nummer 689, leggerartikel 867 en opvolgende leggers.
 3. Heijbroek en Schmitz (2014) 54-55.
 4. Jayasena en Schmitz (2012) 125-126 en 128, daarnaast specifiek Gemeente Amsterdam, Notariële archieven, archiefnummer 5075, inventarisnummer 2412A, aktenummer 152163 en Kadastraal Archief, Sectie H nummer 688, leggerartikel 1679 en verder.
 5. De letters vallen vooralsnog niet goed te koppelen. Jan de Vos kocht het pand in 1809 van Anna Margaretha Strick. Wellicht verklaart dit de 'S'.
 6. Jayasena en Schmitz (2012) 125-126 en 128-129 en Gemeente Amsterdam, en Kadastraal Archief, Sectie H nummer 687, leggerartikel 1449 en verder.
 7. <https://www.gebouwddin.amsterdam.nl/main.asp?action=display_html_pagina&name=detailpagina&booMarge=-1&item_id=574>. Geraadpleegd 30-11-2022.
 8. Jayasena en Schmitz (2012) 130.
 9. <<https://www.joodsmonument.nl/en/page/154250/samuel-granaat>>, geraadpleegd 1-10-2021.
 10. Z.a. (4-2-1769).
 11. Boer (2014) 54.
 12. Prins (1993) 91-132.
 13. Prins (1993) 100, 115.
 14. Van der Woud (1987) 339.
 15. Allart (1788) 267.
 16. Gemeente Nieuwer-Amstel, Kadastraal Archief, Sectie R nummers 1033-1034-1035, leggerartikel 5742 en Gemeente Amsterdam, Kadastraal Archief, Sectie T nummers 1033-1034-1035, leggerartikel 127, naar Sectie T nummers 1615-1616-1616, leggerartikels 127 en 2332.
 17. Z.a. (14-3-1922).
 18. Gemeente Amsterdam, Bouw- en omgevingsdossiers, dossier 53391.
 19. <<https://www.rochdale.nl/schimmelstraat>>, geraadpleegd 4-10-2022.
 20. Aerts (2006) 220-222.
 21. 'H.' (1885).
 22. Niessen (1996) 65-74; Schilt (2001); Slicht (2013).
 23. Z.a. (5-4-1923).

24. Lutgert en Reedijk (1996) 3-4, 11-16, 42-62; Kleijn (2020) 6-9.
25. Kalk (2020).
26. Gemeente Ransdorp, Kadastraal Archief, Sectie A nummers 632 en 715, leggerartikel 782.
27. Hoogwoud (2012).
28. Jongh (1913) 418.
29. Zie bijvoorbeeld Gemeente Amsterdam, Kadastraal Archief, Amsterdam W, 1939, hulpkaart 829. De verschillende, niet op elkaar aansluitende kadastrale nummers wijzen op verschillende bouwperiodes.
30. Gemeente Amsterdam, Kadastraal Archief, Sectie W nummer 1106, leggerartikel 254.
31. Gemeente Amsterdam, Archief van de Dienst Bouw- en Woningtoezicht: bouwtekeningen, 1903, dossier 5221.
32. Gemeente Amsterdam, Archief Woningkaarten.
33. Zie onder meer 'Drie topmannen Amsterdamse bouwbedrijven opgepakt voor corruptie en fraude', <<https://www.at5.nl/artikelen/179057/drie-topmannen-amsterdamse-bouwbedrijven-opgepakt-voor-corruptie-en-fraude>>, geraadpleegd 3-10-2022.
34. <<https://mulgroep.nl/projecten/wibautveste/>>, geraadpleegd 3-10-2022.
35. Over de sloop van Kattenburg is veel geschreven, zie bijvoorbeeld Kruizinga (1966); Heijdra (1999) en Vermaas (2006).
36. Z.a. (29-6-1893).
37. Galesloot (2010a) 38.
38. Galesloot (2010a) 38-39.
39. Z.a. (7-4-1962).
40. Z.a. (29-2-1964).
41. Z.a. (10-4-1962).
42. Z.a. (28-9-1893).
43. Z.a. (4-12-1883).
44. Gemeente Amsterdam, Kadastraal Archief, Sectie S nummers 3759-3761 en 3826-3835, leggerartikels 901 en 1182.
45. Gemeente Amsterdam, Archief Woningkaarten.
46. Van der Laar (1981).
47. Hendriks (1982).
48. Z.a. (14-1-1982).
49. Z.a. (13-1-1982).
50. Bakker (zonder datum); De Liagre Böhl (2015).
51. Abrahamse (2010) 255-256.
52. Grooteman (2012); Meershoek (2016).
53. Provoost (2003) 35.
54. Meershoek (2016).
55. Galesloot (2010a) 29.
56. Karstkarel (1986).
57. Karstkarel (1986).
58. Heg (1986); Salomons (1987); Van Ooij (1989).
59. Bol (1990) 1859-1863.
60. Bol (1990) 1859-1863; Beumer en Van Lier (2015) 6-7.
61. Z.a. (24-9-1871); Z.a. (15-11-1871); Z.a. (21-7-1872).
62. Z.a. (29-6-1873).
63. De Baar (2015) 9.
64. Gemeente Amsterdam, Kadastraal Archief, Sectie T nummers 1932-1945, leggerartikel 77.
65. Gemeente Amsterdam, Dienst Bouw- en Woningtoezicht: bouwtekeningen. Dossiernummer inmiddels niet meer traceerbaar door vervallen adres.
66. Z.a. (8-12-1910).
67. Z.a. (16-8-1911). De verzekeringsmaatschappij in kwestie adverteerde wekelijks aan wie zij geld hadden uitgekeerd. Er werden standaardtarieven gehanteerd, waarbij iemands overlijden 400 gulden opleverde.
68. Gemeente Amsterdam, Archief Woningkaarten.
69. Roele (2020b).
70. De totstandkoming van het plan voor Transvaalkade 36 is in nevelen gehuld. De firma deed het pand nog tijdens de bouw over aan een particulier, de bouwkundige Johannes Aloysius de Waal, die het bouwplan iets liet wijzigen en de achtergelegen binnentuinen liet volbouwen met een werkplaats. Het pand werd door deze wijziging intern verbonden aan de achtergelegen bebouwing in de Transvaalstraat.
71. Z.a. (10-9-1921).
72. Van Belle (1917) 5; Van Tuyll, van Serooskerken (1921) 367; Z.a. (2-6-1922).



ISBN 978-90-831136-9-2



9 789083 113692 >