

SLOOP

Hanneke Ronnes & Wouter van Elburg

SLOOP

Utopie en protest in Amsterdam van 1800 tot nu



Inhoud

Inleiding 9

1 Palimpsest van de vroege stad 17

2 Modernisme en nationalisme, de 19de eeuw 35

3 Socialistische utopieën, schaalvergroting en de oorlog, 1900-1945 57

4 Functionalisme en cityvorming, 1945-1975 77

5 Blinde vlekken, 1975-2000 103

6 Historisch Amsterdam en het grote geld, de 21ste eeuw 127

Conclusie 139

Case studies 153

Woonhuizen en winkels 155

Stadspoorten 161

Verwaarloosde woningen 165

Gasfabrieken 169

Boerderijen 171

Hofjes en verzorgingshuizen 175

Speculatie 179

Kattenburg 181

Een arbeidersstraat 187

Krakers tegen Schaeffer 189

De Jodenbuurt 193

Het eerste kinderziekenhuis 199

Nieuwe stadsvernieuwingsgolf 203

Particuliere sloop 207

Literatuur 211

Noten 227

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 ‘sfervol’ 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 sloopuitbarsting 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 ‘misanthropische’ *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)