AMSTERDAM, BIJNA GESLOOPT

AMSTERDAM, BIJNA GESLOOPT

Walther Schoonenberg

HET VERHAAL VAN DE WEDEROPBOUW VAN DE BINNENSTAD

2026 Prometheus Amsterdam



Dit boek verschijnt in samenwerking met de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB). Het is gemaakt ter gelegenheid van de tentoonstelling *Amsterdam, bijna gesloopt*, die van 28 november 2025 tot 29 maart 2026 wordt gehouden in het Grachtenmuseum.

De uitgever heeft getracht alle rechthebbenden te achterhalen. Aan hen die desondanks menen aanspraak te kunnen maken op enig recht, wordt verzocht contact op te nemen met Uitgeverij Prometheus, Herengracht 48, 1015 BN Amsterdam.

© 2026 Walther Schoonenberg
Omslagontwerp Jan van Zomeren
Foto omslag Maarten Brinkgreve / VVAB, Kalkmarkt 13-12-11, hoek Binnenkant (bewerkt en ingekleurd met kunstmatige intelligentie)
Foto auteur Jeannette Huisman
Lithografie afbeeldingen Pixel-it
Zetwerk Mat-Zet bv
www.uitgeverijprometheus.nl
ISBN 978 90 446 6124 8

Inhoud

Inleiding 7

1 Cityvorming 15
2 Een integrale visie 33
3 Wederopbouwplannen 49
4 Stadsherstel 65
5 De Nieuwmarktbuurt 83
6 De Jordaan 101
7 Het Huis De Pinto 129
8 Het monumentenherstel 151

Epiloog 185

Voorbeelden 194
Noten 227
Beeldverantwoording 243
Literatuur 245
Register 253

Op de website https://www.amsterdam-monumentenstad.nl is veel extra informatie en beeldmateriaal te vinden als bijlage bij dit boek.

1. Cityvorming

De ontwikkeling van de Amsterdamse binnenstad in het begin van de twintigste eeuw staat vooral in het teken van de zogenaamde cityvorming. Dit woord verwijst naar het Londense voorbeeld, the City of London, waar voor het eerst een modern zakencentrum ontstond. Bij deze ruimtelijke ontwikkeling maakt de woonfunctie langzaam maar zeker plaats voor centrumfuncties, zoals kantoren en hotels. Tegelijkertijd vergde het proces van cityvorming stedenbouwkundige ingrepen om de beoogde economische functies mogelijk te maken en de verwachte toevloed van verkeer als gevolg daarvan in goede banen te leiden. Dit proces kwam in een stroomversnelling na de opening van het Centraal Station (1889). De Spuistraat en de Nieuwezijds Voorburgwal werden gedempt om verkeersroutes te creëren voor het verkeer van en naar het Centraal Station. Daarvoor werd zelfs de grachtengordel doorbroken, waardoor de Raadhuisstraat tot stand kwam (afb. 4).[1] En in hoog tempo verrezen vooral maar niet alleen in het stadshart banken, verzekeringsmaatschappijen, warenhuizen, kledingmagazijnen, hotels, restaurants, et cetera. De modernisering van de van oorsprong zeventiende-eeuwse koopmansstad in een moderne stad hield in dat de binnenstad steeds meer dienst ging doen als een zakencentrum, terwijl het aantal inwoners en het aantal woningen snel daalde. In het stadshart verdween tussen 1870 en 1930 meer dan 30 procent van het woningbestand, in de grachtengordel ongeveer 18 procent.[2] In deze periode verloor de binnenstad meer dan 54.000 inwoners, terwijl de bevolking van de gehele stad in dezelfde periode steeg van 270.000 naar bijna 800.000 inwoners, dus bijna verdrievoudigde.

Vooral in de eerste drie decennia van de twintigste eeuw is in de binnenstad veel gesloopt. Een enkele keer ging het om een spraakmakende



4. Afbraak van de huizen van de Heren- en Keizersgracht voor de aanleg van de Raadhuisstraat, op de voorgrond de gedempte Warmoesgracht, 1896. Foto Jacob Olie, Stadsarchief (afb.best. 10019A000170)

afbraak, zoals bijvoorbeeld de afbraak van de Heilige Stede, de middeleeuwse kerk aan de Kalverstraat, in 1908, maar de meeste bebouwing verdween geruisloos.[3] Tegelijkertijd verrees in het oude stadshart veel vervangende nieuwbouw, vaak gericht op de nieuwe cityfuncties.[4] Er is echter een groot inhoudelijk verschil tussen de cityvorming van de negentiende en die van de twintigste eeuw. In de negentiende eeuw bleef de stedenbouwkundige structuur, ondanks grachtendempingen en verkeersdoorbraken, vrijwel in stand.[5] Ook de historische verkaveling bleef grotendeels gehandhaafd: er werden wel kavels tot grotere eenheden samengevoegd, maar de schaalvergroting bleef relatief beperkt. Na de verticale schaalvergroting, waarbij de woonfunctie uit het zakenpand verdween, volgde de horizontale schaalvergroting, waarbij buurpanden bij het zakenpand werden getrokken. Grootschalige nieuwbouw vergde veel kapitaal, doordat hiervoor veel kavels moesten worden gekocht of onteigend. Dat lukte zelden, waardoor de historische parcellering bepalend bleef voor de maatvoering van de meeste

nieuwbouw. Veel architecten beschouwden juist deze kleinschaligheid kenmerkend voor de Amsterdamse binnenstad. In een artikel waarin hij zich tegen demping uitsprak, merkte architect Hendrik Petrus Berlage (1856-1934) op dat de kwaliteit van de binnenstad bestond uit pittoreske doorkijkjes en geen enkel monumentaal gebouw tussen de 'tallooze onregelmatige woonhuizen'.[6] De ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad kwam, ook volgens andere architecten, uit haar verhoudingen voort, zoals de geringe bouwhoogte in verhouding tot de breedte van de grachten, en de aaneenrijging van gelijke kavels, die allemaal een verschillende invulling kenden.

Visueel kon de binnenstad een bepaalde mate van schaalvergroting door samenvoeging van kavels aan, maar in de twintigste eeuw, vooral na de Eerste Wereldoorlog, bereikte het inpassingsvermogen een kritische grens: verdere schaalvergroting zou de binnenstad onherstelbaar aantasten. Volgens architect Albert Boeken (1891-1951) bestond er in de stad een 'geweldige reserve aan ruimtelijkheid' in de binnenstad, waarmee hij doelde op 'de verhouding tussen de stedenbouwkundige ruimte en de in de tijd van de aanleg te verwachten bebouwing'.[7] Deze reserve stelde Amsterdam in staat steeds grotere gebouwen in het stadsbeeld op te nemen 'zonder zijn karakter te verliezen […]. Pas door de grote kantoorgebouwen van de laatste halve eeuw [de eerste helft van de twintigste eeuw, W.S.] is de grens overschreden. […] Bouwwerken van zulk een omvang […] verpletteren door hun grote afmetingen het harmonische stadsbeeld.' Boeken pleitte niet voor traditionele nieuwbouw, maar wel voor een beperking van maat en schaal én voor een rijkere detaillering van de nieuwbouw. Volgens hem ging 'de gehele ontwikkeling, in al haar stadia, één richting uit, namelijk de richting van de vergroting van de schaal en ook de vereenvoudiging van de vorm'. Dat was volgens Boeken het grote kwalitatieve verschil tussen de cityvorming van de negentiende en de twintigste eeuw. Bovendien bestond er een kwantitatief onderscheid. Niet alleen namen de gebouwen in omvang toe, het ging ook om een veel groter aantal nieuwbouwprojecten, waardoor het stadsgezicht, vooral in het oude stadshart, ingrijpende veranderingen onderging. De architect en stedenbouwkundige Willem Marinus

Dudok (1884-1974) huldigde hetzelfde standpunt: 'De continuïteit van de grachten schept hier niet meer dan daar, dat is dus: nergens, de redelijke, stedenbouwkundige aangewezen situatie van het groote gebouw.'[8] Boeken en Dudok noemden als voorbeeld van een dergelijk groot gebouw de nieuwe Telefooncentrale op het Singel uit 1919.[9]

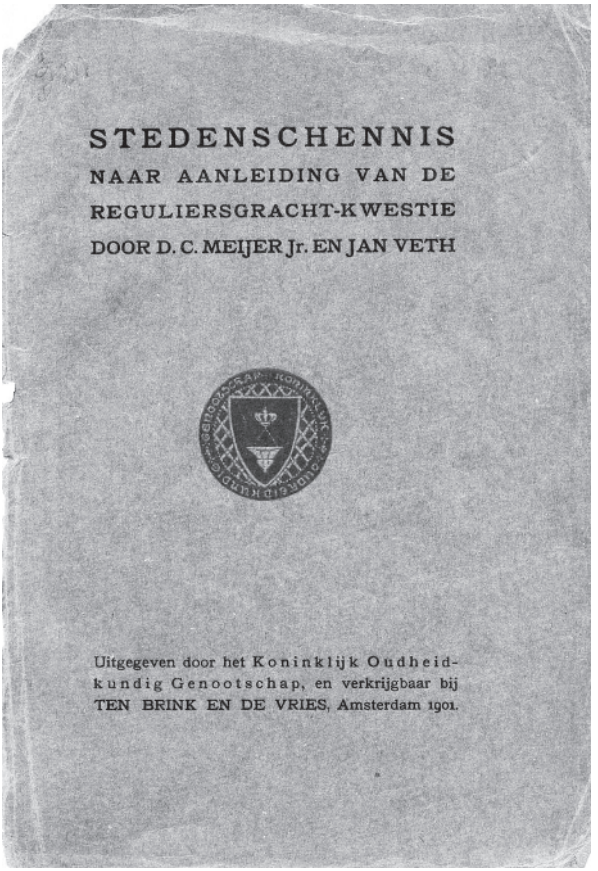
De demping van de Reguliersgracht

De schaalvergroting van de bebouwing was niet het enige gevolg van de cityvorming. De toename van cityfuncties in het oude centrum leidde tot een enorme toename van het verkeer, waardoor na de eeuwwisseling de eerste grote belangenconflicten ontstonden tussen cityvorming en verkeer enerzijds en behoud van de monumentale binnenstad anderzijds.[10] Die werden doorgaans beslecht in het nadeel van het stadsgezicht met dempingen en verkeersdoorbraken. Het verlies van pittoreske stadsbeelden was met geen pen te beschrijven, maar in de negentiende eeuw wekten de ingrepen nog nauwelijks verzet op. Liefhebbers van de oude stad betreurden deze aanslagen op de historische bebouwing, maar accepteerden deze tegelijkertijd als onvermijdelijke aanpassingen aan de eisen van de tijd. Een van de weinigen die bezwaar maakte tegen de grachtendempingen was H.P. Berlage. Zijn artikel uit 1883, 'Amsterdam en Venetië', was een pleidooi om de schoonheid en harmonie van de Amsterdamse binnenstad te behouden: 'Het instandhouden der schoonheden uit het tijdperk van glans is een nationaal belang; men erkent het overal. Amsterdam erkenne het ook! Men zal het verlies der pittoreske schoonheden van onze hoofdstad te laat betreuren.'[11] Maar hij was een roepende in de woestijn. Aanvankelijk waren het vooral kunstenaars die oog bleken te hebben voor de bijzondere schoonheid van de oude binnenstad. George Hendrik Breitner (1857-1923), Isaac Israëls (1865-1934), Jan Veth (1864-1925) en Willem Witsen (1860-1923), ook fotografen als Jacob Olie (1834-1905) en Bernard Eilers (1878-1951), speelden daarin een belangrijke rol. Veth stelde dat Nederlandse kunstenaars te lang de schoonheid van hun eigen stad over het hoofd hadden gezien en dat buitenlandse kunstenaars hen



5. Voorblad van *Oud-Amsterdam. 100 stadsgezichten*, L.W.R. Wenckebach, 1907

eraan moesten herinneren hoe mooi Amsterdam eigenlijk was: 'De heer Whistler zei ons […] dat de Hollandse schilders niet wisten wat zij verzuimden door niets van hun wondervol Amsterdam te maken, de stad die hij mooier dan Venetië prees. En nu moest een vreemdeling, zeide hij, hier komen doen wat Hollanders zoo voor de hand zou liggen.'[12] Vooral de serie stadsgezichten van Ludwig Willem Reymert Wenckebach (1860-1937) in het *Nieuws van den Dag* tussen 1898 en 1907 droeg eraan bij dat ook een breder publiek de pittoreske schoonheid van de stad ontdekte (afb. 5).[13] De prenten openden velen de ogen 'hoe mooi, hoe eigenaardig Amsterdam wel is, niet al-



6. Voorblad van *Stedenschennis*, Jan Veth 1901

leen langs de beroemde grachten, maar ook in de kleine straatjes van de Jordaan en in de verrassende doorkijken'.[14] Dankzij Wenckebach zagen anderen nu ook het bijzondere Amsterdamse 'stedenschoon': een woord dat toen ontstond. Wenckebach was niet de eerste en ook niet de laatste, maar hij was wel de belangrijkste. Amsterdam werd als het ware ontdekt, ook door het grote publiek. Het schilderachtige maar vervallen stadsbeeld werd het beeldmerk van de stad en daarmee ook het uitgangspunt van de twintigste-eeuwse behoud- en herstelbeweging. Was het echt onvermijdelijk dat het karakter van de oude stad zou worden opgeofferd aan de eisen van de tijd? In 1901

begon onder aanvoering van Jan Veth een succesvolle actie tegen het voorstel van Burgemeester en Wethouders (B & W) om de Reguliersgracht te dempen. Voor de eerste keer liet de burgerij zodanig van zich horen, dat de demping van een gracht niet doorging. In het beroemde pamflet *Stedenschennis* (afb. 6) deed Veth een voor die tijd opmerkelijke uitspraak, namelijk dat 'een gansche gracht, ook al biedt er zich geen enkel opmerkelijk poortje, ook al staat er niet een pikante trapjesgevel op, van oneindig meer belang [is] dan verschillende huizen- of torenbouwvallen bij elkaar'.[15] Hij vond het stadsbeeld dus belangrijker dan de afzonderlijke monumenten die daar deel van uitmaakten. De Amsterdamse grachten zijn 'van dezelfde orde van kostbaarheid, eerbiedwaardigheid en schoonheid […] als onze beste gebouwen, als onze befaamdste schilderijen'.[16] In dat besef volgde in 1911 ook de oprichting van de Commissie van het Stadsschoon, een soort welstandscommissie. Dat was op initiatief van het Genootschap Amstelodamum, de oudheidkundige vereniging die in 1900 was opgericht ter 'bevordering van de kennis van het heden en verleden van Amsterdam' en die in de Reguliersgrachtkwestie voor het eerst van zich had laten horen. De Commissie van het Stadsschoon trachtte het stadsschoon te bevorderen door met architecten te praten die een 'detonerend' bouwplan hadden gemaakt.[17] Wettelijke machtsmiddelen waren er nog niet dus men kon zijn doel alleen bereiken door overreding. In de commissie namen vertegenwoordigers van verschillende oudheidkundige verenigingen zitting, ook architecten als Gerrit van Arkel (1858-1918) en Jan de Meijer (1878-1950), die zich met de binnenstad bezighielden. In hetzelfde jaar 1911 kwam de Bond Heemschut tot stand naar het voorbeeld van de Duitse *Bund Heimatschutz*.[18] De toenemende belangstelling voor het behoud van stedenschoon bleek tevens uit de oprichting in 1918 van de Vereniging Hendrick de Keyser, de eerste restaurerende instelling in ons land. Aanleiding hiervoor was de bouw van een groot en hoog kantoorgebouw op de hoek van de Keizersgracht en de Westermarkt, waarvoor twee zeventiende-eeuwse huizen, ontworpen door Hendrick de Keyser, werden gesloopt.[19] Er bestond nu een aantal organisaties die zich sterk maakten voor het behoud van