GEURT BRINKGREVE

GEVECHT OM AMSTERDAM

LEZING GEHOUDEN VOOR HET GENOOTSCHAP AMSTELODAMUM OP 30 NOVEMBER 1954

UITGAVE VAN HET GENOOTSCHAP AMSTELODAMUM

Verkrijgbaar door storting van f 0,75 per ex. op een der rekeningen van het Genootschap Amstelodamum (postgiro 52391 of gem. giro A 65), per postwissel ten name van de heer J. F. M. den Boer, Vechtstraat 120 hs, of tegen contante betaling bij Drukkerij J. H. de Bussy, Rokin 62, Amsterdam-C. Bij gelijktijdige bestelling van minstens 5 ex., bedraagt de prijs f 0,60 per ex.

GEVECHT OM AMSTERDAM

Deze zomer is in het historisch museum van onze stad een tentoonstelling gehouden onder de titel „verdwijnend stadsschoon". Deze expositie, in dit gebouw en onder deze titel, stelt een vraag aan de orde die met brandende bezorgdheid in veler harten leeft: is de schoonheid van Amsterdam historie, is de schoonheid van Amsterdam stervende en bezig ten onder te gaan?

Men realisere zich even wat een bevestigend antwoord op deze vraag zou betekenen. Vier staatshoofden en tienduizenden andere vreemdelingen zijn in de afgelopen maanden hier te gast geweest. Zij hebben een vluchtige indruk gekregen van Amsterdam zoals het leeft en werkt. Zij hebben havens, fabrieken en musea gezien, gebouwen en instellingen *die elders ook bestaan.* Doch nergens ter wereld hebben zij ooit een stad gezien gelijk het oude Amsterdam, een stad die als *geheel,* als wonderlijke eenheid van aanleg en huizenbouw zó harmonisch, zó uniek en karaktervol is, dat zij, als enige hoofdstad van Europa, weerstand heeft kunnen bieden aan de nivellerende invloed der 19e en 20ste eeuw en nog steeds de glans vertoont van haar gouden-eeuwse glorie.

Dit staat thans op het spel. Het gaat niet meer om een enkel geval van sloping, van doorbraak of demping, om een oud huis meer of minder, het gaat om het geheel. De ziekte van alle oude stadskernen die gedeeltelijk tot city, tot werkcentrum, geworden zijn, is in Amsterdam in een kritiek stadium gekomen. Zeer veel onvervangbaar schoons is reeds verdwenen. Van de oorspronkelijke bebouwing is nog slechts de helft overgebleven. Het stedebouwkundig en architectonisch verval neemt ontstellende vormen aan. Bij elke zware vrachtauto die door de oude stad dreunt schokken en schudden de huizen op hun grondvesten, zodat allengs de muren scheuren en de paalfunderingen vernield worden. Telkens wordt de burgerij opgeschrikt door projecten die het karakter van gehele stadswijken met één slag dreigen te vernietigen. In de provinciale pers verscheen onlangs een artikel dat het oude Amsterdam vergeleek met „een bloem, staande op uitvallen". Een fraai en dichterlijk beeld, ogenschijnlijk treffend juist. Ogenschijnlijk, *maar niet in werkelijkheid.* Want een stedebouwkundige ontwikkeling is geen onafwendbaar natuurgebeuren, geen overstroming of aardbeving, doch werk van mensen met redelijke oogmerken, particulieren zowel als ambtenaren, die slechts falen wanneer zij van het probleem slechts één onderdeel benadrukken en het geheel niet in zijn volle omvang overzien. Niemand wenst immers de voortgaande vernieling der oude stad, zelfs niet de ontwerpers der

afbraakplannen. Velen aanvaarden haar echter als onafwendbaar, als onvermijdelijke voorwaarde tot economische bloei en maatschappelijke vooruitgang. En hier schuilt nu het grote misverstand, de verderfelijke dwaling, het verouderde en onhoudbaar geworden denkschabloon dat een vicieuze cirkel van destructieve factoren oproept en voortbrengt, welke tezamen het oude Amsterdam aan de rand van de afgrond brengen.

De ziekte heeft haar crisis bereikt, haar moment van beslissing. Twee wegen staan dan open, één naar het graf en één naar genezing. Want inmiddels hebben de reële oorzaken van het ziekteproces hun kracht en geldigheid verloren en zijn er nieuwe mogelijkheden tot herstel gerijpt. De komende tien jaar zullen de beslissing brengen of de schoonheid van Amsterdam behouden en hersteld zal worden dan wel definitief ten onder gaat. Nog nooit zijn de gevaren zo dreigend maar ook de kansen zo gunstig geweest en wanneer de burgerij van Amsterdam hen ook ditmaal voorbij laat gaan, zijn zij voorgoed verloren.

*

Het zal U wellicht bevreemden de cityvorming als een ziekteproces te horen betitelen. Dit kan immers de indruk wekken alsof de steden die in hun 18e-eeuwse gedaante en omvang zijn blijven steken, als gezond moeten gelden, terwijl men dergelijke plaatsen met enig recht als dode steden aanduidt. Wellicht kunnen wij deze schijnbare paradox verduidelijken door een vergelijking met de sociale verhoudingen der 19e eeuw.

De industriële revolutie heeft de welvaart enorm doen stijgen. Zij is gerealiseerd door vooruitziende ondernemers, die de mogelijkheden der technische uitvindingen eerder dan anderen begrepen. Doch de sociale gevolgen zijn vooral in de landen die het eerst een zware industrie ontwikkelden, ontzettend geweest. De mensonterende ellende van het 19e-eeuwse industrieproletariaat vormde een begeleidingsverschijnsel der industrialisatie. Het heeft weinig zin hier een schuldvraag te stellen. De ondernemers zijn er waarschijnlijk zelf door overrompeld geweest. Zeker was het niet hun bedoeling om de arbeidersmassa tot een staat van slavernij te brengen, zij beoogden slechts de economische vooruitgang en deze hebben zij tot stand gebracht. De economische vooruitgang impliceerde aanvankelijk een sociale achteruitgang, een verstoring in de structuur der samenleving, welks gevolgen wij aan beide zijden van het ijzeren gordijn nog niet te boven zijn.

Op dezelfde wijze kan de groei der grote steden in de 19e eeuw als een teken van economische vitaliteit gelden, terwijl de vormen waarin deze groei zich voltrok hoogst bedenkelijk waren en tot consequenties geleid hebben die de betiteling „ziekte" ten volle verdienen. Vóór wij derhalve proberen om de huidige crisis en de mogelijkheden tot herstel te schetsen, is het nodig om even in te gaan op het ontstaan en het verloop van dit ziekteproces.

*

Napoleon maakte Amsterdam tot derde hoofdstad van het keizerrijk. Het was een twijfelachtig compliment van deze zijde, van de usurpator die de stad haar onafhankelijkheid en haar welvaart ontnomen had, die de vloot en de koloniën aan de Engelsen had verspeeld. Toch betekent dit voorval iets. Het wil zeggen dat Amsterdam van alle steden in het door Napoleon overheerste Europa het grootste prestige had, want Parijs als politiek en Rome als geestelijk middelpunt stonden buiten discussie, groter derhalve dan Keulen, Brussel, Venetië of Antwerpen. Amsterdam was geen strategisch middelpunt, het bezat, op van Campen's raadhuis na, geen enkel gebouw met paleisallures zoals men in dozijnen voormalige residenties van Duitsland of Italië kon vinden, het had geen monumentale pleinen, geen kazernes en geen kathedraal. Het was een stad van *burgerwoonhuizen*. Juist daarin school en schuilt nog het unieke karakter van Amsterdam: het is de volmaakte architectonische expressie van een vrije, zelfstandige burgergemeenschap. Wat elders niet bestond was hier regel: naast de grote kooplieden, de reders en regenten, hadden ook de kleine burgers en ambachtslieden hun eigen huis, dat tot zelfstandige architectonische eenheid was ontwikkeld. Ook het kleinste tweeraamsklokgevelhuisje wordt beschermd door zijn eigen dak, het maakt front naar de straat met een eigen, individuele gevel, men gaat er binnen door een eigen voordeur over een eigen stoep en het had toen als regel, zelfs in de nauw-gebouwde Jordaan, een eigen erfje. Deze stedebouwkundige eenheid nu van het burgerwoonhuis is in Amsterdam gedurende twee eeuwen, van ± 1600 tot 1800, ontwikkeld tot een architectonische rijkdom en een woontechnische perfectie die haar weerga hier nog elders ooit gevonden hebben. De hygiënische voorzieningen immers, waar wij terecht zoveel waarde aan hechten, waren voor die tijd, toen de grachten nog in het open zeewater loosden, voorbeeldig te noemen. Men leefde in Amsterdam zindelijker dan in het slot van Versailles. De architectonische schoonheid is bovendien tot aan de Franse tijd voortdurend gaver en gevarieerder geworden

doordat de huizen, oorspronkelijk vaak in uiforme groepen gebouwd, later individueel werden gemoderniseerd en opgeknapt, terwijl de eenheid van het 18e-eeuwse roedenraam de homogeniteit der gevelwanden waarborgde onder de speelse afwisseling der geveltoppen.

Wezenlijker nog dan de architectuur der afzonderlijke huizen is voor de schoonheid van Amsterdam zijn stadslaanleg. Reeds het eerste begin was bepaald door het water: door het IJ, de Amstel en de Boerenwetering. Op dit natuurlijke gegeven heeft het middel-eeuwse stadsbestuur voortgewerkt door het graven van de burgwallen en het Singel. Vrachtverkeer ging te water, de wegen waren, zoals nu nog in Venetië, bestemd voor voetgangers. Wel werden er in de jaren vóór de opstand tegen Spanje, toen Amsterdam zich reeds ontwikkelde tot de machtigste koopstad van Holland, sluizen of stenen bruggen gebouwd die een bescheiden rijverkeer konden verwerken, maar wanneer Amsterdam in de vroege 17e eeuw het besluit neemt tot aanleg van de grandioze grachtengordel, keert men welbewust terug naar het stramien van een waterstad met voetgangersverkeer. Daarom, en terwille van een voor het barokke schoonheidsgevoel gewenste contrastwerking, werden de radiaalstraten smal gehouden, daarom ook maakte men achter de poorten grote pleinen, waarvan het Frederiksplein, het Leidseplein en het Weesperplein nog restanten zijn, die als parkeerterrein dienden voor de van buiten komende koetsen en karren. Het is goed dat men zich, wanneer straks de huidige verkeersproblemen ter sprake komen, rekenschap geeft van deze historische achtergrond: Amsterdam is gebouwd als stad van schuiten en voetgangers waar het rijverkeer herhaaldelijk zo scherp verboden werd dat men, om de keuren te ontduiken, zijn toevlucht nam tot de hoogst ongeriefelijke toeslede die over de stenen schoof.

Over de stedebouwkundige schoonheid van de Amsterdamse grachten, over de wonderlijke harmonische eenheid tussen water, walkant, stoepen en gevels, over de steeds opnieuw verrassende perspectieven en contrasten behoef ik in Uw gezelschap niet uit te weiden. Toen Amsterdam de derde hoofdstad van het Franse keizerrijk werd, was die schoonheid nog ongeschonden en tot haar rijkste ontplooiing opengebloeid; toen werd de woonhuizenrij nog slechts afgewisseld door de Gods- en gasthuizen, en gedomineerd door het majestueuze stadhuis en de feestelijke torens van Hendrick de Keyser. De stad van toen vormde een volwaardige behuizing voor de burgerij in haar behoefte aan woon- en aan werkruimte, aan verkeers- en ontspanningsgelegenheid, want de tuinen, de Plantage en de wegen op en om de bolwerkgordel boden een hoeveelheid groen die men thans node mist.

De eerste functie die aangetast werd was die van het wonen. Reeds tegen het eind der 18e eeuw, als Amsterdam's economische positie nog ongeschokt is, doch de tegenstellingen tussen arm en rijk zich toespitsen, begint men aan de vraag naar goedkope woonruimte te voldoen door het splitsen van grotere en kleinere eengezinshuizen tot benauwde etagewoningen, verbonden door smalle steektrappen.

Tijdens de bijna een halve eeuw durende malaise van de Franse tijd en zijn nasleep, als de koophandel verloopt, de vloot verloren is en de haven verzandt, als één derde der bevolking armlastig is, dan wordt dit misbruik regel, met name in de volkswijken. Het huizenbezit wordt slecht onderhouden, verwaarloosd, er wordt meer gesloopt dan gebouwd. Ernstiger dan de materiële achteruitgang was het echter dat in deze barre tijden de burgerij en het stadsbestuur allengs het besef verloren iets aan de schoonheid der stad verplicht te zijn. Het was begrijpelijk, doch daarom niet minder rampzalig. Want het stedelijk zelfbewustzijn, de trots op Amsterdam, welke ons tegemoetstraalt uit de verzen van Vondel, uit de talloze stadsplattegronden en reiswijzers der 17e en 18e eeuw, vormde de voedingsbodem van het stedeschoon zelve doordat het de bereidheid voortbracht zich hiervoor beperkingen en offers te getroosten, offers in geld uit particuliere en publieke middelen, beperkingen in het vrije eigendomsgebruik. Het *aanzien* der stad was aldus een factor welke meetelde en zwaar woog naast overwegingen van economische, politieke of strategische aard.

Hoe volledig dit sentiment verdween uit de hoofden en harten der stedelijke overheid bewijst de lijst van publieke gebouwen die in de eerste helft der 19e eeuw gesloopt werden omdat hun onderhoud iets méér kostte dan hun direct rendement. Die lijst is lang, zij omvat monumenten als de beurs van Hendrick de Keyser, de Jan Roodenpoorts- en de Haringpakkerstoren, de Gasthuiskerk, de talrijke stadspoorten, gebouwen waaraan eens kosten noch moeiten gespaard waren om hen tot een sieraad der stad te maken, doch waarvoor het nageslacht geen man en geen cent overhad.

En laten wij ons niet vleien met de rozige verwachting dat een dergelijk vandalisme tot het verleden behoort! Monumentenzorg en verenigingen als Amstelodamum, Hendrick de Keyser en Heemschut ten spijt zijn de plannen om de gehele wijk tussen het J. D. Meyerplein en de Nieuwmarkt te doen verdwijnen met daarin meer dan honderd panden van historische waarde, waarvan er vele als monument beschermd worden — zulks ten behoeve van enkele massale fabrieks- en kantoorgebouwen — niet anders te betitelen dan als uitingen van dezelfde technisch-commerciële kortzichtigheid welke

honderd jaar terug een officiële en evenceens uit gespecialiseerde deskundigen bestaande „commissie tot amovering van stadsgebouwen" inspireerde tot haar verderfelijke activiteit! En dan spreken wij nog niet eens van het dempingsvoorstel van de politie.

*

Dit was het begin van de ziekte die het oude Amsterdam aantastte. De economische malaise veroorzaakte een scherpe achteruitgang in de volkshuisvesting en verzwakte — men kan welhaast zeggen: doodde — het besef voor de culturele waarde der oude stad als stedebouwkundige en architectonische schepping. Het volgende stadium treedt in bij de economische wederopleving in het midden der vorige eeuw. Het merkwaardige feit doet zich dan voor, dat deze opbloei — waarvoor Amsterdam uiteraard niet dankbaar genoeg kan zijn — geen van de tekortkomingen der vorige periode herstelt, doch deze integendeel accentueert en op groter schaal voortzet. Want toen de bolwerken gesloopt werden, was men niet in staat tot het elementaire stedebouwkundige begrip voor de unieke betekenis van deze brede strook gronds tussen Lijnbaans- en Singelgracht als verkeers- en recreatiegelegenheid. Wat Wenen en Parijs deden door de aanleg van de Ring en de Boulevards, wat in Nederland provinciesteden als Utrecht en Haarlem deden in hun bolwerkplantsoenen, bleek voor Amsterdam, dat een halve eeuw vroeger nog het onbestreden hoogtepunt van Europese stedebouw vormde, *te* grootscheeps: hier werd de bolwerkgordel op een te smalle straat na, volgebouwd met huizen, politiebureaux, scholen, een gevangenis en kazernes. Aan deze kortzichtigheid heeft de binnenstad nu haar nijpend parkeerprobleem te danken, een probleem dat slechts oplosbaar is door de fout van toen zoveel mogelijk te herstellen.

Over de 19e-eeuwse stadsuitbreiding kan ik kort zijn: op een enkel lichtpunt als het Museumkwartier en het Vondelpark na werden de nieuwe wijken op goedkoopste en slechtst denkbare wijze aangelegd en volgebouwd. Verbetering in de kwaliteit der volkswoning begon eerst met de woningwet van 1901 en hoe fraai ook een modern stadsplan kan zijn bewijst nog steeds Berlage's Plan-Zuid.

*

Wat was echter het lot van het oude Amsterdam dat nu het centrum werd van de groeiende wereldstad? Wij wezen er reeds op, dat

het bouwkundig verval al vroeg begint door de woningsplitsing. Dit wordt versterkt door het sociologisch verval, met name in de volkswijken. Het waren immers de meest actieve en gezonde elementen die naar buiten trokken, de jonge gezinnen uit de verschillende bevolkingslagen, terwijl de onderwereld bleef en aanwies.

Het belangrijkste aspect van de gedaantewisseling der oude stad in de laatste eeuw is echter de z.g. cityvorming, de accentverschuiving van de woonfunctie naar de werkfunctie. In de 17e en 18e eeuw waren deze beiden tot een levendig en organisch geheel verenigd geweest, waarbij de woonfunctie domineerde en in het stadsbeeld bepalend was. Het huisbedrijf was immers regel, zowel in handel als in nijverheid en de pakhuizen, de enige afzonderlijke bedrijfsgebouwen met een uitdrukkelijk eigen karakter, voegen zich met een prachtig persoonlijk accent in het rhythme en de schaal der woonhuisgevelwanden. Zwaardere industrie daarentegen, zoals de scheepswerven, houtzagerijen, lijnbanen, glasfabrieken en dergelijke, vond men aan de rand der stad, op de aangeplempte eilanden en zelfs buiten de bolwerken. Bij het moderne bedrijfsleven dat in de 19e eeuw opkomt, ontbreekt de ordenende hand der overheid die de huisvesting in stedebouwkundig verantwoorde banen leidt. Het kan nuttig zijn zich te realiseren dat dit géén normale, gezonde toestand is, maar *een door de overrompelende snelheid der sociaal-economische evolutie ingeslopen misbruik.* Immers, wat was het resultaat? De opkomende industrie vestigde zich of groeide uit in uitgewoonde woonhuizen, dus in gebouwen die nòch architectonisch nòch stedebouwkundig voor dit doel bestemd waren. Het onmiddellijk economisch voordeel voor de *ondernemer* ligt voor de hand: de lage huur. De enorme nadelen waren voor de *gemeenschap.* Op deze wijze werden om te beginnen kostbare werken van binnenhuiskunst: betimmeringen, stucplafonds, geschilderde behangsels, gebeeldhouwde schouwen e.d. vernietigd omdat de nieuwe eigenaars nòch de belangstelling, nòch de kennis, nòch de mogelijkheden hadden tot herstel en behoud. Daarna voltrok zich het reeds begonnen verval in snel tempo verder door het te zware en slordige gebruik der gebouwen, totdat deze slooprijp waren en plaats moesten maken voor een nieuw fabriekspand dat vrijwel zonder uitzondering het stadsbeeld vernielt. Nog ernstiger dan deze vernietiging door roofbouw van waardevolle panden die bij een beter gebruik behouden waren gebleven, is de onmeetbare stedebouwkundige schade welke de ongecontrôleerde industrialisatie der oude stad heeft aangericht.

Het oorspronkelijk woongebruik der huizen was in evenwicht met het weg- en watergebruik van straten en grachten en het recreatie-

gebruik der tuinen. Dit evenwicht nu werd grondig verstoord. De verkeersproblemen, die het kernpunt en de sleutel vormen van de huidige crisis nu nog even terzijde latend, wil ik thans de aandacht vestigen op de binnenterreinen. Een stad, waar vele mensen dicht bijeen wonen en werken, heeft tuinen en plantsoenen nodig, zowel voor de geestelijke als voor de lichamelijke gezondheid. Eertijds werd in deze behoefte ruimschoots voorzien. Tegenwoordig is de behoefte eindeloos veel groter, zowel door de luchtverontreiniging welke auto's en fabrieken teweegbrengen als door het zenuwslopende verkeerslawaai. Terwijl dus het in 1800 aanwezige groen-oppervlak ternauwernood voldoende zou zijn voor de huidige behoeften, is dit sindsdien gedurig ingekrompen. Aan de eertijds strenge keuren inzake de achterrooilijn werd, voorzover deze in de bouwverordening zijn overgenomen, nauwelijks de hand gehouden; het stadsbestuur tolereerde dat ondernemers kostelijke huizen met tuin eenvoudig beschouwden als een bouwterrein met opstand, dat volgebouwd kon worden zoals de eigenaar wenste, zonder rekening te houden met het feit dat hierdoor licht, lucht en stilte werden weggeroofd van de omwonenden. Gehele bouwblokken werden zodoende onbruikbaar of aanzienlijk minder bruikbaar voor een passende bestemming van woning en kantoor, doordat benzinestank en fabriekslawaai doordringen tot in de ruimte die voor recreatie bestemd en noodzakelijk is.

En nogmaals, toehoorders, laten wij ons niet vleien met de illusie dat deze roofbouw op de schoonheid en de bewoonbaarheid der oude stad tot het verleden behoort. De toestand is nog precies dezelfde als in 1900, toen de architectonisch hoogst belangrijke en voor de historie der stad onschatbaar waardevolle Nieuwe Zijds kapel gesloopt werd, als in de jaren voor de oorlog toen de Spuistraat volgebouwd werd met een rij monstrueuze kantoorgebouwen, waarvan het Geldkantoor het meest horribele voorbeeld vormt. De stad heeft thans, na eindeloos aandringen van de oudheidkundige verenigingen, een eigen Bureau Monumentenzorg, dat in de korte tijd van zijn bestaan bewonderenswaardige resultaten heeft bereikt. Doch als er één pand hersteld wordt, worden er honderd andere bedreigd. Het Bureau Monumentenzorg wordt niet gekend in de desastreuze saneringsplannen van de Afdeling Stadsontwikkeling, heeft geen zeggenschap bij het beleid van Bouw- en Woningtoezicht waar men principieel de weg van de geringste weerstand zoekt en is niet vertegenwoordigd in de Schoonheidscommissie Oude Stad waar moderne architecten de belangen der moderne architectuur bevorderen — zo nodig ten koste van de historische schoonheid van Amsterdam.

Wij staan voor de paradoxale situatie dat de gemeentelijke overheid

die al sinds jaar en dag van de evidente noodzaak ener doordachte stedebouwkundige planning overtuigd is, waarbij voldoende recreatieruimte in de nabijheid van woning, werkplaats en school te vinden is en het wonen en het werken zelfs tè rigoureus gescheiden zijn, dat deze zelfde overheid in de oude stad welks architectonische, stedebouwkundige en algemeen-culturele waarde de meest fanatieke modernist als superieur zal erkennen boven het nieuwe West, dat zij dáár het meest schaamteloze misbruik van gebouwen en grond tolereert en toestaat dat de oude stad wordt tot de afvalbuurt van Amsterdam!

*

Wat kan hiervan de oorzaak zijn?

Voor ieder die zich verdiept in de problemen der oude stad, is het duidelijk dat de verhoudingen daar eindeloos veel ingewikkelder zijn dan in een nieuw ontworpen stadsdeel waar men de ontwikkeling grotendeels in de hand heeft. Doch dit kan nooit een excuus zijn voor politiek van incidentele noodoplossingen welke de kwaal verergeren doordat men verzuimt een diagnose te stellen en een therapie voor te schrijven. In plaats daarvan zijn enkele slogans in omloop, enkele talloze malen herhaalde woord-combinaties over wier feitelijke geldigheid en actuele waarde niemand zich het hoofd schijnt te breken. De eerste is dat het hier een *normale cityvorming* betreft, de tweede dat het afremmen van deze cityvorming *van de oude stad een museum zou maken.*

Het is dus nodig om even in te gaan op deze cityvorming en daarvoor is nogmaals een kleine sprong terug in de geschiedenis noodzakelijk. Zoals het woord reeds aanduidt is de speciale stadsvorm of stadsvorming die hiermee aangeduid wordt van Engelse oorsprong. Men zou het de stedebouwkundige expressie kunnen noemen van het 19e-eeuwse kapitalisme. In de city neemt de beurs de plaats in van de kathedraal in de middeleeuwse stad. Om de beurs heen concentreert zich het snel tot ontwikkeling en ongedachte groei komende bedrijf van banken en effectenkantoren, verzekeringsmaatschappijen en groothandel. In de nabijheid ontstaan typische winkelstraten, waar de eerste klas zaken op elk gebied te vinden zijn, en vormen zich centra van de pers en van vermaak en ontspanning. Dit alles klontert samen op een betrekkelijk klein deel der stad. Terwijl de industrie opkomt in reeds enigszins vervallen en derhalve goedkope woonhuizen, lukraak verspreid door de stad, en daarom ook bereid is om, wanneer zij de omvang van het aanvankelijk kleinbedrijf ontgroeit

en onmiddellijk buiten de oude stadskern gunstige vestigingsmogelijkheid krijgt, zich daarheen te verplaatsen — het voorbeeld van kleine steden als Delft en Culemborg toont aan wàt Amsterdam ten dezent verzuimd heeft — blijken de echte citybedrijven, die zich grotendeels aan de handel in al zijn facetten wijden, een opvallende neiging te hebben tot concentratie langs bepaalde dichtbijeengelegen straten die hierdoor een geheel *ander karakter krijgen.*

*

De voornaamste oorzaak van dit verschijnsel is niet zo moeilijk te vinden, het is niet anders dan de grote revolutie die zich in het midden der vorige eeuw voltrekt in het verkeer. Sinds de aanvang der historie was de snelheid en daarmede de omvang en de kostbaarheid van het vervoer beperkt door de natuurkrachten: het paard en de wind. De stoommachine doorbrak deze beperking. Stoomboot en spoortrein deden hun intrede. Dit bracht een geweldige toename van het verkeer te weeg. Het verkeer bracht welvaart, het verkeer werd de bloedsomloop der moderne economie. Evenwel: dit verkeer per stoomboot en spoortrein was óók beperkt; wel niet in snelheid of omvang, maar in plaats. Spoorwegen met stations, voor zeeschepen bevaarbare kanalen en havens zijn duur en blijven daarom beperkt tot de banen en plaatsen waar zij het meest nodig zijn. Het ligt voor de hand dat de particulieren en bedrijven die op het nieuwe verkeersmiddel aangewezen waren, zich oriënteerden naar deze vaste punten. De groei der steden en de trek naar buitenwijken en forensenplaatsen, tegelijk één der oorzaken en één der gevolgen van de cityvorming, maakten echter ook andere vervoersmogelijkheden *binnen* de steden noodzakelijk. Waar ruime boulevards of een ondergronds spoorwegnet aangelegd konden worden, zoals in Londen en Parijs, was het verkeer voorshands geen vraagstuk. Doch in de dekschuiten- en voetgangersstad Amsterdam tekenden zich de eerste verkeersmoeilijkheden reeds af vóór de cityvorming goed en wel begonnen was. Ook hier bleek het nodig om over te schakelen van waterverkeer op karren, van voetverkeer op koetsen en trams. Daarvoor was in de Amsterdamse straten en langs de grachten, waar de weg, laat ons dit niet vergeten, als *voetpad* is aangelegd, geen plaats. Ten koste van zeer zware offers aan stedeschoon heeft Amsterdam zich aan de nieuwe situatie weten aan te passen. Door demping gingen onder meer de Nieuwe Zijds Voor- en Achterburgwal verloren, het Spui met de Osjessluis, het Kattegat, de Elands-, de Rozen- en de Vijzelgracht. De Paleisstraat-doorbraak heeft tientallen prachtige huizen met zeldzaam fraaie interieurs gekost, al werd hierbij grote behoedzaamheid betracht zodat er door een gebogen straatverloop tenminste twee fraaie stedebouwkundige momenten, in de vorm van nieuwe doorkijken op de Westerkerk en het Dampaleis gewonnen werden.

Hoe smartelijk deze verliezen ook waren, met enig recht waren zij verdedigbaar als de tol die Amsterdam te betalen had om een bruikbaar, dus toegankelijk centrum van bestuur, handel en vermaak te verkrijgen.

Wanneer men terugdenkt aan de situatie in de oude stad zoals zij omstreeks 1930 geweest moet zijn, dan krijgt men de indruk dat de cityvorming een min of meer afgeronde vorm gevonden heeft in een klein deel der stad, langs Damrak, Rokin, Kalverstraat en N.Z. Voorburgwal, uitlopend door de Leidse en Utrechtsestraat, met enkele delen van de grachtengordel die daartussen liggen. Als ontspanningscentra zijn het Rembrandts- en het Leidseplein opgekomen. De ongehoord sterke en harmonische structuur der stad was in staat gebleken het proces van cityvorming, waaraan het karakter van vrijwel alle hoofdsteden van Europa ten gronde is gegaan, te verwerken en te localiseren, zodat het overgrote deel van het oude Amsterdam, ondanks alle architectonische en stedebouwkundige vervalsverschijnselen, in het algemeen zijn eigen gezicht had weten te behouden.

Het jaartal 1930 is natuurlijk vrij willekeurig gekozen. Men zou het ook kunnen uitstrekken tot het tijdperk tussen de beide wereldoorlogen. In ieder geval is het de tijd waarin twee nieuwe technische communicatiemiddelen tot ontwikkeling en algemene toepassing komen, namelijk de telefoon en de auto. Hangt de cityvorming in haar opkomst en bloeiperiode, dus van ± 1850 tot 1914, onverbrekelijk samen met de telegraaf en de spoortrein, dan staat het volgende tijdvak, waarin de tweede wereldoorlog een definitief keerpunt markeert, in het teken van telefoon en auto. Hierdoor wordt in beginsel opnieuw een radicale omwenteling tot stand gebracht in de functie en de bruikbaarheid, ja zelfs in de noodzaak en de economische rechtvaardiging der city. Een groot gedeelte immers van het onmiddellijke zakenverkeer dat voordien per brief of door persoonlijke besprekingen plaats moest vinden, wordt nu per telefoon afgedaan. De noodzaak voor de banken en verzekeringsmaatschappijen om in de onmiddellijke nabijheid van station en beurs gevestigd te zijn, heeft zijn dringend karakter verloren. Hiermee hangt weer een ontwikkeling samen in het beursbedrijf zelf. Zowel de goederen- als de effectenbeurs zijn sinds 1920 in betekenis achteruitgegaan. Jaarbeurzen en gespecialiseerde vakbeurzen zijn opgekomen. Al deze factoren werken in dezelfde richting, tegenovergesteld aan die der

cityvorming, namelijk in de richting van *decentralisatie*. De mogelijkheid opent zich, dat de city zich eniger mate verspreidt of zich verplaatst, de dwingende noodzaak van opeenhoping, van samenklontering in het hart der oude stad, is aanvechtbaar geworden.

*

Sterker nog dan het automatisch telefoonnet heeft de auto de gehele structuur der city discutabel gemaakt. Toen in de dertiger jaren een wegenplan voor de oude stad werd gemaakt, ging men uit van de veronderstelling dat het mogelijk zou zijn door enkele verbeteringen en verbredingen de verkeersstroom, waarin auto's en fietsen het aantal karren al overtrof, soepel door de stad te laten vloeien. Doch ook toen al waren er enkele scherpziende geesten die de juistheid van deze gedachte bestreden. Bij de strijd om de Vijzelgrachtdoorbraak, de laatste grote verkeersdoorbraak die in de oude stad tot stand kwam en zelfs niet eens voltooid werd met de nieuwbouw van de tweede straatwand, schreef de psychiater Dr Westerman Holstijn: „De grootste vijand van oud-Amsterdam is het verkeer. Wie oud-Amsterdam wil beschermen moet dus beginnen het verkeer in de binnenstad te bestrijden. Door een „prachtige verkeersader" vergemakkelijkt men het verkeer en maakt men een enorme invalspoort waardoor des te beter een vloedgolf de stad binnen zal en kan komen. En die vloedgolf blijft niet in deze verkeersader, die een *slag*ader worden zal waaruit links en rechts steeds grotere massa's verkeer over de grachten zal worden uitgeperst. Steeds groter mensenopstapelende zakenhuizen zullen in de buurt van die „heerlijke levensader" oprijzen en nieuw verkeersmateriaal aanzuigen. Indien men het verkeer zo de vrije hand laat, zullen de grachten en straten aan de vijand overgeleverd zijn en binnen weinig jaren te klein geworden zijn. Slechts één oplossing kan de oude stad redden: verplaatsing van de verkeersbronnen, de grote zaken enz. naar de buitenstad. De bewering dat een „city" in de huidige vorm noodzakelijk zou zijn berust immers meest op een schablone van het denken".

Het is ongeveer vijf en twintig jaar geleden dat Dr Westerman Holstijn het ingezonden stuk in het Handelsblad schreef waaruit deze regels aangehaald zijn. Wie dit thans leest, staat verbaasd over de haarscherpe analyse welke sindsdien punt voor punt bevestigd is geworden. Want, inderdaad!, het autoverkeer is blijven groeien en het groeit in steeds sneller tempo door. Men kan over vele vraagstukken aangaande de oude stad discussiëren, maar dit éne punt staat onwrikbaar vast, en het vormt daardoor de enige reële basis voor welke poging dan ook tot oplossing der beangstigende problemen: de wegenstructuur van het oude Amsterdam is a priori en in zijn geheel ongeschikt voor een ongelimiteerd modern autoverkeer. Volgens de voorzichtige schatting van het Rijksbureau voor Verkeersstatistiek zullen er over 15 jaar twee en half maal zoveel auto's rijden als nu. Men denke zich even in wat dit betekent: de verkeersmassa van de Munt, het Stationsplein of de Leidsestraat op het spitsuur, en dat meer dan verdubbeld! En wat betekenen 15 jaar? Dan is de woningnood net achter de rug. Dan zijn, als men in het huidige tempo en volgens de huidige plannen doorwerkt, wellicht de bestektekeningen klaar en de ruimten vrijgemaakt voor een nieuwe Nederlandse Bank, voor nieuwe kantoorgebouwen die tientallen banken en andere grote belangrijke bedrijven broodnodig hebben. Doch vóórdat deze vele nieuwe kantoorpaleizen van immense afmetingen — want de schaal der bedrijfsgebouwen groeit even hard als het verkeer — voltooid zullen zijn, is het aantal auto's en bromfietsen het drievoudige van nu, en enkele jaren later het vier- en vijfvoudige. Dan is Nederland nog nauwelijks aan het aantal auto's per honderd inwoners toe dat op het ogenblik ettelijke Amerikaanse steden reeds tellen. En deze honderdduizenden auto's moeten niet slechts rijden, doch ook parkeren. Elke auto eist ± 10 vierkante meter straat op, of hij rijdt of stilstaat. Gij kent de huidige parkeersituatie in de oude stad. Gij weet dat het zakenmensen, wier tijd kostbaar is, soms een half uur of langer kost vóór zij ergens, soms op aanzienlijke afstand van hun plaats van bestemming, hun wagen kunnen parkeren. Dan zal het U duidelijk zijn hoe volstrekt en ten enen male het uitgesloten geacht moet worden, dat het drie-, vier- of méérvoud van het huidige aantal auto's op de straten en langs de grachten, dus op de voetpaden van het oude Amsterdam, behoorlijk kan circuleren, zelfs wanneer er nog enkele grachten gedempt worden. Ik spreek hier nu niet over het geschonden stedeschoon van Amsterdam, ik spreek over de bestaanbaarheid van het bestuurlijke en economische centrum van Amsterdam wanneer men op de huidige weg doorgaat. Ik spreek van een zeer nabije toekomst die aan de orde zal zijn vóórdat de kinderen die nu onder dagelijks levensgevaar door de infernale chaos van het Amsterdamse verkeer hun scholen trachten te bereiken, hun plaats in de maatschappij hebben ingenomen. En nogmaals, als er geen radicale koerswijziging komt in de houding der burgerij en het beleid der overheid, in alle sectoren van beleid inzake huisvesting en bedrijfsvestiging, bouwtoezicht en verkeersproblemen, dan staat de gestalte der oude stad over twintig jaar duidelijk vóór ons: een stadsdeel waar de weinige als monument bewaarde huisjes als dwaze, doelloze museumstukken in

de openlucht platgedrukt worden door de massa's der moderne zaken- en administratiepanden, waar zich met de snelheid van een voetganger een onafzienbare en aaneengesloten rij auto's en andere voertuigen door de verbrede, maar toch nog te nauwe straten perst, een stadsdeel waar men niet meer behoorlijk kan lopen en niet meer normaal kan rijden, waar men nauwelijks meer kan werken door de stank en het lawaai, waar geen ondergrondse bestaat om snel te komen en te gaan, waar de vroegere city-attractie van goede winkels, bijzondere restaurants en dergelijke naar de buitenwijken verdwijnen of teloorgaan omdat geen mens meer voor zijn genoegen naar de binnenstad gaat, en waar tenslotte ook de grote bedrijven en administratieve lichamen uit zullen verdwijnen wanneer zij zich uiteindelijk niet meer kunnen uitbreiden omdat de kleinere oude huizen in de buurt alle opgeslokt zijn, de ravage die zij aanrichten achter zich latend; dit alles omringd door de „schilderachtigheid" van vervallende krotbuurten die, als de etterende randen van een zweer, de onderwereld van de stad verzamelen, dit, toehoorders, dit beeld van zinloze, doelloze, milliarden vernieling, is de „normale city-vorming" waarheen Amsterdam op weg is!

*

Gij denkt wellicht dat het voorgaande een ietwat rhetorische overdrijving is en dat het in de praktijk zo'n vaart niet lopen zal. De nuchtere feiten liggen echter ter tafel. Dat is, punt één, de niet te stuiten aanwas van het autoverkeer, die zich zó snel voltrekt dat de huidige generatie er door overrompeld is en in haar denken en handelen de consequenties van dit verschijnsel nog niet onder ogen ziet. Dat is, punt twee, de onmogelijkheid om de voetgangers- en dekschuitenstructuur van het oude Amsterdam ooit bruikbaar te maken voor deze nieuwe verkeersverhoudingen. Een ondergronds spoorwegnet is immers uitgesloten tussen de paalfunderingen en wegen die de ontwikkeling vóór zijn bij hun voltooiing, moeten de breedte van de nieuwe Rijksweg naar Utrecht hebben. Partiële verbeteringen daarentegen, plaatselijke doorbraken en dempingen op de schaal van 50 en 25 jaar geleden, van Paleisstraat en Vijzelgracht, zijn thans niet alleen zinloos, want bij hun voltooiing reeds onvoldoende, doch direct schadelijk doordat zij het verkeer aanzuigen en, volgens het treffende beeld van Dr Westerman Holstijn, als slagader fungeren en overbelast worden totdat er hartvergroting en beroerte op volgt. Dan is er, als punt drie, de paradoxale situatie dat een verdergaande city-vorming door uitbreiding en nieuwbouw van grote bestuurs-, administratie- en bedrijfsgebouwen

welke, strikt zakelijk gesproken, door de moderne communicatiemiddelen niet meer aan de oude stad gebonden zijn, juist *die* welvaartsbronnen dreigt te vernietigen welke wèl in de oude stad thuishoren, wèl de oude stad verlevendigen of althans niet schaden en er wèl toe bijdragen dat de oude stad een levend centrum blijft. Dat zijn de eersteklas winkels, de leidinggevende kantoren, allerlei kleine ambachtsbedrijven en zelfs industrietjes van bescheiden omvang en verder alles wat met het vreemdelingenverkeer te maken heeft.

Deze factoren wettigen de conclusie dat aan de huidige kritieke situatie der oude stad een crisis ten grondslag ligt van de cityvorming zelf, die zich in haar 19e-eeuwse gedaante (waaraan velen binnen en buiten het stadhuis in hun gedachten nog niet ontgroeid zijn!) heeft *overleefd* en *onmogelijk gemaakt*. Juist dit laatste stadium echter is gelijk de slotfase van een reeds besliste oorlog, vernietigender dan ooit te voren. Het kan de overwinning zinloos en de nederlaag onherstelbaar maken. Het kan de regeneratiemogelijkheden van de oude stad in de kiem smoren en de kans om tot een nieuw, modern centrum van bestuur en handel te geraken, voorbij laten gaan uit starre behoudzucht en onwil om een overwonnen standpunt prijs te geven.

*

Wij staan dus voor twee vragen: is er een toekomst voor de oude stad in plaats van verdere cityvorming en is er een toekomst voor verdere cityvorming buiten de oude stad?

Bij de eerste vraag stuit men direct op de reeds eerder vermelde dooddoener: „afremmen van de cityvorming zou van de oude stad een *museum* maken." Wat verstaat men hier onder „museum"? Dit: een plaats waar dingen, die niet meer bruikbaar zijn, terwille van hun schoonheid of zeldzaamheid bewaard worden als bezienswaardigheid. Scherper gesteld komt de vraag hierop neer: is er emplooi voor de oude huizen wanneer er geen zware vrachtauto's meer over de straten mogen daveren en wanneer men er niet meer voor iedere deur kan parkeren? Is er een passende bestemming voor, wanneer deze huizen hersteld zouden worden en niet meer leeggesloopt om er fabrieken, ateliers of grote kantoren in te vestigen? Laat men zich hierbij goed realiseren dat dergelijke verkeersrestricties onafwendbaar komen — het kan vijf, tien of vijftien jaar duren, maar eens komt het ogenblik, dat de maat in de meest letterlijke zin vol is en de oude stad alleen nog te voet, per fiets of per publiek vervoermiddel te bereiken zal zijn. Wat gebeurt er dan met oude stad? In 1930 zou dit een reden tot ernstige zorg kunnen zijn, want *toen* was er geen alternatief. Toen

stonden er grachtenhuizen te huur en toen waren er slechts weinigen die *niet* het comfort van een modern flatje in Zuid in een stille straat en met het vrije polderland op enkele passen afstand, verkozen boven het ongemak van een oud huis. Doch ook toen *waren* zij er, die enkelen. Behalve de weinige aan de oude stad gehechte notabelen en een nog altijd vrij talrijke groep van bij hun zaak wonende middenstanders en aan hun buurt verknochte arbeiders was er een categorie die welbewust de oude stad verkoos, namelijk de kunstenaars. Waarom? Omdat deze, zich veelal onmaatschappelijk gedragende of tenminste daarvoor versleten bevolkingsgroep een scherp zintuig heeft voor de typische tekorten en behoeften van hun tijd. Het waren, laten wij dit niet vergeten, de kunstenaars die het eerst de aantrekkelijkheid van de Veluwezoom en het Gooi ontdekten toen niemand er nog over droomde zich in dergelijke boerendorpen te vestigen. Zij begrepen, dat het natuurschoon, de wijdheid en de landelijke rust van het buitenwonen een gunstiger klimaat boden dan de Hildebrand-achtige benauwdheid der stedelijke gemeenschappen in de 19e eeuw. Later zijn zóvelen hen gevolgd dat er van de landelijke stilte niet veel over is. Op dezelfde wijze zijn de kunstenaars de pioniers geweest ten aanzien van de unieke betekenis van de oude stadskernen voor het geestelijk klimaat van onze tijd. Het wonen is immers, behalve een lichamelijke en een sociale, ook een geestelijke behoefte. En men woont niet slechts in een appartement met zo en zoveel technische apparatuur, doch ook in een huis met een bepaalde sfeer, in een straat met een zeker karakter, in een wijk met een eigen gezicht. Juist deze eigenschappen zijn in de naoorlogse woningbouw op zó in het oog lopende wijze teloorgegaan dat men zelfs op het Ministerie van Wederopbouw iets schijnt te bemerken en een commissie heeft ingesteld om maatregelen tegen de uniformiteit te beramen!

Waar ook de fouten mogen liggen, één ding is zeker: de uitgestrekte voorsteden waar straks honderdduizenden Amsterdammers wonen zullen, munten niet uit door inspirerende stedebouwkundige allure, door een sterk architectonisch karakter en door een overmaat van besloten individualiteit. Voor de hygiënische voorzieningen en de publieke recreatieruimte moet men de prijs van de schrikwekkende monotonie betalen. Het belangrijkste is echter dat deze huizenzee berekend is op een bepaalde, grote, maar toch beperkte bevolkingsgroep: op kleine gezinnen met bescheiden inkomens waarvan de man buitenshuis werkt; op arbeiders en kantooremployés derhalve die geen behoefte meer hebben aan een studeerkamer, een flinke boekenkast, een piano of dergelijke culturele extravaganties. Hoe strak dit schema doorgevoerd is blijkt uit de omstandigheid, dat artsen hun toevlucht

moeten zoeken in een winkelpand omdat er geen woning is met ruimte voor spreek- en wachtkamer!

Er zijn echter ook mensen — en men vindt hen in alle standen — die niet wensen te leven op het rhythme van radio en bioscoop, die temidden van een algemene nivellering en massificatie de stijl van hun persoonlijke smaak willen handhaven. Zo komt het dat velen, gelijk honderd jaar geleden bij het begin van de trek naar buiten, het door de kunstenaars aangegeven spoor volgen of zouden willen volgen als zij de kans kregen: terug naar binnen, terug naar de oude stad, terug naar de historisch gegroeide karaktervolle schoonheid, terug naar de intimiteit, de ruimte en de beslotenheid der oude huizen die nu, in de huidige situatie, blijken te voldoen aan deze *allermodernste* behoefte. Daarbij mag niet vergeten worden dat de binnenstadbewoners alle ongemakken moeten trotseren die in ruim een eeuw city- en krotbuurtvorming ontstaan zijn: een vrijwel volledig gebrek aan recreatieruimte, aan goede scholen en frisse lucht en een levensgevaarlijke verkeerschaos. Desondanks hebben de makelaars méér kooporders voor woonhuizen in de binnenstad dan zij kunnen uitvoeren, kooporders van mensen die óók een villa in het Gooi zouden kunnen verwerven en er behalve de koopsom, een kostbare verbouwing voor over hebben om weer aan een Amsterdamse gracht te mogen wonen. Nu komt hier onmiddellijk de tegenwerping dat de oude huizen onpractisch en uitgewoond zijn en niet meer aan de moderne behoeften voldoen. Inderdaad! het merendeel der huizen is verwaarloosd en wordt slordig gebruikt. Wil *misbruik* van een huis echter zeggen dat het *onbruikbaar* zou zijn? Dit betekent dat dergelijke panden nodig eens opgeknapt moeten worden en geschikt gemaakt voor hedendaags gebruik, met een goed geoutilleerde keuken en badkamer. Bij kleinere 17e-eeuwse panden kan dit leiden tot een herstel van de oorspronkelijke toestand van eengezinshuis, bij de grotere huizen daarentegen tot splitsing in enkele flats en eventueel een kantoor. Het is onmogelijk om een algemene regel op te stellen over de bruikbaarheid der oude huizen. De grote regentenpaleizen uit de 18e eeuw zullen het best behouden blijven als representatief kantoor, doch talloze kleinere en minder kostbaar gebouwde huizen bieden een zeer groot, eindeloos naar behoeften gevarieerd en variabel woningpotentieel dat thans niet of slecht geëxploiteerd wordt door de onwetendheid en onverschilligheid der eigenaars. Onkundig van de herstelmogelijkheden door een subsidie van monumentenzorg nemen zij genoegen met de lage onderhoudskosten van industrieel gebruik, ook al wordt hun bezit daardoor in korte tijd geruïneerd. Het is namelijk niet waar dat het herstel van oude huizen onbetaalbaar en economisch onverantwoord zou zijn. Ook

hierbij is geen vaste regel of norm te geven. Er zijn uiteraard gevallen die een kostbare restauratie nodig maken. Talrijk zijn daarentegen de panden die niet meer behoeven dan een degelijke herstelbeurt en het ongedaan maken van in de laatste eeuw gepleegde verminkingen. De huidige subsidies van overheidswege maken het dan mogelijk om zonder grote offers de aanvankelijk „onrendabele top" op te vangen.

Wat blijft er dan eigenlijk over van de veel geuite bewering dat de oude stad een museum worden zou als het bedrijfsleven niet meer de vrije hand tot ongelimiteerde roofbouw zou hebben? *Niets,* het is een door de ontwikkeling der laatste tien jaren volkomen verouderde en zinloos geworden leuze, een ijdele frase van lege woorden, even treffend als de spreuk die wij tien jaar geleden op alle muren zagen: Duitsland wint op alle fronten. Want behalve voor een kwantitatief en kwalitatief hogere bewoning biedt de oude stad de hoogst noodzakelijke ruimte voor culturele instellingen, voor de schrikbarend slecht gehuisveste universiteit met haar behoefte aan bibliotheken, instituten, seminaries en studentenhuizen, voor de vele kleine bureaux van nieuwe bestuurorganen, voor gespecialiseerde musea waarvan onze stad slecht voorzien is, voor de sectie-vergaderingen van congressen, voor alle functies kortom, waarbij de typische sfeer van Amsterdam en de karaktervolle interieurs der oude huizen waardevolle factoren vormen. *De behoefte is er.* Voor de oorlog bestond zij niet of in geringere mate. Nu is zij zó groot dat zij naar alle waarschijnlijkheid het gunstigst denkbare aanbod bij een krachtdadig stadsherstel verre overtreffen zal. Het getij is gekeerd, nu komt het op de stuurlieden van Amsterdam aan om van de stroom te profiteren. Wie het niet geloven wil, verdiepe zich een moment in de cijfers van het na-oorlogse vreemdelingenverkeer. Wat zoeken zij hier, deze honderdduizenden? Komen zij soms voor de brillante amusementsgelegenheden van Amsterdam? Voor het Concertgebouw dat 's zomers dicht is? Voor onze éne schouwburg waar zij de taal niet verstaan? Om het Vondelpark te vergelijken met het Bois de Boulogne en de Londense parken? Er zijn natuurlijk een aantal kunstliefhebbers bij die komen voor het Rijksmuseum. Die waren er vóór de oorlog ook. Maar de opstuwende vloedgolf van vreemdelingenverkeer komt voor niets anders dan voor dat éne wat men elders nergens vindt: het unieke karakter van de oude woonhuizenstad Amsterdam, dat zij vooral vanuit de rondvaartboten bewonderen. Hoe belangrijk het vreemdelingenverkeer als welvaartsbron ook is en in toenemende mate worden kan, wij zouden het niet als de reden van een grondige heroriëntering van het beleid ten aanzien van de oude stad willen beschouwen. Wel echter als een bewijs, een ongevraagd maar overtuigend bewijs voor de ontzaglijke culturele

waarde die de oude stad als geheel nog steeds en weer opnieuw vertegenwoordigt. Is het werkelijk zó dat de horden kauwgomkauwende Amerikanen beter begrijpen dan ons eigen gemeentebestuur hoe bodemloos stupide het is om deze binnenstad over te laten aan een doel waar zij niet meer bruikbaar voor is en waaraan zij reddeloos te gronde gaat in plaats van haar te herstellen voor een nieuwe bestemming waaraan een grote behoefte bestaat? En wanneer iemand nog last mocht hebben van de museum-obsessie, dan moge hij dit bedenken: een museum-karakter krijgt de stad wanneer men enkele oude gevels spaart en daarachter een fabriek bouwt. Dan worden de gevels zinloze en onbruikbare anachronismen; ietwat dwaze curiositeiten zonder functie of verband. Wat men hiermee bereikt, mijne heren, is te zien aan de Drucker-uitbouw en in de tuin van het Rijksmuseum. Daar staan dozijnen architectuurfragmenten die ééns, in hun oorspronkelijke functie prachtig geweest moeten zijn, doch nu nauwelijks het aankijken lonen.

*

Het probleem van de Amsterdamse binnenstad is, zoals ik zoëven reeds aanstipte, tweeledig. Het betreft de toekomst- en herstelmogelijkheden der stad zelf en de toekomstmogelijkheden van het bestuurlijk, administratief en economisch centrum. Deze beide vraagstukken hangen nauw samen, doch zij zijn niet meer, zoals een halve eeuw geleden, identiek. Daar schuilt het grote gevaar van denktraagheid en verouderde ideeën. Amsterdam is, Goddank, een welvarende stad. De bevolking groeit, het bedrijfsleven breidt zich uit, het wordt enerzijds gedifferentieerder, anderzijds bundelt het zich tot grote, krachtige eenheden. Het bedrijfsleven heeft ruimte nodig, goede verkeers- en parkeermogelijkheden. Slechts enkele grote industrieën kunnen zich aan de stadsrand vestigen. Voor de meeste industriële zowel als commerciële ondernemingen is een aantrekkelijke ligging temidden van het grote stadsleven een dwingende eis. Wáár is deze ruimte te vinden voor degenen die in de oude stad beklemd zitten? De Bond Heemschut heeft in dit verband een suggestie gedaan die alle aandacht waard is, namelijk de sanering van de Pijp. Het is genoegzaam bekend, dat de gehele buurt tussen het Museumkwartier en de Amstel en verder tussen de Amstel en de Wibautstraat uitermate slecht is aangelegd en gebouwd. Op een smalle schil langs de rivier, de Stadhouderskade en het Sarphatipark na, die thans ook in verval is, heeft deze wijk nooit aan minimale eisen van volkshuisvesting en

stedebouw voldaan. De straten zijn eng, de verkeerwegen doorgaans gevaarlijk, de huizenblokken staan dicht opeen, de woningen zijn miserabel. Na zestig of zeventig jaar exploitatie kan deze a-sociale revolutiebouw zonder bezwaar afgeschreven worden. Hetzelfde geldt voor de goeddeels nog slechtere bebouwing van de voormalige bolwerkgordel, met name langs de Marnixstraat en dan verder voor de staatslieden- en dichterbuurt.

Ware er nu geen brandend probleem „oude stad", dat door de verkeerschaos, door het schrikbarend bouwkundig en stedebouwkundig verval en door de nieuwe behoeften waaraan de oude schoonheid voldoet, tot een spoedig beginselbesluit dwingt, dan zou het redelijk zijn om de sanering der 19e-eeuwse wijken rustig te laten wachten tot de woningnood geluwd is. Dat is dan ook tot nog toe gebeurd. Als de Bond Heemschut de gedachte niet geopperd had, dan zou de sanering van de Pijp in het geheel niet ter discussie staan. *Doch dan zou ook de unieke kans verloren gaan om beide vragen tot een reddende oplossing te brengen door hen thans reeds in hun onderling verband te bezien.*

Als men het stadsdeel tussen Museumkwartier en Wibautstraat, tussen de Oude Stad en Berlage's Plan-Zuid op de plattegrond bekijkt, de buurt dus van Ferd. Bol- en Govert Flinckstraat, dan komt men tot de merkwaardige ontdekking dat deze lelijke, haveloze achterbuurt een der gunstigst gelegen gebieden van groot-Amsterdam beslaat. Het is de entrée van de Amstel in de oude stad, twee oevers van een brede rivier die op een stedebouwkundige schepping van grootse allure wachten. Op korte afstand ligt een modern station. Door drie drukke straten, de Vijzelgracht, de Utrechtse- en de Weesperstraat loopt de bestaande city tot hier door. Het is omgeven door de oude stad en de beste moderne wijken: Museumkwartier en Plan-Zuid, terwijl de vierde zijde gevormd wordt door een brede moderne straat, de Wibautstraat, die omzoomd gaat worden door een rij imposante 20ste-eeuwse kantoorgebouwen. In het midden ligt een klein, maar aantrekkelijk parkje, dat ter weerszij uitgebreid kan worden tot een groenstrook tussen Amstel en Boerewetering. En tenslotte, als belangrijkste factor: de uitvalswegen naar het Gooi, naar Utrecht, binnenkort naar Rotterdam, en via de Ceintuurbaan naar Den Haag en Haarlem, komen alle in dit stadsgebied uit, terwijl de verkeersstroom over de aanstaande brug bij Schellingwoude en via de dubbele ringbaan van Mauritskade-Stadhouderskade en Sarphatistraat-Weteringschans langs kan stromen. Zo ligt daar, als een grauwe vlek, over het knooppunt der verbindingswegen tussen Amsterdam en Nederland, tussen de roemrijke oude en de fraaie nieuwe stad, deze afvalbuurt te wachten op een nieuwe bestemming.

En laten wij dan even de werkelijkheid verlaten en de verbeelding vrij spel geven. Stel dat Amsterdam nu eens het slachtoffer van een vergissing in de luchtoorlog geweest was, zoals Den Haag en Nijmegen. En stel dat een genadige beschikking het bommentapijt niet op de oude stad maar op de Pijp en de Weesperzijde had doen vallen. Dat zou een ramp geweest zijn. Dan waren er honderden slachtoffers geweest en vele duizenden daklozen. Dan waren ook de waardevolle fabrieken die zich daar bevinden en de inboedels verloren gegaan. Maar dan zou Amsterdam ontwaakt zijn om deze geweldige kans te grijpen die uit veler ongeluk geboren was. Dan had men hier met dezelfde energie als waarmee de vernielde havens hersteld zijn, de bouw van een nieuw, modern stadscentrum ter hand genomen. Daar kan immers een hedendaags architect ademhalen om werkelijk op de schaal en in de vormentaal van onze tijd te werken zonder bij iedere stap geremd te worden door de broze woonhuizenschaal der oude stad. Dan zou voor het gehele probleem van de oude stad, de bedrijfshuisvesting en het verkeer, een reëel uitgangspunt gegeven zijn. Dan zouden de Nederlandse Bank, de Twentse Bank, de fa. Proost en Brandt, de textielfabriek Berghaus, het dagblad „Het Parool" en vele andere vitale bedrijven die in de oude stad met nijpend ruimtegebrek kampen en — ik veronderstel veelal tegen hun zin — bouwplannen beramen die vrijwel stuk voor stuk desastreus zijn voor het stadsschoon, zich haasten om ten spoedigste een gunstig terrein te verwerven, teneinde een gebouw te stichten met werk- en parkeerruimte voor een *toekomstige* ontwikkeling. Dan zou de Dienst der Publieke Werken geen seconde geaarzeld hebben om de tunnelingang te richten naar dit gebied in plaats van naar de enge, overvolle straten en grachten der oude stad. Dan zou niemand bezwaar gehad hebben tegen de vele millioenen die een dergelijk gigantisch, maar inspirerend en onze stad waardig project zou kosten. Het geld voor de herbouw van Rotterdam komt immers ook ter tafel en dat voor het herstel der Zeeuwse dijken eveneens.

En als dit besluit nu eens genomen werd? Dan zouden er geen slachtoffers vallen en geen daklozen, want aan het daadwerkelijk slopen en breken gaan vele jaren intensieve arbeid voor stedebouwkundige plannen en architectonische ontwerpen vooraf en tegen die tijd is de woningnood wel aan het wegebben. Dan kan bovendien de afbraak van de Pijp-blokken in etappes geschieden die gelijke tred houden met de bouw van betere woonwijken elders. Geen mens zou dan zijn inboedel verliezen en de nog bruikbare gebouwen konden, mits passend in het herbouwplan, gespaard blijven. Dan zou de zakelijke voorwaarde voor een herstel der oude stad vervuld zijn, namelijk

een betere bedrijfshuisvesting elders zonder parkeer- en verkeersproblemen. Want ook deze gedachte dient gezien te worden in het grote verband van de toekomst der oude stad, de bedrijfshuisvesting en het verkeer. Het is geen tovermiddel maar een werkbasis, waarop een nieuw beleid kan worden opgetrokken. Een nieuw beleid voor het verkeer dat voorziet in een brede ringboulevard om de oude stad heen door verbreding van de Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat met grote moderne parkeergelegenheden, waar de forensen hun wagen kunnen stallen om zonder tijdverlies met een speciale goedkope taxi of kleine autobus hun kantoor te bereiken. Een beleid dat voorziet in een spoedige wering van zware trucks en opleggers uit de oude stad die thans de funderingen der oude huizen kapot rijden, en in een snelle verplaatsing van het centrum der bodediensten. Het moet een beleid zijn, dat naast het wonen de vitale delen der bestaande city, de winkels, hotels, kleinere leidinggevende kantoren en ambachtsbedrijven behoudt, doch de grotere en hinderlijke lichamen die een stedebouwkundige genezing der oude stad belemmeren, faciliteiten verschaft voor overplaatsing naar de nieuwe city.

Géén der nadelen van een oorlogs- of natuurramp waren dan de tol voor de onmeetbare voordelen.

Wat is hiervoor nodig? Vooreerst geen millioenen en geen afbraak, maar een breed verbreid en vast geworteld inzicht in de grandioze kans die onze stad thans geboden krijgt. Want de kans ligt voor het grijpen. Het getij is gunstig, het moment is rijp.

Vele belangrijke beslissingen zijn ophanden. De oude stad is nog te redden en de Gemeente heeft thans een bureau dat bij dit geweldige werk leiding kan geven. De nieuwbouw van vele grote bedrijfspanden is ophanden maar wordt door de woningnood nog korte tijd uitgesteld. Doorbraken in de oude stad worden door dezelfde reden tegengehouden. Maar de verkeerschaos wordt elke dag nijpender en gevaarlijker. Daarvoor moet een oplossing komen die, al staat zij vooreerst alleen in beginsel vast, als richtpunt dient waar men naar toe werkt. Voor een sanering van de Pijp is nog geen plan, maar de onlangs ingestelde Rijkscommissie voor krotopruiming wacht op initiatieven in deze richting.

Alles is zwevende en onzeker. Voor elk dezer vraagstukken zijn of worden afzonderlijke plannen gemaakt, vele, tegenstrijdige plannen soms, plannen waaraan veel werktijd en talent van bekwame specialisten besteed is, doch die alle één ding ontberen: een grote visie, een omvattend idee, dat ieder onderdeel in verband brengt met het geheel, met een toekomstige gestalte van de stad Amsterdam.

Wat ik U in het voorafgaande geschetst heb, dames en heren, heeft geenszins de pretentie deze idee te willen leveren. Ik ben geen stedebouwkundige en ik draag generlei bestuursverantwoordelijkheid. Ik heb slechts als onafhankelijk publicist mijn oor te luisteren gelegd bij talrijke deskundigen, bij architecten en stedebouwers, bij verkeersspecialisten en monumentenzorgers en bij vele particulieren uit verschillende kringen der Amsterdamse burgerij. Wat zij vertelden, ieder vanuit zijn eigen gezichtspunt, bleek op een merkwaardige wijze in-een te passen. Het voegde zich samen als de stukken van een legkaart. Het vormde een toekomstbeeld van grandioze en inspirerende allure. Iets zeer wezenlijks ontbrak er echter aan: het vertrouwen in de geestkracht van Amsterdam, van gemeentebestuur en burgerij tezamen, om dit beeld te realiseren. Een der grootste Nederlandse architecten zei het mij met deze woorden: „ik geloof niet meer dat Amsterdam de kracht opbrengt om iets groots te realiseren. De Amsterdammers zijn alleen nog in staat om klagelijk hun prachtige stad te bejammeren, die zij zelf uit kortzichtigheid te gronde laten gaan. Geld verdienen kunnen zij nog wel, maar in zijn stedebouwkundige en architectonische schoonheid is Amsterdam een stervende stad, onmachtig, verpolitiekt en kleingeestig. Kijk dan naar Rotterdam, daar zit pit en durf in. Zelfs Den Haag brengt meer tot stand dan Amsterdam."

Dit heb ik niet willen geloven. Het kan en het mag niet waar zijn. In Amsterdam leeft nog genoeg liefde voor deze weergaloze stad, genoeg daadkracht en inzicht, genoeg architectonische scheppingskracht en deskundigheid om een geestdrift te doen oplaaien die de politieke partij-zucht, de ambtelijke betweterij en dwingelandij *en* de steriele kritiek op iedere overheidsdaad wegschroeit in de gloed van een gemeenschappelijk en bezielend ideaal. De gloed mag evenwel geen strovuur zijn, geen kortstondig enthousiasme dat even oplaait en dan langzaam weer uitdooft in defaitisme. Het moet geconcretiseerd worden tot een kort en bondig program dat voor iedere Amsterdammer verstaanbaar is. Dit zijn de punten: het ter wereld unieke stedeschoon van het oude Amsterdam moet behouden en hersteld worden. Verdere stadsvernieling door doorbraken, dempingen en detonerende grote bedrijfspanden is ontoelaatbaar. De verkeersstroom dient gesplitst en voor een groot deel om de oude stad heen geleid, in plaats van door invalswegen naar binnengezogen te worden. De noodzakelijke uitwijkruimte voor bedrijfshuisvesting is te vinden door sanering der vervallen 19-eeuwse wijken. Dientengevolge dienen in de oude stad het wonen en de culturele functies gesteund te worden. En vooral: *dit programma mag niet uitgesteld worden tot na de woningnood want dan is het te laat,* maar het moet thans reeds het

richtsnoer bieden voor het gehele beleid aangaande de oude stad en de aangrenzende wijken.

Dit, dames en heren, is de inzet van het grote gevecht om Amsterdam.

Waar een gevecht is, bestaan twee partijen, twee tegenstanders, twee groepen die ieder hun doelwit niet bereiken kunnen zolang de ander hen de weg verspert. Dit noopt ons de vraag te stellen: *wie is de vijand en wat wil hij?* Deze vraag is moeilijker te beantwoorden dan het schijnt. Niets ware eenvoudiger dan hier de hoofdcommissaris Kaasjager, de Dienst der Publieke Werken en eventueel het hele gemeentebestuur als zondebok aan te wijzen en de felle kritiek waaraan deze heren en instanties de laatste maanden zijn blootgesteld, nog met enkele onheuse opmerkingen te vermeerderen. Ik geloof dat zulks niet slechts onvriendelijk, maar zelfs onjuist zou zijn. Want het merkwaardige in de strijd om oud-Amsterdam is, dat, terwijl het gevecht reeds in volle gang is, de partijen zich nog niet geformeerd hebben, de doelstellingen nog verward zijn en de strijdmiddelen slechts ten dele bekend.

U zult, aan het slot van dit lange vertoog, niet van mij verwachten dat ik een pleidooi houd vóór de voorstellen van de heer Kaasjager. Deze plannen zijn nog véél erger dan men denkt. Want als de restanten van het Rokin, het Singel, Kloveniersburgwal, Gelderse kade, Raamgracht en open havenfront gedempt worden, dan moeten ook de Oudezijds Voor- en Achterburgwal, Grimburgwal en het Damrak dicht omdat deze wateren dan geen doorstromingsmogelijkheid meer hebben. Welke consequenties het dan nog sterker aanzwellende autoverkeer zou meebrengen voor de funderingen in de geheel van zijn water beroofde stadskern, laat zich bevroeden, evenals de noodzaak van nieuwe doorbraken door de grachtengordel. De voorstellen van de heer Kaasjager hebben de enorme verdienste duidelijk aan de orde gesteld te hebben welke omvang het verkeersprobleem in de oude stad aanneemt. Menigeen heeft zich afgevraagd: hoe komt hij ertoe zo iets schandaligs te durven opperen? De motivering van het politievoorstel is niet publiek geworden. Het uitgangspunt is echter wèl bekend: dat is de feitelijke situatie in de oude stad. Wanneer, zoals tot nu toe geschiedt, de industrialisering en de cityvorming in steeds sneller tempo en groter omvang voortgang vinden en wanneer het gemeentebestuur ervoor terugschrikt het autoverkeer in omvang en afmeting te beperken, wanneer bovendien — en dit is tot nog toe nauwelijks opgemerkt — het Amsterdamse politiekorps vèr beneden zijn wettelijke en nog verder beneden zijn noodzakelijke sterkte blijft, zodat aan een verzwaring der politietaak niet te denken valt, dan,

ja dàn is dit de enige, in ieder geval de voor de politie eenvoudigste oplossing, die hoe dan ook wel voldoende zal zijn totdat de huidige generatie politiechefs de pensioengerechtigde leeftijd bereikt heeft.

Is het echter billijk om de politie aansprakelijk te stellen voor deze verkeerstoename en industrialisering? Wanneer men vervolgens de doorbraakplannen van Publieke Werken op de plattegrond van Amsterdam bestudeert, dan blijken ook deze véél ernstiger consequenties te hebben dan uit de thans reeds gepubliceerde onderdelen naar voren komt, dan gaat het om het breken van een net van autowegen door de oude stad, met links en rechts sloping van gehele huizencomplexen, wegen die zeker onvoldoende zijn voor het autoverkeer van over twintig jaar, maar van het stedeschoon met even grote zekerheid slechts enkele uit hun verband gerukte en tot spoedige ondergang gedoemde brokken overlaten. Maar weer stellen wij de vraag: Is de Dienst van Publieke Werken geheel en alleen verantwoordelijk voor de omstandigheid dat de verschillende bureaux, die door het koortsachtige tempo der stadsuitbreiding, door tunnel- en stadhuisprojecten met werk overladen zijn, voortwerken op de wegenschema's en de saneringspolitiek van een kwarteeuw geleden, ook al zijn deze door de jongste ontwikkeling totaal verouderd? Het is voor een ambtelijk bureau, dat met weinig mensen veel werk moet verzetten, een *grote* stap om bestaande en half-voltooide projecten, waaraan men jaren bezig is geweest, als waardeloos in het archief op te bergen en opnieuw te beginnen. Daarom zijn duidelijke richtlijnen en een welbewust, krachtig beleid nodig. Dan kunnen wij het hogerop zoeken en het gemeentebestuur beschuldigen. Het zou niet de eerste keer zijn dat zulke verwijten geuit werden. Maar ook hier gelden omstandigheden waarvan de burgerij zich gewoonlijk geen rekenschap geeft. Een wethouder, die primair gekozen wordt op grond van zijn politieke overtuiging, is zelden van huis uit een vakman op het gebied dat hij te besturen heeft. Hij staat aan het hoofd van een enorm uitgebreid en uiterst gecompliceerd bedrijf dat hij onmogelijk tot in details overzien kan. Zijn positie is moeilijker dan die van de directeur van een grote onderneming. Hij wordt gecontroleerd door een gemeenteraad die eveneens gekozen is op grond van politieke of levensbeschouwelijke overtuiging.

De vraagstukken waar het hier om gaat zijn echter van wezenlijk niet-politieke aard. Het behoud en herstel van Amsterdams architectonisch en stedebouwkundig karakter, en het scheppen van een aanvullend modern zakenkwartier buiten de Singelgracht begunstigt nòch schaadt een bepaalde bevolkingsgroep. Voorzover het van sommige particulieren offers vergt kunnen deze door een normale schadever-

goedingsprocedure gecompenseerd worden. Het gaat om een algemeen cultureel belang, een belang, zou men kunnen zeggen, van geestelijke volksgezondheid, dat in de huidige constellatie zelfs ondersteund wordt door de economische en verkeerstechnische belangen op iets langer termijn.

Het is dus niet zo verwonderlijk dat het bestuursapparaat van wethouders en gemeenteraad dat dateert uit Thorbecke's tijd toen de vraagstukken veel eenvoudiger te overzien waren en meer tijd lieten voor rustig overleg, ietwat gedesoriënteerd staat tegenover een probleem dat in generlei verband staat tot de partijprogramma's.

Wanneer dus de burgerij van Amsterdam het gemeentebestuur gebrek aan activiteit en initiatief op dit punt verwijt, dan slaat het verwijt ten dele terug op de burgerij zelf, die haar vertegenwoordigers onvoldoende van advies en instructie dient. Het is namelijk niet voldoende dat dit genootschap Amstelodamum en vooral de Bond Heemschut van tijd tot tijd een adres aan het gemeentebestuur richt, hoe weloverwogen deze adressen ook zijn mogen. Want, om nu eens in de politieke realiteit te blijven: wat vertegenwoordigen deze achtenswaardige genootschappen aan stemmen? Het is zelfs niet voldoende dat de pers van hoog tot laag en van links tot rechts, van advertentieblaadje tot Nederlands best gelezen weekblad, eendrachtig te velde is getrokken tegen de idee van de heer Kaasjager. Deze actie was prachtig van eensgezindheid en oprechte overtuiging, zij is hevig opgelaaid en heeft de gemoederen wakker geschud, maar moest daarna onvermijdelijk verflauwen omdat geen enkele krant zijn lezers *te* lang met hetzelfde onderwerp kan bezighouden.

Al deze adressen, betogen, ingezonden stukken en artikelen zijn nuttig en nodig, het zijn losse, verspreide schermutselingen van verkenners en voorposten die echter op een gegeven moment moeten uitmonden in een machtige en doelbewust geleide volksbeweging, die door heel Amsterdam gaat, door de gehavende en geschonden binnenstad, door de grachtengordel en de met sloping bedreigde Jordaan, door de grauwe ellendewijken daarbuiten waar de bewoners alleen maar voordeel kunnen verwachten van de krachtige sanering die wij daarnet bepleitten, door het nieuwe Zuid en West en de verre voorsteden die nu in aanbouw zijn en vanwaar de bevolking van tijd tot tijd naar „de stad" moet gaan, naar de oude stad, binnen de Singelgracht, om weer te weten dat zij toch bij Amsterdam horen!

Het moet een beweging zijn die de Amsterdammers en allen daarbuiten die deze onvergelijkelijke stad liefhebben, verenigt, ongeacht rang, stand, kerkgenootschap of partij, en hen samenbundelt tot een machtig geheel dat dwingt tot kleur bekennen: voor of tegen, vóór

Amsterdam, haar schoonheid, haar welvaart en aanzien, of tègen Amsterdam, terwille van een benepen hersenschim, van een tijdelijk voordeeltje of van een bureaucratisch prestige.

En wanneer wij dan nogmaals de vraag stellen: waar staat de vijand en wat wil hij?, dan geloof ik niet dat het ons eigen gemeentebestuur zijn zal en onze eigen gemeenteraad die partij zullen kiezen tègen de wederopbloei van onze stad en die haar dienaren last zullen geven om de schoonheid welke Amsterdam van alle steden ter wereld onderscheidt, langzaam maar zeker te gronde te richten.

Van de zijde van het gemeentebestuur is herhaaldelijk gesproken over de noodzaak van een compromis tussen stedeschoon en de eisen van handel en verkeer. Nu is het woord „compromis" voor velerlei uitleg vatbaar. Het kan betekenen: de capitulatie bij voorbaat en zonder strijd, die slechts uit tactische overwegingen gecamoufleerd wordt en resulteert in kleine concessies, die telkens een volgende voorbereiden, tot er op een gegeven moment niets over is dat nog de moeite loont om voor te vechten. Wanneer deze vorm van compromis bedoeld wordt, dan moet het antwoord van de burgerij duidelijk en sterk zijn: dit *nooit!*

Maar wanneer er met *„compromis"* bedoeld wordt wat ik liever een *„synthese"* zou willen noemen in de geest van het program dat U daarnet hoorde, dan zal het gemeentebestuur zich geschraagd weten door de beweging uit de burgerij.

Deze beweging uit de burgerij moet komen en dus zal zij komen. Het kan een paar weken of een paar maanden duren, maar binnenkort komt het moment dat de verdedigers van oud-Amsterdam die thans, voor het eerst misschien in de historie der monumentenzorg, tevens de voorvechters zijn van de modernste behoeften van economie en verkeer, zich gegroepeerd hebben en als één geheel in actie komen. Of deze grootse onderneming slagen zal, hangt mede en voor een belangrijk deel van U af, van Uw liefde voor de stad, van Uw bereidheid om U persoonlijk in te zetten in het gevecht om Amsterdam.

Want dit gevecht zal beslist worden door de vraag of in Amsterdam dezelfde burgerzin nog leeft en tot grote daden en offers ontwaken zal, die eens deze stad schiep tot de schoonste van Europa.