

## De slag om de stad

*Vroeger was alles beter? In de jaren tachtig van de vorige eeuw lag Amsterdam er anders belabberd bij. Bewoners kwamen in opstand en wisten eigenhandig het tij te keren.*

*Bijna waren de Jordaan en De Pijp gesloopt en was er een snelweg dwars door de binnenstad gekomen. Journalist Marcel van Engelen reconstrueert waarom het er in Amsterdam nu toch echt anders voor staat.*



*Demonstranten in de Nieuwmarktbuurt houden stand tegen het waterkanon, 1975. Stadsarchief.*

In oktober volgend jaar bestaat Amsterdam 750 jaar: bijna acht eeuwen waarin de stad is gevormd zoals we die nu kennen. De wederopbouw na de grote brand van 1452, de religieuze vrijheid van de zeventiende eeuw – uniek in Europa, waardoor bevolkingsgroepen van allerlei pluimage naar de stad trokken – of de sociaal-gemotiveerde modernisering van Samuel Sarphati twee eeuwen later: allemaal hebben ze hun stempel gedrukt op het hedendaagse Amsterdam. Tijdens de 750ste verjaardagsviering (zie kader) vieren we al die successen. Want ja, er is altijd ruimte voor verbetering, maar Amsterdam ligt er in veel opzichten goed bij. Zeker als je het vergelijkt met kort geleden: de crisisjaren zeventig en tachtig, toen het zo onleefbaar dreigde te worden in de stad dat het inwonertal elk jaar met tienduizend afnam. Het is er sindsdien ongekend opgeknapt en aangeharkt, de bevolking groeit harder dan ooit en veel

Amsterdammers zijn, in vergelijking met toen, uitgesproken welvarend. Wat is er in die halve eeuw gebeurd? En welke lessen kunnen we daaruit trekken? In elk geval deze: het succesverhaal van Amsterdam van de laatste vijftig jaar heeft weinig te maken met toeval, of met geluk. De stad is, zo kun je misschien zelfs stellen, in de eerste plaats gered door de Amsterdammers zelf.

### **Drughoofdstad**

De Zeedijk was het ergst. De term 'no-go area' wordt vaak misbruikt, maar als het naoorlogse Amsterdam er één heeft gehad, was het de Zeedijk rond 1980. Met name op de kop van 'de dijk', vlak bij het Centraal Station, hingen dagelijks tientallen junkies hosselend en dealend rond. 'Ik zie een onoverzienbare menigte mensen die zich tegoed doen aan alles wat elders in de wereld door God en wetgever verboden is', schreef burgemeester Ed van Thijn, nadat hij in 1983 samen met agenten een kijkje had genomen. 'Overall uitgemergelde mensen die spuiten, chinezen, blowen of snuiven alsof hun leven ervan afhangt. En dat doet het ook.' Amsterdam was in die tijd een drughoofdstad. Er heerste een ware heroïne-epidemie: zo'n tienduizend zware verslaafden kleurden het straatbeeld. Minder bekend maar ook tekenend was de Utrechtsestraat, bij het Rembrandtplein. Overdag een winkelstraat, 's avonds een tippelzone waar wanhopige, verslaafde meisjes en vrouwen voor vijf gulden bij automobilisten instapten of hun diensten verleenden in de winkelportieken. Buurtbewoners werden horendol van de stoet langzaam rijdende en toeterende 'hoerenlopers' en braken meermaals de straten open, om hun route te saboteren.



*Zeedijk 53 (ged.) - 79. Politie te paard vanwege drugsoverlast, 1981. Stadsarchief.*

### **Tienduizend krakers**

De jaren rond 1980 vormen het naoorlogse dieptepunt. Amsterdam was er structureel slecht aan toe. Honderdduizenden inwoners hadden hun stad al de rug toegekeerd en waren massaal naar Purmerend, Lelystad en later Almere verhuisd. Fabrieken en scheepswerven gingen ten onder omdat ze de internationale concurrentie niet aankonden, of moesten dicht vanwege milieuregels. Ondertussen liep de werkloosheid op, vooral onder voormalige gastarbeiders. Ze bleven in Amsterdam – velen opgebrand, afgekeurd of afhankelijk van de bijstand. Daartegenover stond weliswaar de opkomst van nieuwe ‘dienstverlenende bedrijven’, maar ook zij verlieten het centrum. De advocaten, bankiers, uitgevers en reclamemakers verhuisden naar grote kantoren aan de stadsrand, bij snelwegen en treinstations – mede omdat het in de binnenstad permanent vaststond met stinkende en toeterende auto’s.

Ook de huizen van de oude volksbuurten waren er na jarenlange verwaarlozing slecht aan toe. De woningen waren tochtig, klein en hadden centrale verwarming noch douche. Zelfs veel panden in de grachtengordel stonden in stutten. Tegelijkertijd kampten Amsterdamse jongeren met woningnood. Zij zouden massaal gaan kraken: de stad telde begin jaren tachtig zo’n tienduizend krakers verspreid over enkele duizenden panden en woningen.

### **Onherkenbare stad**

‘De stedelijke crisis’ noemen historici en sociologen die periode achteraf. Die crisis betrof niet alleen Amsterdam, maar bijna alle westerse steden. In grote lijnen speelde overall hetzelfde: de industriële economie liep op zijn einde, de middenklasse vertrok naar suburbia en de achtergelaten stad werd getekend door verval, werkloosheid, armoede, drugsverslaving en criminaliteit. Al zag die crisis er in elke stad anders uit – zoals ook de ervaring die zou volgen in elke stad op haar eigen manier verliep.

Om het dieptepunt beter te begrijpen, moeten we verder terug in de tijd. In de decennia eraan voorafgaand maakte het stadsbestuur verregaande plannen voor een nieuwe stadsinrichting. Het centrum moest grotendeels het karakter van een city krijgen, naar het voorbeeld van Londen en Amerikaanse steden. De binnenstad was de aangewezen plek voor kantoren, hotels en andere grote voorzieningen. Ernaartoe moesten brede autowegen worden aangelegd, zoals de Wibautstraat en in het verlengde daarvan de Weesperstraat, Valkenburgerstraat en IJ-tunnel. Ook moest er een vierbaansweg dwars door de Nieuwmarktbuurt komen. De oude woonbuurt moest dus gesloopt, net als andere vervallen volkswijken: de Jordaan, de Oostelijke Eilanden, de Westelijke Eilanden en bijna de hele negentiende-eeuwse gordel die als een halve maan om het centrum ligt, met onder meer de Dapperbuurt, De Pijp en de Staatsliedenbuurt. Al die ‘rommel’ moest tegen de vlakke, om plaats te maken voor eigentijdse kantoren, autowegen, universiteitsgebouwen of portiekflats. De bewoners werden weggeleid naar fatsoenlijke huizen in de Westelijke Tuinsteden en moderne flats in de Bijlmermeer. Nog meer Amsterdamse gezinnen kregen een woning toegewezen in zogenaamde overloopgemeenten als Purmerend, Hoorn en Almere.

### **Strijden voor de oude buurten**

Tegen deze zakelijke en functionele visie op de stad ontstond verzet. Allereerst van deftige heren uit de grachtengordel, die zich verenigden in monumentenorganisaties. Zij zagen de historische waarde van de binnenstad verloren gaan. Ze kregen steun van een nieuwe generatie die vanaf de jaren zestig in steeds grotere getale naar Amsterdam

kwam om te studeren of een artistiek, alternatief en anti-burgerlijk leven te leiden. Deze babyboomers hadden een andere blik op de stad. Ze vonden de oude, rommelige volkswijken juist gezellig; ze genoten van het 'lekkere sfeertje' die de nauwe straatjes boden, met hun buurtwinkeltjes en cafés op de hoek, en markten verderop. Er vormden zich actiegroepen die streden voor het behoud van de oude buurten. Daarvan werd Aktiegroep Nieuwmarkt het bekendst. De leden hadden een leidende rol bij het verzet tegen de autoweg door de buurt en de metro die eronder zou worden aangelegd (de autoweg ging niet door, de Oostlijn van de metro kwam er wel).

Minder bekend, maar minstens zo belangrijk voor de toekomst van Amsterdam, was actiegroep De Sterke Arm. De tientallen jonge leden haalden alles uit de kast om de sloop van hun Dapperbuurt tegen te houden, zoals het storten van puin voor de woningen van de burgemeester en wethouders, maar ook het maken van een alternatief plan dat uitging van het opknappen van de oude buurt.

Na acht jaar strijd was de wijk gered, en daarmee de negentiende-eeuwse gordel, want de filosofie van 'behoud en herstel' werd de nieuwe norm. 'Het waren tropenjaren,' zei een van de oprichters van De Sterke Arm achteraf. 'Ik was dag en nacht met de buurt bezig.'

### **Compacte stad**

Uiteindelijk kreeg het verzet de overhand en werd de romantische blik van de actiegroepen dominant. Een keerpunt in de politiek was het jaar 1978, toen twee voormalige actievoerders uit De Pijp de nieuwe koers van de stad uitzetten. De ene, Jan Schaefer, was al een bekendheid toen hij aantrad als wethouder Volkshuisvesting en stadsvernieuwing. Hij was staatssecretaris geweest in het kabinet Den Uyl en profileerde zich als een verbaal wonderkind, met een Amsterdamse tongval. Hij bracht een ongekennde energie en dadendrang met zich mee. 'In geouwehoer kun je niet wonen' was een uitspraak van hem die legendarisch werd. De ander, Michael van der Vlis, bleef voor het publiek op de achtergrond en zonk na zijn politieke carrière weg in de vergetelheid, terwijl hij twaalf jaar lang wethouder Ruimtelijke Ordening en Verkeer zou blijven.

Hij kan achteraf worden beschouwd als de belangrijkste naoorlogse bestuurder van Amsterdam. Hij was de intellectuele leider van de lokale PvdA, destijds almachtig in de stad, en bedacht de filosofie van 'een compacte stad'. Toen hij aantrad, maakten topambtenaren nog plannen voor een toekomstig Amsterdam met slechts 440.000 inwoners – een halvering ten opzichte van de ruim 870.000 inwoners die de stad rond 1960 telde. Van der Vlis stuurde Amsterdam de andere kant op: het aantal inwoners moest weer groeien in plaats van krimpen. De oude buurten moesten blijven en de lege plekken in de stad opgevuld. De auto moest wijken ten gunste van fietsruimte en openbaar vervoer.

De compacte stad is anno 2024 nog altijd de lijn waarop Amsterdam zit. 'Zonder Van der Vlis had Amsterdam meer op Los Angeles geleken,' zei een van zijn opvolgers. 'Een uitgestrekte agglomeratie verbonden door snelwegen.'



*Johan Crujff reikt, in het bijzijn van wethouder Jan Schaefer, de sleutels uit aan een gezin voor de eerste gerenoveerde woning in Betondorp, 1983. Stadsarchief.*

### **En toen kwam 1985**

In plaats van gesloopt werden de oude wijken gerenoveerd. Deze ‘stadsvernieuwing’ kwam in de jaren tachtig op gang onder leiding van Jan Schaefer en met behulp van miljardensubsidies van de Rijksoverheid. Ze betekende dat tienduizenden zeventiende- en negentiende-eeuwse panden werden opgeknapt. Maar dat niet alleen: de stadsvernieuwing was ook een enorme overdrachtsoperatie. De woningen in de oude stad waren van oudsher bezit van particuliere verhuurders of zogenaamde huisjesmelkers. De gemeente kocht ze op en droeg ze over aan woningcorporaties en het Gemeentelijk Woningbedrijf (later opgegaan in Ymere). Ook al hebben zij uit geldnood inmiddels een deel van die woningen weer verkocht, de oude wijken zijn nog altijd voor een flink deel in eigendom van corporaties. Daardoor heeft Amsterdam ook op dure en gewilde plekken nog altijd veel sociale huurwoningen.

1985 was in meerdere opzichten een kanteljaar. Vanaf toen begon de bevolking weer voorzichtig te groeien, nadat de stad vijftwintig jaar lang was gekrompen. In hetzelfde jaar was ook scherp de draai te zien die Amsterdam in economisch opzicht maakte. De grote scheepswerven in Noord, ADM en NDSM, gingen failliet als een symbolisch einde van de industriële economie. In het zuiden van de stad opende het World Trade Center, wat een vliegwiel werd voor de opkomende internationale diensteneconomie van Amsterdam. Hieromheen zou de Zuidas groeien, het zakengebied dat eerst in het centrum was bedacht.

### **Chic en sjofel door elkaar**

Het gaat te ver om de inzet van actievoerders of het beleid van de (lokale) overheid als voornaamste kracht te zien van de groeiende populariteit van de stad. Veel andere steden kropen immers ongeveer tegelijkertijd uit het dal. Maar hun eerder geschetste inzet heeft wel meegeholpen. De aantrekkingskracht van de stad zit 'm voor een groot deel in de charme van de oude wijken en de compactheid: met een kwartiertje fietsen heb je alles binnen handbereik. Het is wat expats voortdurend zeggen als ze de loftrompet steken over Amsterdam: het is relaxed om 's ochtends op je fiets te springen, door het park te rijden, je kinderen op school af te zetten en een kwartier later op je werk te zijn. In welke andere metropool kan dat? (Ja, Amsterdam is inmiddels een metropool). Een kwaliteit die bovendien te danken is aan het (lokale) volkshuisvestingsbeleid van de jaren tachtig is de sociaaleconomische menging van de stad.

Die staat weliswaar behoorlijk onder druk, maar bestaat dankzij de gereguleerde huursector en het grote aandeel corporatiewoningen nog altijd. Zelfs topmannen van techbedrijven, volledig afhankelijk van duurbetaalde internationals, prijzen Amsterdam om zijn mix van chic en sjofel.

### **De bakfietscultuur**

Typerend voor de jaren negentig was de gentrificatie van De Pijp, de oude volksbuurt die in trek raakte bij studenten, jonge professionals en welvarende tweeverdieners en waar allerlei nieuwe horecazaken en winkeltjes opdoken. Deze 'veryupping' was eerder te zien in de Jordaan, en na De Pijp verspreidde het zich als een olievlek door de stad.

Vanaf 2000 zouden ook gezinnen zich weer in Amsterdam vestigen, nadat die eerder decennialang de stad waren ontvlucht. Het waren wel andere gezinnen dan voorheen: hoogopgeleide stellen die twee carrières combineerden met kinderopvang of school en een stedelijk leven. Voor hen werd gebouwd in onder meer het vernieuwde Oostelijk Havengebied, waar de bakfietscultuur werd geboren.

Om de vogelvlucht af te maken: de sociaaleconomische achterstanden hoopten op 'buiten de ring', waar de Bijlmermeer een sterk Surinaams en West-Afrikaans karakter had gekregen, terwijl in de Westelijke Tuinsteden juist veel Turkse en Marokkaanse gezinnen kwamen te wonen. Voor beide gebieden werden grote vernieuwingsplannen gemaakt. In de Bijlmer ging uiteindelijk meer dan de helft van de flats tegen de grond. In de Westelijke Tuinsteden werd minder gesloopt, maar is de operatie nog niet ten einde. De vernieuwingen leidden tot meer sociaaleconomische menging, maar ook tot eilandjes waar de overgebleven problemen zich sterk concentreren. Noord ondertussen, een stadsdeel met een heel andere geschiedenis, deed lang niet mee aan de grootstedelijke plannen. Totdat Shell rond de eeuwwisseling besloot zich terug te trekken van het terrein tegenover het Centraal Station. In 2012 opende daar filmmuseum Eye, vier jaar later heropende het Shell-gebouw als de A'DAM Toren. Sindsdien hoort Noord bij de rest van de stad. Omdat er veel oude bedrijfsterreinen liggen en het er relatief ruimtelijk is opgezet, wordt juist hier veel gebouwd: in Noord is nog plek.

### **Hotel Amsterdam**

Met het 750-jarige bestaan van de stad in het verschiet brandt nu de vraag: waar beweegt Amsterdam naartoe? De laatste tien jaar zijn veel ontwikkelingen in een stroomversnelling geraakt: toename van het aantal banen, groei van de bevolking en het toerisme, instroom van expats en internationale studenten, gentrificatie, verhitte van

de woningmarkt en het vastlopen van de sociale huursector. De verschillen tussen arm en rijk nemen toe, mede omdat zogenaamde middengroepen vertrekken. Veel 'oude' Amsterdammers voelen zich vervreemd van hun omgeving: is de stad nog wel van hen? Nog altijd komen veel nieuwkomers de stad in. Meer dan ooit zelfs. Maar het zijn vooral twintigers en dertigers die vaak maar enkele jaren blijven – deels doelbewust, deels omdat ze een langer verblijf niet kunnen betalen en deels omdat de stad weinig gezinswoningen heeft. Het betekent dat Amsterdam steeds meer een doorstroomplek wordt. De afgelopen tien jaar is bijna de helft van de bevolking veranderd. Het lijkt hier wel een hotel.

De grote uitdaging voor het stadsbestuur is om grip te heroveren op de verdeling van woonruimte en de bouw van nieuwe woningen – processen die nu grotendeels zijn overgeleverd aan de vrije markt, met een resultaat dat bijna niemand bevalt. Dat kost bijzonder veel geld en is niet makkelijk. Maar Amsterdam is zo leefbaar en aangenaam omdat die stad zo is gemáákt, door betrokken bewoners en stadsbestuurders. Dat kan ook weer verloren gaan.

### **MARCEL VAN ENGELEN**

Marcel van Engelen (53) is journalist (onder meer voor Het Parool, Vrij Nederland en NRC Handelsblad) en schrijver. In mei kwam zijn derde boek uit: De stad, waarin hij laat zien welke krachten, ideeën en mensen Amsterdam maakten tot de stad die het nu is – van het dieptepunt in de jaren tachtig tot vandaag. In een verhaal vol kleurrijke personages – wethouders, architecten, activisten, wetenschappers, bewoners en café-eigenaren – vertelt hij hoe Amsterdam van wijk tot wijk veranderde, weer tot bloei kwam en voor nieuwe uitdagingen kwam te staan.