



Cordula Rooijendijk

Volkomen Amsterdammer

Als het aan politicommissaris Kaasjager had gelegen waren de Amsterdamse grachten gedempt. Cordula Rooijendijk laat zien welke idealen in het debat daarover een rol speelden.

'Doodsche asphaltgoten, grauwe eentonige bouwsels, fletse pillendoozen dáár waar eens de monter krullen en kuiven der oude gevels een verheugenis waren voor oog en hart.'

Vanaf de jaren dertig in de twintigste eeuw was de lofzang over de modernistische ideale stad overal te horen. Ook Amsterdammers bleken niet doof voor dit lied. In dat licht bezien was het voorstel in 1954 van H.A.J.G. Kaasjager een groot aantal historische grachten in Amsterdam te dempen om ruim baan te geven aan de auto alleszins begrijpelijk en verklaarbaar. Dat een dergelijk voorstel een hevig en controversieel debat veroorzaakte in deze eeuwenoude stad was eveneens niet verwonderlijk, en maakt duidelijk dat dit ideaal niet door iedereen werd gedeeld.

De modernistische ideale stad

Bij een bezoek aan de Amsterdamse hoofdstad verbaast Henry Ford I, directeur van de befaamde T-Ford fabrieken, zich hooglijk over de achterlijkheid van Amsterdam. Hij laat zijn gastheren weten niet te begrijpen waarom zij de grachten niet laten dempen om grote boulevards voor het toekomstige snelverkeer te scheppen. Hoewel het dempen der grachten Amsterdam niet vreemd is, begon met deze uitspraak een intensievere discussie over de wenselijkheid historische grachten te behouden.² We schrijven jaren dertig, de jaren waarin het ideaal van de modernistische stad hoogtij begint te vieren.

- 1 'Nieuwe zakelijkheid in de binnenstad. Snelle metamorfose. Het wordt er niet mooier op.' *Handelsblad*, 19 februari 1932.
- 2 *De Volkskrant*, 22 oktober 1954; *De Tijd* 22 oktober 1954; *Het Parool* 22 oktober 1954; *De Volkskrant*, 14 november 1955; www.autotrack.nl/owa_dima/owa/news.cursief?p_col_id=5130, bezocht op 25 september 2003.

Het dempen van historische grachten paste in het ideaal van de modernistische stad zoals deze bijvoorbeeld door architecten van CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*) in het zogeheten Charter van Athene in 1933 is beschreven. Een snelle industrialisatie, de introductie van de automobiel en de wereldcrisis leidden tot de behoefte een stad te creëren die was aangepast aan deze nieuwe omstandigheden en kansen.³ Deze nieuwe stad kenmerkte zich onder andere door een rationele ordening van de functies wonen, werken en recreatie die zijn verbonden door snel transport via efficiënte wegen. Woonwijken waren bedoeld om er te wonen, industriegebieden voor de industrieën, grote parken om te recreëren, en een City om zaken te doen en diensten te verlenen.

De ideale stad zoals deze door modernisten was omschreven werd door vele stadsplanners op verschillende wijzen geïnterpreteerd en gebruikt bij het schrijven van stadsplannen. Vele steden over de hele wereld zijn zo op modernistische wijze ontwikkeld en herontwikkeld. Ook Nederlandse steden werden getroffen door het 'CIAM-virus', waarvan Rotterdam het vermoedelijk het sterkst te pakken had. Rotterdam, hevig gebombardeerd in de Tweede Wereldoorlog, weende om haar doden. Maar vrijwel niemand treurde om het verlies van het oude centrum.

'Realiseert gij U, Rotterdammer, dat vele der dierbaarste herinneringen aan wat in de Meidagen verloren ging zich juist vasthechtten aan wat, nuchter bezien, slechts tekortkomingen waren van onze oude stad? Aan het chaotische van den Coolsingel, aan de onmogelijke verkeers toestanden, aan de ongevormdheid van het Hofplein, aan de provisorische Doelen. (...)Het heeft al datgene opgeruimd wat wij, Rotterdammers, niet eer hebben kunnen of willen ter zijde stellen, hoe weinig het ook nog strookte met de materiële eischen van het heden.'⁴

Amsterdam was de dans ontsprongen en dat werd door de Amsterdammers verschillend beoordeeld. Sommigen treurden openlijk en richtten jaloerse blikken naar Rotterdammers, smachtend naar eenzelfde lot. Anderen vonden een dergelijke gedachte bepaald onkies en waren verguld met het leed dat hen bespaard was gebleven. Twee contrasterende ideaalbeelden lijken

3 L. van Geuns, *CIAM-Planning: Vier benaderingen van het Charter van Athene* (Amsterdam 1974).

4 Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), *Het Nieuwe Hart van Rotterdam. Toelichting op het basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam* (Rotterdam 1946) 10.

de oorzaken van deze verschillen in opvattingen.

In dit artikel worden twee stedelijke ideaalbeelden van Amsterdammers in 1954 beschreven. Ideaalbeelden zeggen hoe de stad er uit zou moeten zien. Door ideaalbeelden te identificeren kunnen reacties van mensen ten aanzien van bijvoorbeeld stedelijke plannen beter worden begrepen. Het doel van betrokkenen bij de stad is het realiseren van hun eigen ideale stad, en daarvoor worden diverse acties ondernomen. Mensen schrijven structuurnota's en alternatieve nota's, organiseren protesten en delen pamfletten uit. Mensen tekenen cartoons en componeren liederen, en pogen een ieder te laten meezingen. Alles met uiteindelijk maar één doel: dat de huidige stad maar zoveel mogelijk op de ideale stad die men in gedachte heeft mag gaan lijken. Deze ideaalbeelden worden het sterkst verdedigd en het uitvoerigst beschreven wanneer iemand een voorstel doet wat de verwezenlijking van de ideale stad in gevaar brengt. En dat was precies wat er gebeurde in 1954 in Amsterdam naar aanleiding van een controversieel voorstel: het dempen van historische grachten in de binnenstad.⁵

Moderne City

In oktober 1954 stelde H.A.J.G. Kaasjager, hoofdcommissaris van de politie, een aantal ingrijpende maatregelen voor de binnenstad van Amsterdam voor. In het kort behelsde dat voorstel: het dempen van grachten (Raamgracht, Kloveniersburgwal, deel van het Amstel, Passeerdersgracht en Egelantiersgracht en de gehele Singel); het verwijderen van parken (Wertheimplantsoen en deel van het Westerpark); het doorbreken van grachten en straten (Bakkerstraat, Singel, Spui, tussen Prinsengracht en Keizersgracht, tussen Keizersgracht en Herengracht; Weesperplein, Waterlooplein, Utrechtsestraat, Ferdinand Bolstraat, Elandsgracht, Berenstraat, Wolvenstraat, Oude-Spiegelgracht, Haarlemmerhouttuinen); en het slopen van buurten (Jordaan, Jodenbuurt en waarschijnlijk ook Weteringbuurt). Het doel was een snelle en efficiënte rondweg te realiseren waarlangs parkeerplaatsen, stations en grote kantoorgebouwen konden worden gebouwd. Volgens Kaasjager betrof het slechts noodzakelijke ingrepen: de stad was

5 Het publieke debat is onderzocht alle nog aanwezige kranten (*Het Parool*, *Nieuwe Dag*, *De Volkskrant*, *Vrije Volk*, *Trouw*, *De Tijd*, *Algemeen Handelsblad*, *Telegraaf*, *Nieuws van de Dag*, *Haagse Post* en *Elsevier*) in het persarchief van het gemeentearchief van Amsterdam van oktober 1954 tot en met 1955 en alle in die tijd verschenen nota's, pamfletten en andere publicaties.

verstopt met automobielen en hoewel van een echte crisis nog niet gesproken kon worden werd dit, gezien de verwachte explosieve groei van het aantal auto's, wel snel verwacht.

Er waren talrijke voorstanders van dit plan. En hoewel zij het niet altijd eens waren met alle planonderdelen, dát de historische structuur van de stad moest worden aangepast aan 'de eisen van de moderne tijd'⁶ zoals ze dat zelf zo mooi verwoordden, stond voor hen vast. De stad moest dóór, vóórt; vooruitgang was noodzakelijk. De stad moest worden zoals hij nog nooit geweest was, de blik was naar de toekomst gericht.

Kaasjager, economen, de Vereniging Voor Vreemdelingenverkeer, de Kamer van Koophandel en Industrieën, winkeliers en niet te vergeten de gemeentelijke plannenmakers leken ondanks de onderlinge verschillen een ideaalbeeld te delen dat op zijn minst beïnvloed was door de idealen van CIAM. Zij wensten voor Amsterdam een stad waarin de functies wonen, werken en recreëren ruimtelijk van elkaar zouden zijn gescheiden. Hun argument was dat deze functies dan zo min mogelijk hinder van elkaar zouden ondervinden: bedrijven hoorden daarom niet thuis in woonwijken, en woonhuizen niet in werkgebieden. In het centrum van de stad zou het zaken centrum liggen, waarbij het 'bloed' door ruime 'aders' snel van en naar het 'hart' zou kunnen 'stromen', om maar eens enkele van de door henzelf zo vaak gebruikte medische metaforen te gebruiken.⁷ En zoals de metafoor al doet vermoeden: het hart was onmisbaar voor de stad. Zonder zaken centrum zou het hart sterven. En zoals in het menselijk lichaam het hart altijd op een onbetwistbare plaats zit, zo was ook de locatie van het zaken centrum logisch en reeds bepaald: op de plaats van de binnenstad, met als grens de Singelgracht.

En dat was tamelijk problematisch. Immers, deze zo ideale stad leek weinig op de stad anno 1954. De eeuwenoude stad bestond uit vele smalle, kronkelige straatjes en een uitgebreide grachtengordel, gebouwd in een tijd dat het vervoer nog over water geschiedde. Het hart werd niet voorzien van voldoende bloed; de auto verstopte haar aderen, veroorzaakte arteriosclerose en een 'hartinfarct' dreigde.

6 *De Nieuwe Dag*, 28 oktober 1954.

7 *Nieuwe Dag*, 4 november 1954; *Sursum Corda*, 11 november 1954; *Het Parool*, 22 oktober 1954; *Vrije Volk*, 25 oktober 1954; *De Volkskrant*, 28 oktober 1954.

‘Vroeger, zegt ‘t, diende de geschetste ring voor het verkeer te water, nu dit grotendeels is vervangen door verkeer te land, is het logisch de bestaande ruimte ook daaraan ondergeschikt te maken.’⁸

Een ‘operatie’ als die van ‘chirurg Kaasjager’ was noodzakelijk om de stad de nodige bypasses en dotterbehandelingen te geven.⁹ Het bracht het ideaal van een moderne, efficiënte en daardoor bloeiende stad, dichterbij.

Een gevolg van het uitvoeren van dergelijke maatregelen was natuurlijk dat een groot deel van de historische omgeving zou verdwijnen. Dat was voor de voorstanders geen enkel punt: de historische structuur en gebouwen van Amsterdam werden voornamelijk als belemmering beschouwd omdat zij de ontwikkeling van de moderne stad in de weg zaten. Toch was het niet zo dat de in hun ogen ideale stad geen enkel historisch element meer mocht bevatten. Indien het de vooruitgang niet schaadde, mochten enkele historische gebouwen best behouden blijven en vrijwel niemand stelde dan ook voor de gehele historische stad af te breken. De reden daarvoor was een economische: sommige bedrijven en ook toeristen leken de historische omgeving te waarderen. Dat moest echter ook niet te zeer worden overschat; niet elke toerist kwam voor het historisch karakter naar de stad. Integendeel:

‘Hoe de vreemdelingen over zo’n demping zouden oordelen? De heer Wijbrand de Jong geloofde niet, dat de vreemdelingen er veel van zouden bemerken.... De vreemdelingen zijn graag in onze stad omdat zij het er vriendelijk vinden en romantisch en gezellig, maar het is een feit dat zij er nooit langer willen blijven dan slechts enkele dagen, ook al wegens het ‘beschimmeld gevoel dat over de stad ligt’. Amerikanen zijn tegenwoordig zeer gevoelig voor nieuwe dingen, vandaar dat zij meer en meer belangstelling tonen voor het nieuwe Amsterdam-West.’¹⁰

Een behoud van de Prinsengracht, Keizersgracht en Herengracht, of in elk geval de voorgevels daarvan, was voor velen van hen voldoende. Deze zouden dan bewaard blijven als symbool, als herinnering aan wat eens was.

In het publieke debat over deze voorstellen bleek het ideaalbeeld van deze groep mensen te botsen met de idealen van anderen. In de soms zeer felle discussies in kranten en tijdschriften werd het ideaalbeeld dan ook met hand en tand verdedigd. De voorstanders gebruikten daarbij verschillende

8 *Vrije Volk*, oktober 1954.

9 *Het Parool*, 1954, dag en maand onbekend.

10 *Algemeen Handelsblad*, 8 november 1954.

argumenten. Zo benadrukten zij dat er geen andere keuze was: de stad zou sterven wanneer de maatregelen geen doorgang konden vinden.

'Het is de mening van de heer Kaasjager en van mij, dat men aan doorbraken en dempingen went. Het is hier en daar beslist noodzakelijk te dempen en men ontkomt er niet aan parallelwegen door te breken.'¹¹

Economen refereerden aan onderzoeken die een explosieve groei van het aantal privé-auto's voorspelden. Nimmer zouden al die auto's passen in de binnenstad zoals zij er nu uit zag. Zij verwezen naar onderzoeken die aantoonde dat bedrijven uit de binnenstad vertrokken vanwege, naar zij zeiden, het gebrek aan ruimte voor de auto en bedrijfsontwikkeling aldaar. En dat terwijl de stad de economische expansie nodig had voor haar voortbestaan.

Zij vreesden dat het economisch hart aan kracht zou inboeten, dat het 'léven uit de stad' zou gaan, en dat de stad zou sterven. Ook toenaderingspogingen behoorden tot hun repertoire. Zij stelden dat ook hun eigen harten bloedden bij het vooruitzicht dat zij zelf stelden, dat '...het dempen bijvoorbeeld van de Singel tussen Koningsplein en Munt mij net zoveel pijn doet als alle andere Amsterdammers.'¹² Maar, zo bedenke men, wat niet weet, wat niet deert: 'De heer Kaasjager zou wel inzien, dat zijn advies een ernstige aanslag inhoudt op de schoonheid van de stad, maar het rapport stelt hiertegenover, dat een volgend geslacht, dat deze schoonheid niet heeft gekend, haar ook niet zal missen.'¹³



De Telegraaf, 20 november 1954.

11 *De Tijd*, 12 november 1954.

12 *De Volkskrant*, 11 januari 1955.

13 *Vrije Volk*, x oktober 1954.

Historisch centrum

Kunstenaars, sociale wetenschappers, beeldhouwers en historici hadden zo hun eigen ideeën over de toekomstige stad. Zij beschreven een totaal ander ideaalbeeld. In de toekomst zou de stad een historisch centrum hebben, gelegen binnen de Singelgracht. Op het toekomstig stadstoneel zou de auto slechts een bijrolletje vervullen. Geen overvolle straten met stinkende, razende auto's meer die de oude houten palen in Amsterdams drassige bodem deden trillen. Ook bedrijven was geen hoofdrol toebedeeld. 'De noodzaak tot centralisatie van bedrijfsleven op een kleine ruimte om snel en doeltreffend contact te kunnen houden oftewel cityvorming is vanwege moderne uitstekende communicatiemiddelen als telefoon en post komen te vervallen.'¹⁴ In de toekomstige binnenstad zou een groot areaal aan historische panden vrijkomen welke eindelijk de wens van zo velen zou kunnen vervullen: wonen in een historisch pand in de binnenstad van Amsterdam. Niet het scheiden van functies of het aanleggen van efficiënte wegen maar de historie stond voor hen voorop. Geen vooruitgang in de binnenstad, geen economische groei aldaar, geen innovaties of het vervullen van eisen van de moderne tijd: De binnenstad moest worden zoals zij dachten dat hij geweest was, of hoopten dat hij geweest zou zijn. De blik van deze groep mensen was niet naar de toekomst, maar naar het verleden gericht.

Ook deze groep mensen beschouwde de huidige toestand van de stad als uitermate zorgwekkend. Het bedreigde hun ideaal. Auto's en vrachtwagens deden de huizen op hun grondvesten schudden. Huizen vertoonden scheuren, verzakten schots en scheef, zoals een ieder kon aanschouwen. In naam van de zogenaamde 'vooruitgang' werden straten verstopt met voermiddelen die helemaal niet geschikt waren voor de tere smalle straten en huizen. Maar de grootste acute bedreiging vormden de voorstellen van Kaasjager.

Kaasjager werd verketterd: hij was een 'sloper',¹⁵ een 'cultuurbarbaar',¹⁶ een crimineel die *'de schoonheid van Amsterdam wil liquideren'*,¹⁷ en, erger nog, hij was niet eens in Amsterdam geboren maar in Zaltbommel.¹⁸ Zijn tegenstanders waren furieus om zijn voorstel en onverhuld in hun woorden.

14 *Nieuwe Dag*, 30 november 1954.

15 *Het Parool*, 4 november 1954.

16 *Vrije Volk*, 29 oktober 1954.

17 *Sursum Corda*, 11 november 1954.

18 *Nieuws van de Dag*, 30 oktober 1954.



De Volkskrant, 6 november 1954.

‘Er was in de motivering van de hoofdcommissaris één redenering die ik nooit meer zal vergeten, zó noodlottig was zij: dat latere generaties de verloren gegane schoonheid niet zouden missen, omdat ze die niet hebben gekend. Wie deze redenering diep dóórdenkt, belandt daar, waarheen zij onherroepelijk voert, in een cultureel en zedelijk nihilisme. Met deze redenering kunnen wij de Mattheus-Passion van Bach afschaffen. Wij kunnen de partituren verbranden, de grammofoonplaten stukslaan (...) Met deze motivering kan men de Nachtwacht verkopen, ja zelfs van de mensen kistkalveren maken.’¹⁹

Kaasjager en zijn volgelingen wilden ‘het hart uit Amsterdam, Stad te Water, wegsnijden,’²⁰ Amsterdam beroven van ‘haar diepste wezen’²¹ en dat zou leiden tot de dood van de stad.

Ook wel beseffend dat ‘de slopers’ moeilijk van hun zakencentrum afstand zouden kunnen doen deden ook de tegenstanders een poging tot toenadering. Als Kaasjager en zijn volgelingen dan werkelijk overtuigd waren

19 *Het Parool*, 30 december 1954.

20 *Nieuwe Dag*, 21 oktober 1954.

21 *De Volkskrant*, 21 oktober 1954.

van de noodzaak van een City, als zij dan werkelijk geen leven zonder City voor zich zagen, laat hen dan een City bouwen in de Pijp. Dáár konden dan brede wegen worden aangelegd, en parkeerplaatsen, zoveel men wilde. En de eerlijkheid gebood hen te zeggen dat hen dat eigenlijk nog wel goed uit kwam ook. Want het mogen dan historieliefhebbers zijn geweest, al wat de negentiende eeuw hen had gebracht werd niet bijzonder geapprecieerd. Integendeel: 'Laten ze een stuk van die afgrijselijke Pijp slopen en daar parkeerterreinen en kantoren maken.'²² Een waardeloze buurt,

.. waar sloping van de bestaande bouwcomplexen niet alleen geen aantasting van het stadschoon betekent, maar slechts tot verbetering kan leiden. Grondige sanering van Staatsliedenbuurt, Pijp en Oosterparkbuurt mag bovendien in het belang der volksgezondheid worden genoemd.'²³

Ook zij verdedigden hun ideaal met hand en tand. En ook zij trachtten 'de anderen' ervan te overtuigen dat geen ander ideaal dan het hunne moest worden verwezenlijkt om het voortbestaan van de stad te redden. 'De ziekte heeft haar crisis bereikt, haar moment van beslissing. Twee wegen staan dan open, één naar het graf en één naar genezing.'²⁴ De binnenstad met haar smalle straten, haar schilderachtige grachten, haar pittoreske aanblik, was een van de mooiste en grootste historische binnensteden van Europa, en misschien zelfs van de wereld.²⁵ Zij refereerden aan een onderzoek onder toeristen waaruit bleek dat 80 procent van hen Amsterdam als een van de mooiste steden ter wereld beschouwden vanwege de grachten. Natuurlijk werd de uitspraak van de Amerikaanse toerist Charly Freeman breed uitgemeten en telkens hergebruikt om hun argumenten te bekrachtigen: 'That man must be crazy. What else does he think we tourists come down for?'²⁶ In een uiterste poging te benadrukken hoe belangrijke de historische stad was meldden zij: 'De Stad is meer waard dan 385791099 automobielen!'²⁷ Er was meer in het leven dan techniek, dan vooruitgang 'Naar een gelukkige toekomst van Amsterdam leidt slechts één weg. Die weg is niet de louter nuttige, de zuiver technische, de puur materiele. (...) Die ene weg is de weg van schoonheid, van cultuur. PW belooft het blauw van de hemel, maar

22 *De Tijd*, 1954, dag en maand onbekend.

23 *Het Parool*, 9 november 1954.

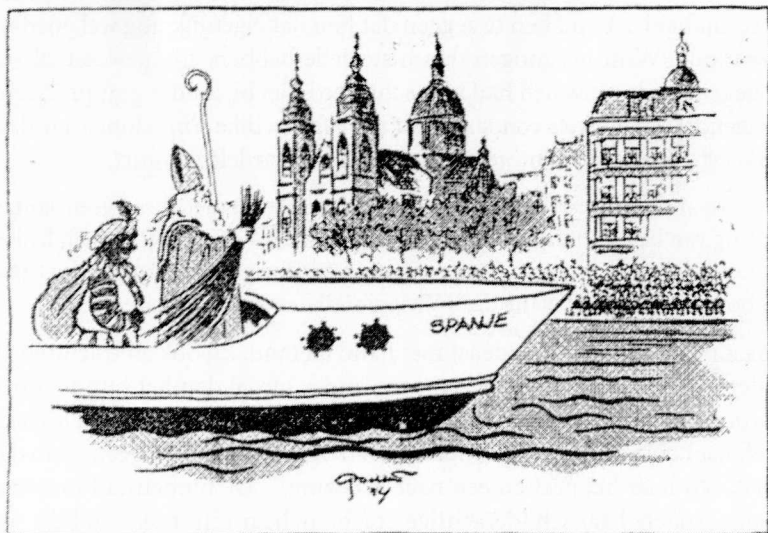
24 G. Brinkgreve, *Gevecht om Amsterdam* (Amsterdam 1954) 4.

25 *De Volkskrant*, 1 december 1954; *De Tijd* 6 november 1954.

26 *Vrije Volk*, 22 oktober 1954.

27 *Algemeen Handelsblad*, 1954, dag en maand onbekend.

ST. NICOLAAS ARRIVEERT VANDAAG
PER BOOT IN AMSTERDAM



„... .Waar is dat kereltje, dat de grachten wil dempen. . . .?”

De Tijd, 4 december 1954.

brengt de dood in de pot. Zijn voormannen denken in asfalt en beton, in benzine en paardekrachten. Bij dat onverteerbare brood alleen kan Amsterdam niet leven. Bergen wij drillboor en puinschuit op.²⁸

Het gevecht tegen de onnoemlijk gevaarlijke vijand werd kracht bijgezet door het organiseren van bijeenkomsten, het huren van een ‘anti-dempingsvloot’ waarop een ieder mee kon varen door de door Kaasjager voorgestelde te dempen grachten. Een genootschap ‘De Stad Amsterdam’ werd opgericht waarin iedereen werd opgeroepen *nu* de strijd aan te gaan en te vechten voor behoud van de binnenstad. Hun creatieve talenten werden ingezet bij het tekenen van cartoons, het schrijven van liederen en het voordragen van gedichten. Foto’s van het oude Amsterdam werden van hun stof ontdaan en herdrukt. Foto’s, bij voorkeur genomen op een zonnige zondag zonder een sterveling op straat of op een windstille avond, wanneer de lichtjes langs de grachten in het water weerspiegelden. Voor de zekerheid vermeldden ze er dan bij wat wij zouden moeten zien op deze foto’s: ‘mijmerende bomen’

²⁸ *Het Parool*, 30 december 1954.

bijvoorbeeld, of 'weemoedige schoonheid'. Nee, het was geen mist wat wij zagen, maar 'nevel als een dunne sluier over de stad die de kleuren doet vervagen maar die er weer een heel eigen sfeer aan geeft.'²⁹

Bemin dan Amsterdam! nog hangt om trams en gevel
een milde, grijze waas, doch zie, straks breekt de nevel,
en spatten vonken van de gouden keizerskroon
wie vindt, de wereld rond, een stad, zo gaaf, zo schoon?
waak over Amsterdam, waak, grijze Westertoren
opdat geen schendershand die schoonheid zal verstoren.³⁰

Publieke wanhoop

Toe ga met mij mee - of ga desnoods alléén
En dwaal eens door Amsterdams binnenstad heen;
Geniet van die gaafheid, die geest van weleer,
Die mooie bijzondere, wondere sfeer
Die stoepjes, die gevels, gebrekkig en oud
Maar o zo veelzeggend en o zo vertrouwd!
Vertellen die huizen geen boeiend verhaal
In eeuw-oude, sobre, ontroerende taal?
Het is, of U bij over-grootmoeder zit,
Gebogen, gerimpeld het oude gezicht;
Die kraantjespot daar! Dat groen-saaie gordijn!
Kan 't ergens anders zó heerlijk, zó stemmingsvol zijn?
En 't afgeleefd oudje, vol vriendelijkheid,
Vertelt U verhalen uit vroegere tijd.....
En als U daar dan in gedachten blijft staan,
Bedenk dan eens, hoe 't in de toekomst kan gaan:
'n Prozaïse trekpen, een koel, zak'lijk plan,
Een horde van slopers met hamers, en dán.....
Dan komt er een schat van terreinruimte bloot!
Wij kunnen weer vóórt! - maar ons oudjes is dood.³¹

Clinge Doorenbos

Plons, plons, plons, en nog veel meer zand er in, zo dempen wij half Amsterdam, heel opgeruimd van zin!³²

29 *Het Parool*, 17 december 1954.

30 *Nieuws van de Dag*, 30 oktober 1954.

31 *Nieuws van de Dag*, 30 oktober 1954.

32 *De Tijd*, 6 november 1954.

Ideaalbeelden in Amsterdam, 1954

Het voorstel van Kaasjager paste in de gedachtegang van de eerste groep beschreven personen omdat zij een ideaalbeeld hadden van een moderne city. Hoewel zij het niet altijd eens waren met de exacte inhoud van plannen waren zij van mening dat de historische binnenstad van Amsterdam moest worden aangepast om aan de eisen van de moderne tijd te voldoen. De tweede groep daarentegen zag met een uitvoer van het voorstel van de heer Kaasjager het ideaal van een historisch centrum in de binnenstad alleen maar verder achter de horizon verdwijnen. Het verkleinde de kans op realisatie van hun ideaal: een instandhouden en verbetering van het oude, van dat wat eens was.

Uiteindelijk hadden de gemeentelijke plannenmakers het laatste woord. Zoals gezegd deelden zij de visie van Kaasjager dat de historische structuur moest worden aangepast. Dat werd bevestigd met het verschijnen van de Nota Binnenstad in 1955. Het was een uitermate beknopt plan, geschreven in enigszins versluierde taal. Het besloeg slechts enkele pagina's en droeg alle kenmerken van een compromis. Terwijl op de ene pagina stond geschreven dat het historisch karakter van de stad te waardevol is om ze af te breken, werd op een volgende pagina een flink aantal doorbraken en dempingen gemeld. Een typisch voorbeeld 'van de kool en de geit sparen' zoals enkelen opmerkten.³³ Hoe ambivalent ook, het stelde de voorstanders van het ideaal van het historisch centrum én de voorstanders van de moderne city blijkbaar dusdanig gerust dat zij hun participatie in het debat voor even opschoorften. De controverse was uit het debat, en in de jaren die volgden was het stil in de kranten.

In 1955 vroeg Herman Felderhof in een radioprogramma van de NCRV zijn gast of hij niet een zware tijd achter de rug had. Hoofdcommissaris Kaasjager verklaarde: 'De weken van felle reacties op mijn verkeersplan waren de beste van mijn leven. De mensen zijn ten minste een beetje wakker geworden.'³⁴ Behalve zijn plezier in het leven, hadden de vele protesten ook zijn standpunt niet veranderd: '.....maar er zál van die schoonheid iets moeten worden opgeofferd....'³⁵ Wel griede het hem dat men zei dat hij niet van de stad hield; hij had zich sinds zijn benoeming in 1946 altijd 'volkomen Amsterdammer gevoeld.'³⁶ H.A.J.G. Kaasjager overleed in november 1966.³⁷

33 *Nieuwe Dag*, 11 november 1955; *Elsevier* 2 april 1955.

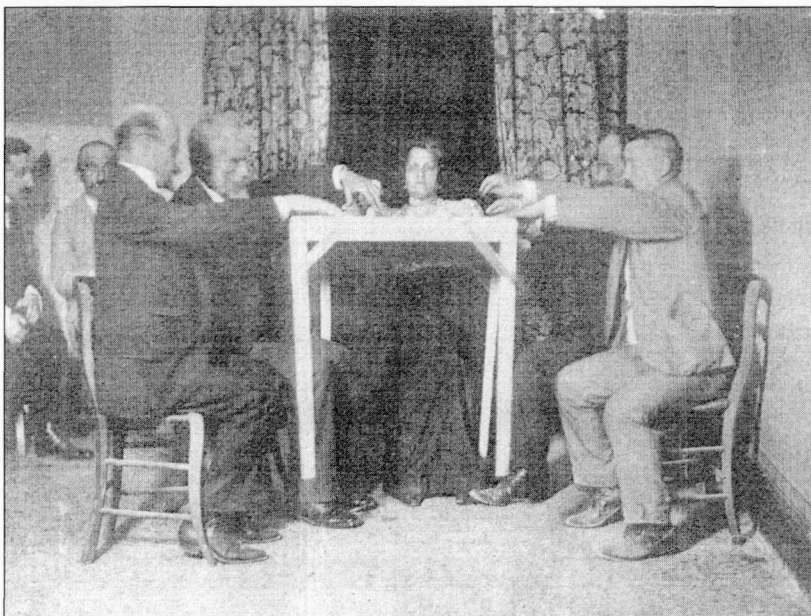
34 *Vrije Volk*, 8 januari 1955.

35 *Het Parool*, 8 januari 1955.

36 *Het Parool*, 8 januari 1955.

37 *Vrije Volk*, 21 november 1966.

Supplement



Het spiritisme was één van de vele kleine geloven rond 1900. Op deze foto uit het voorjaar van 1901 zijn het Italiaanse medium Eusapia Palladino en enkele Italiaanse wetenschappers te zien tijdens een spiritistische séance.