TU Delft

Delft University of Technology

Stedebouwkundig(e) ontwerpen in woorden: Honderd jaar stedebouwkundige begrippen

Hoekstra, MaartenJan

DOI
10.7480/abe.2018.15

Publication date
2018

Document Version
Final published version

Citation (APA)
Hoekstra, M. (2018). *Stedebouwkundig(e) ontwerpen in woorden: Honderd jaar stedebouwkundige begrippen*. [Dissertation (TU Delft), Delft University of Technology]. A+BE | Architecture and the Built Environment. https://doi.org/10.7480/abe.2018.15

Important note
To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright
Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy
Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

This work is downloaded from Delft University of Technology.
For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to a maximum of 10.

Architecture
and the
Built environment

#15
2018



Stedebouwkundig(e) ontwerpen in woorden

Honderd jaar stedebouwkundige begrippen

MaartenJan Hoekstra



Stedebouwkundig(e) ontwerpen in woorden

Honderd jaar stedebouwkundige begrippen

MaartenJan Hoekstra
Technische Universiteit Delft, Faculteit Bouwkunde,
Afdeling Urbanism

Architecture and the Built environment

abe.tudelft.nl

Design: Sirene Ontwerpers, Rotterdam
Afbeelding voorzijde: details van de plantekeningen van het Plan Zuid (1915), de Bijlmermeer (1965) en IJburg (1996) op dezelfde schaal.

ISBN 978-94-6366-041-9
ISSN 2212-3202

© 2018 MaartenJan Hoekstra

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, hetzij mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

Stedebouwkundig(e) ontwerpen in woorden

Honderd jaar stedebouwkundige begrippen

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van doctor
aan de Technische Universiteit Delft,
op gezag van de Rector Magnificus prof. dr. ir. T.H.J.J. van der Hagen,
voorzitter van het College voor Promoties,
in het openbaar te verdedigen op
donderdag 21 juni 2018 om 15.00 uur

door

Maarten Jan HOEKSTRA
bouwkundig ingenieur, Technische Universiteit Delft
doctorandus in de Nederlandse taal- en letterkunde, Universiteit van Amsterdam
geboren te Texel

Dit proefschrift is goedgekeurd door de promotoren.

Samenstelling promotiecommissie

Rector Magnificus	voorzitter
prof. dr. ir. V.J. Meyer	Technische Universiteit Delft, promotor
prof. dr. M. van Oostendorp	Radboud Universiteit Nijmegen, promotor

Onafhankelijke leden

prof. ir. H.C. Bekkering	Technische Universiteit Delft
prof. dr. J.J.M. Hemel	Universiteit van Amsterdam
prof. dr. N. van der Sijs	Radboud Universiteit Nijmegen
prof. dr. C. Wagenaar	Rijksuniversiteit Groningen
prof. dr. W.A.M. Zonneveld	Technische Universiteit Delft, reservelid

Overig lid

dr. M.L.A.I. Philippa	Universiteit van Amsterdam

Voor Sarah en Samuel

Celui qui voudrait esquisser une sémiotique de la cité
devrait être à la fois sémiologue (spécialiste des signes),
géographe, historien, urbaniste, architecte
et probablement psychanalyste.

[Barthes, 1967a, p. 439.]

Inhoudsopgave

Samenvatting 15
Summary 19

1 Inleiding: stedebouwkundig(e) ontwerpen en het belang van woorden 23

1.1 Waarom dit onderzoek? 23

1.2 Aanleidingen 24

1.2.1 De discipline stedebouw: zelfstandig én integratief 24
1.2.2 De maatschappelijke context: drie vernieuwende visies op de stad 28
1.2.3 Recente veranderingen: internationalisering en het stedelijk landschap 29

1.3 Doelstellingen 30

1.3.1 Beeld- en woordgebruik door ontwerpers: verbeelden, verwoorden en overtuigen 30
1.3.2 Woordgebruik door andere actoren: overnemen versus afwijzen, verwoorden en overtuigen 31
1.3.3 De relatie object-woord-betekenis en historisch onderzoek: synchroon en diachroon 31

1.4 Probleemstelling en onderzoeksvragen 31

1.5 Relevantie 32

1.6 Indeling en leeswijzer 33

2 Onderzoeksopzet: wat, wie, waar en hoe 35

2.1 Object van onderzoek: concrete begrippen in drie betekenisvelden 35

2.1.1 De structuur van de stadsplattegrond 36
2.1.2 Typen openbare ruimte 37
2.1.3 Typen bebouwing 37

2.2 Actoren en primaire bronnen: soorten teksten 38

2.2.1 Ontwerpers en plantoelichtingen 38
2.2.2 Vakgenoten en commentaren 38
2.2.3 Bestuurders en gemeentelijke stukken 39
2.2.4 Journalisten en artikelen 39
2.2.5 Voorlichters en folders 39

2.3 Casussen en secundaire bronnen: drie uitbreidingsplannen voor Amsterdam 40

2.3.1 Plan Zuid (1900-1917) 41
2.3.2 Bijlmermeer (1962-1968) 41
2.3.3 IJburg (1995-2003) 42
2.3.4 Recente beschrijvingen 43

2.4 Semiotiek en tertiaire bronnen: begripsmodellen en woordenboeken 43

2.4.1 Semiotiek: een begripsmodel als instrument voor taal- en beeldtekens 43
2.4.2 Semantiek: synchrone en diachrone woord-betekenispatronen 48
2.4.3 Pragmatiek: mechanismen bij de ontwerpers en de andere actoren 49
2.4.4 Ontwerpwetenschap: mechanismen bij de ontwerpers 50
2.4.5 Toegepaste semiotiek: mechanismen in het begripsmodel en andere voorbeelden 53
2.4.6 Gebruikte woordenboeken 57

2.5 Verwachtingen 58

2.6 Methode 59

2.7 Wat niet onderzocht wordt: semiotiek van de stad als gerealiseerd object 60

3 Het Plan Zuid in woorden 65

3.1 Inleiding 65

3.2 Voorgeschiedenis 66

3.2.1 Berlages eerste ontwerp (1900-1905) 66
3.2.2 Berlages visie op stedebouw (1905-1914) 69
3.2.3 Een nieuwe opdracht (1914) 71

3.3 Plantekeningen en plantoelichtingen 74

3.3.1 'Uitbreidingsplan Zuid' en 'Memorie van Toelichting' van Berlage (maart 1915) 74
3.3.2 'Perspectief-teekeningen' van Berlage (augustus 1915) 75
3.3.3 Plantekeningen en plantoelichtingen in de pers (1915-1917) 75
3.3.4 Discussies en aanpassingen (1916) 78
3.3.5 'Geraamteplan' van Berlage en Publieke Werken (1917) 81
3.3.6 'Zuidelijk Uitbreidingsplan' van Publieke Werken (1917) 81

3.4 Teksten van tijdgenoten 83

3.4.1 Vakgenoten 83
3.4.2 Bestuurders 85
3.4.3 Journalisten 86

3.5 Totstandkoming en recente beschrijvingen 89

3.5.1 Totstandkoming 89
3.5.2 Recente beschrijvingen 93

3.6 Opvattingen, aard en context, en te verwachten begrippen 95

3.7 Begrippen voor de structuur van de stadsplattegrond 96

3.7.1 *Stad* en *Tuinstad* 96
3.7.2 *Stadsgedeelte*, *kwartier*, *wijk* en *buurt* 100

3.8 Begrippen voor typen openbare ruimte 103

3.8.1 *Gracht* 103
3.8.2 *Weg* en *straat* 105
3.8.3 *Plein* 109
3.8.4 *Groen*: *park*, *speelplaats*, *ijsbaan* en *sportterrein* 111

3.9 Begrippen voor typen bebouwing 120

3.9.1 *Huis*, *woning* en *villa* 120
3.9.2 *Openbare gebouwen*, *winkelgalerij*, *industrieterrein*, *tentoonstellingsterrein* en *bijzondere bebouwing* 123
3.9.3 *Blokbouw*, *gesloten bebouwing* en *open bebouwing* 125

3.10 Bevindingen 131

3.10.1 Het woordgebruik van de ontwerpers en extra planinzichten 131
3.10.2 Het woordgebruik van de overige actoren 132
3.10.3 De relatie object-woord-betekenis 133

4 De Bijlmermeer in woorden 137

4.1 Inleiding 137

4.2 Voorgeschiedenis 138

4.2.1 Het 'Stadsrandplan' en de strijd om de Bijlmermeer (1947-1966) 138
4.2.2 Laag of hoog bouwen? (1956-1966) 142
4.2.3 De eerste plannen van het 'Bijlmermeerteam' (1962-1964) 144

4.3 Plantekeningen en plantoelichtingen 147

4.3.1 'Grondslagen voor de Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding' van Stadsontwikkeling (juni 1965) 147
4.3.2 'Grondslagen voor een coördinerende supervisie' van Van Gool, Jelles en Slebos (juli 1965) 152
4.3.3 'Het plan voor de Bijlmermeer' van Mulder (oktober 1965) 152

4.3.4 'Programma hoog- en laagbouw en verkavelingstypen patiowoningen' van Stadsontwikkeling (december 1965) 153
4.3.5 Plantekeningen en plantoelichtingen in de pers (1964-1967) 153
4.3.6 Discussies en aanpassingen (1965-1967) 154
4.3.7 'Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer' van Stadsontwikkeling (februari 1968) 157

4.4 Teksten van tijdgenoten 159

4.4.1 Vakgenoten 159
4.4.2 Bestuurders 163
4.4.3 Journalisten 165
4.4.4 Voorlichters 167

4.5 Totstandkoming en recente beschrijvingen 168

4.5.1 Totstandkoming 168
4.5.2 Recente beschrijvingen 173

4.6 Opvattingen, aard en context, en te verwachten begrippen 174

4.7 Begrippen voor de structuur van de stadsplattegrond 176

4.7.1 *Stad* en *agglomeratie* 176
4.7.2 *Lob*, *stadsdeel*, *wijk*, *buurt* en *woongroep* 178

4.8 Begrippen voor typen openbare ruimte 184

4.8.1 *Weg* 184
4.8.2 *Pad* en *droogloop* of *binnenstraat* 189
4.8.3 *Groen*: *park*, *buitenruimte* en *hof* 193

4.9 Begrippen voor typen bebouwing 204

4.9.1 *Woning* en *huis* 204
4.9.2 *Openbare* en *bijzondere voorzieningen*: *centrum*, *garage*, *industrie* en *I.C.G.* 207
4.9.3 *Hoogbouw*, *laagbouw*, *blok* en *I.H.V.* 212

4.10 Bevindingen 217

4.10.1 Het woordgebruik van de ontwerpers en extra planinzichten 217
4.10.2 Het woordgebruik van de overige actoren 218
4.10.3 De relatie object-woord-betekenis 220

5 IJburg in woorden 223

5.1 Inleiding 223

5.2 Voorgeschiedenis 224

5.2.1 Het Pampusplan van Bakema (1965) 224
5.2.2 Locatie Nieuw-Oost (1979-1986) 225
5.2.3 'Het verlangen naar het IJ-meer' van Bhalotra (1987) 227
5.2.4 Studies en de 'Ontwikkelingsschets' van de Dienst Ruimtelijke Ordening (1988-1994) 228
5.2.5 De vorming van het Projectbureau IJburg (1995) 231
5.2.6 'Buiten wonen in de stad. Startnota IJburg' van Sijmons (juni 1995) 232

5.3 Plantekeningen en plantoelichtingen 233

5.3.1 'Ontwerp voor IJburg. NvU' van Palmboom, Van den Bout en Feddes (mei 1996) 233
5.3.2 'Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. SPvE' van Palmboom, Van den Bout en Feddes (mei 1996) 236
5.3.3 'Bestemmingsplan IJburg, eerste fase' (augustus 1996) van dRO 238
5.3.4 Plantekeningen en plantoelichtingen in de pers (1995-1997) 239
5.3.5 'Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. SPvExtra' van Palmboom, Van den Bout en Feddes (mei 1997) 241
5.3.6 Discussies en aanpassingen (1997-1998) 243
5.3.7 'Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. Globaal Stedenbouwkundig Plan' van Palmboom en Van den Bout (januari 1998) 244
5.3.8 'Ontwerp voor Steigereiland. SPvE' van Klomp, Milanović e.a. (juli 1999) 246
5.3.9 'Haveneiland en Rieteilanden West. Stedenbouwkundig Plan' van Schaap, Claus en Van Dongen (oktober 1999) 248
5.3.10 'Ontwerp voor Steigereiland. Stedenbouwkundig Plan' van Milanović e.a. (september 2000) 252
5.3.11 *IJburg. Haveneiland en Rieteilanden* van Schaap, Claus en Van Dongen (december 2001) 255
5.3.12 'Haveneiland en Rieteiland Oost. Stedenbouwkundig Plan' van Schaap, Claus en Van Dongen (november 2003) 257

5.4 Teksten van tijdgenoten 260

5.4.1 Vakgenoten 260
5.4.2 Bestuurders 263
5.4.3 Journalisten 266
5.4.4 Voorlichters 268

5.5 Totstandkoming en recente beschrijvingen 269

5.5.1 Totstandkoming 269
5.5.2 Recente beschrijvingen 272

5.6 Opvattingen, aard en context, en te verwachten begrippen 275

5.7 Begrippen voor de structuur van de stadsplattegrond 277

5.7.1 *Stad*, *regio* en *landschap* 277
5.7.2 *Binnenstad*, *centrum*, *stadsdeel*, *wijk* en *buurt* 280

5.8 Begrippen voor typen openbare ruimte 284

5.8.1 *Waterloop*, *gracht*, *groene tunnel* en *boulevard* 284
5.8.2 *Weg*, *straat*, *laan*, *vizier* en *fietsroute* 290
5.8.3 *Groen*: *park*, *sportveld* en *speelplek* 297

5.9 Begrippen voor typen bebouwing 310

5.9.1 *Woning*, *huis* en *appartement* 310
5.9.2 *Voorzieningen*: *centrum*, *winkel*, *onderwijs*, *kantoor* en *bedrijf* 315
5.9.3 *Blok* en *laagbouw* 320

5.10 Bevindingen 326

5.10.1 Het woordgebruik van de ontwerpers en extra planinzichten 326
5.10.2 Het woordgebruik van de overige actoren 328
5.10.3 De relatie object-woord-betekenis 329

6 Inzichten: honderd jaar stedebouwkundige begrippen 333

6.1 Inzichten in het woordgebruik van de ontwerpers en de ontwerpen 333

6.1.1 Woorden van de ontwerpers: tekst en tekening spreken vaak dezelfde taal en vertellen samen het volledige verhaal 334
6.1.2 Motieven van de ontwerpers: functioneel, technocratisch of beeldend overtuigen 338
6.1.3 Planinzichten in vergelijking: het Plan Zuid en IJburg versus de Bijlmermeer 340
6.1.4 Planinzichten Plan Zuid: monumentaal totaalontwerp versus realisatie in twee delen 340
6.1.5 Planinzichten Bijlmermeer: minder systematisch en onmogelijk een succes 341
6.1.6 Planinzichten IJburg: van abstract via concreet en ambitieus naar vereenvoudigd 343

6.2 Inzichten in het woordgebruik van de overige actoren 344

6.2.1 Consensus of niet: overnemen, afwijzen, alternatieve betekenissen en woorden 344
6.2.2 Vakgenoten: negatieve en neutrale alternatieven om zich mee af te zetten 345
6.2.3 Bestuurders: overgenomen ontwerpwoorden versus concretere alternatieven 346
6.2.4 Journalisten: in plaats van jargon bekende maar neutrale alternatieven 346
6.2.5 Voorlichters: uitgelegde ontwerpwoorden én overgenomen jargon 347

6.3 Inzichten in de relatie object-woord-betekenis en de complicaties bij historisch onderzoek 348

6.3.1 Synchrone patronen: eenduidigheid, synonymie of varianten, polysemie en overlap 349
6.3.2 Diachrone patronen: continuïteit, nieuw woord, verouderd woord en betekenisverandering 352
6.3.3 Historisch onderzoek: stedebouwkundige begrippen in hun historische context zien 356

7 Discussie: taalkundige, stedebouwkundige en overkoepelende implicaties 359

7.1 Taalkundige implicaties 359

7.1.1 Woorden voor wat er nog niet is: toekomstige objecten en fysieke abstracties 359
7.1.2 *Framing* in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving 360
7.1.3 'Micro-etymologie': ontwikkelingen binnen een eeuw 362

7.2 Implicaties voor het stedebouwkundig begrippenkader 363

7.2.1 *Stad*, *binnenstad* en *centrum*: de opkomst van *stedelijkheid* 363
7.2.2 *Landschap*: van afwezig naar vanzelfsprekend in alle plannen 364
7.2.3 *Tuinstad*: van niet-gebouwde *garden cities* naar naoorlogse wijken zonder tuinen 365
7.2.4 *Buurt* en *wijk*: van synoniem naar opeenvolgend in schaal 366
7.2.5 Typen openbare ruimte: meer overlappen en hybriden 366
7.2.6 *Groen*: steeds minder jargon en de suggestie van een doorlopend systeem 367
7.2.7 *Huis* en *woning*: steeds specifieker én overlappend 367
7.2.8 *Voorzieningen*: steeds minder jargon maar een onduidelijk begrip 367

7.3 Overkoepelende implicaties 368

7.3.1 Het planproces: de verhouding tussen overheid en markt en tussen stedebouwkundig en architectonisch ontwerp 368
7.3.2 De verhouding tussen stedebouw en andere vakgebieden 369
7.3.3 De verhouding tussen openbaar en privé en het belang van typologie 370
7.3.4 De rol van taal en communicatie: voor wie is het bedoeld? 370
7.3.5 Mechanismen van de actoren blootgelegd: inspelen op strategisch woordgebruik 371
7.3.6 De spanning tussen tekening en taal: wie heeft het primaat? 372

8 Epiloog: stedebouwkundig(e) ontwerpen nu en in de toekomst 375

8.1 Actuele ontwikkelingen 375

8.1.1 *Stad*, *land* en *tussenland*: een vervagende grens 375
8.1.2 Van *agglomeratie* via *regio* naar *metropool*: schaalvergroting en *citymarketing* 376
8.1.3 *Stadsdeel* en *landsdeel*: gestaakte decentralisatie en schaalvergroting 377
8.1.4 *Daily urban system*: het gebruik van de netwerkstad 378
8.1.5 Transities: mobiliteit, energie en klimaat 378
8.1.6 Functiemenging en flexibiliteit: inspelen op stedelijkheid 379
8.1.7 Digitalisering en internationalisering: begrippen in een online en globale wereld 380

8.2 Verder onderzoek 380

Appendix Woordenboekdefinities en etymologieën 383

Overzicht plananalyses 441
Bibliografie 445
Afbeeldingenverantwoording 465
Dankwoord 469
Curriculum vitae 471

Natur und Kunst, sie scheinen sich zu fliehen,
Und haben sich, eh' man es denkt, gefunden;
Der Widerwille ist auch mir verschwunden,
Und beide scheinen gleich mich anzuziehen.

Es gilt wohl nur ein redliches Bemühen!
Und wenn wir erst in abgemeßnen Stunden
Mit Geist und Fleiß uns an die Kunst gebunden,
Mag frei Natur im Herzen wieder glühen.

So ist's mit aller Bildung auch beschaffen:
Vergebens werden ungebundne Geister
Nach der Vollendung reiner Höhe streben.

Wer Großes will, muß sich zusammen raffen;
In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister,
Und das Gesetz nur kann uns Freiheit geben.

[Von Goethe, 1802, pp. 70-71.]

Samenvatting

Bij de totstandkoming van een stedebouwkundig ontwerp zijn vele spelers betrokken, zoals ontwerpers, vakgenoten, bestuurders, journalisten, voorlichters en inwoners. Om met elkaar te kunnen overleggen maken zij behalve van tekeningen ook veelvuldig gebruik van woorden, om de getekende objecten in de plannen te kunnen duiden. Maar worden die stedebouwkundige begrippen wel door iedereen op dezelfde manier gebruikt? En zijn er door de tijd heen veranderingen zichtbaar? Over die vragen gaat dit stedebouwkundig en taalkundig promotieonderzoek.

De probleemstelling luidt als volgt. Zowel tijdens de ontwerp- en totstandkomingsfases van stedebouwkundige plannen als tijdens de hedendaagse bestudering van plannen uit het verleden blijken de belangrijkste stedebouwkundige begrippen – woorden die verwijzen naar de getekende objecten – door de ontwerpers, de overige actoren en hedendaagse onderzoekers niet eenduidig (met dezelfde betekenis) gebruikt te worden. Deze begripsverwarring staat een goede planvorming, ontwerpinterpretatie, communicatie en totstandkoming in de weg. Het is daarom noodzakelijk om erachter te komen welke actoren welke woorden (taaltekens) gebruiken, met welke betekenissen, en hoe die zich verhouden tot de tekeningen (beeldtekens), en eventueel tot de werkelijkheid (gebouwde objecten), en welke veranderingen sinds de planfase zijn opgetreden.

Om het onderzoek af te bakenen is gekozen voor woorden die verwijzen naar concrete, fysieke ontwerpfenomenen, in drie zogeheten betekenisvelden: de structuur van de stadsplattegrond (bijvoorbeeld *stad* en *buurt*), typen openbare ruimte (bijvoorbeeld *straat* en *park*) en typen bebouwing (bijvoorbeeld *huis* en *winkel*). Een volgende afbakening bestaat eruit dat de teksten van vijf soorten actoren worden onderzocht: ontwerpers, vakgenoten, bestuurders, journalisten en (indien aanwezig) voorlichters. Om de relatie met de ontwerppraktijk te waarborgen wordt casusonderzoek gedaan, namelijk naar drie vergelijkbare ontwerpen (uitbreidingsplannen) voor de stad Amsterdam, die elk een andere maatschappelijke context vertegenwoordigen: Plan Zuid (1900-1917), Bijlmermeer (1962-1968) en IJburg (1995-2003).

Op basis van theorieën uit de semiotiek (de 'tekenleer') wordt een begripsmodel gepresenteerd aan de hand waarvan begrippen in stedebouwkundige ontwerpen kunnen worden beschreven. Dit model heeft de vorm van een ruit op zijn kant met links het taalteken (woord), rechts het beeldteken (getekend object), boven de betekenis en onder het (gerealiseerde) object in de werkelijkheid. Dit laatste onderdeel is voor dit onderzoek niet van groot belang, maar de betekenis des te meer: die kan dan ook verder worden gesplitst in de fysieke abstractie enerzijds en het subjectieve concept anderzijds. Met name dit laatste onderdeel kan bij diverse actoren verschillen, onder andere onder invloed van het motief van de actor en het *frame* ('raamwerk') dat het woord aan associaties oproept.

De methode voor het casusonderzoek bestaat telkens per betekenisveld (en daarbinnen per getekend object) uit vier stappen. Uitgaand van een ontworpen getekend object wordt eerst bekeken welke woorden de ontwerper(s) daarvoor gebruikte(n), en met welke betekenis. Hiermee wordt het mechanisme 'verwoorden en overtuigen' van de ontwerpers inzichtelijk en de combinatie tussen woord en tekening levert in veel gevallen extra planinzichten op (deelvraag 1). Vervolgens wordt gekeken in hoeverre de tijdgenoten – vakgenoten, bestuurders, journalisten en voorlichters – voor het getekende object bij hun eigen mechanisme 'verwoorden en overtuigen' kozen voor het 'overnemen versus afwijzen' van het woord van de ontwerper(s). Daarmee worden verschillen in woordgebruik en strategische motieven inzichtelijk (deelvraag 2). Tot slot wordt onderzocht hoe de woorden zich tot op heden ontwikkeld hebben, met behulp van historische en etymologische woordenboeken, én wordt

bekeken hoe de getekende objecten gerealiseerd zijn. Dit levert inzichten op in de verhouding tussen object, woord en betekenis in zowel de planperiode (synchroon, op hetzelfde moment in de tijd) als in de ontwikkeling tussen toen en nu (diachroon, door de tijd heen); in beide zijn patronen te herkennen (deelvraag 3).

Vanuit het woordgebruik van de ontwerpers (deelvraag 1) kan worden vastgesteld dat de plantoelichtingen van de ontwerpers (de geschreven taal) in alle drie de casussen overeenkomsten vertonen met hun plantekeningen (de 'tekentaal'), qua opbouw, focus, detailgraad en vooruitstrevendheid; terwijl vooral de combinatie van tekst en beeld het volledige verhaal vertelt. Hierbij gebruiken de ontwerpers verschillende motieven om andere actoren te overtuigen, namelijk vooral in functionele, technocratische of beeldende zin. Het bestuderen van de plantoelichtingen heeft verder veel extra planinzichten opgeleverd, vergeleken met het louter analyseren van de plantekeningen.

In het Plan Zuid van Berlage stond het streven naar een collectieve samenleving centraal, met 'arbeiderspaleizen' te midden van monumentale, lommerrijke lanen. Berlages geschreven taal én zijn tekentaal kunnen op basis van zijn 'Memorie van Toelichting' en zijn originele plankaart – die vanwege de detailgraad opvallend genoeg niet openbaar werd gemaakt – het beste worden omschreven als precies, functioneel en compleet, inclusief een soort 'beeldkwaliteitsregels' voor *blokbouw* en *bijzondere bebouwing*. De nadruk in het ontwerp lag op de monumentale openbare ruimten, die zeer gedetailleerd getekend waren in een geometrisch netwerk van lange lijnen op vier hiërarchische niveaus.

Het ontwerp voor de Bijlmermeer was gericht op een soort 'supercollectief': een maakbare samenleving van identiek gedachte inwoners, waarvoor dus één ideale woning en woonwijk zouden volstaan, met 90 procent hoogbouw in het groen. Het woordgebruik én de tekentaal van Nassuth en de zijnen zijn te karakteriseren als abstract, technocratisch en soms zelfs hermetisch (niet gericht op communicatie). De medewerkers van de Afdeling Stadsontwikkeling tekenden hun ontwerp als de bouwtekening van een machine, met strikt gescheiden stromen en vlakken. De plantoelichtingen lezen ook meer als technische handleidingen, inclusief onbegrijpelijke afkortingen als *I.C.G.* (*inrichting voor het collectieve gebruik*).

Bij het ontwerp voor IJburg werd een poging gedaan om te streven naar een balans tussen diversiteit en regelmaat. Bij de woord- en beeldtaal van de eerste planfase valt op hoe beeldend, symbolisch en metaforisch deze is. Omdat IJburg was gepland in het open IJmeer moesten de eerste plantekeningen en plantoelichtingen vooral tegenstanders overtuigen. Niet voor niets waren bijna alle tekeningen uit de 'Nota van Uitgangspunten' schetsen en kende de belangrijkste tekening – de vogelvlucht van Palmboom – alleen de symbolische 'natuurkleuren' blauw en groen; alsof het IJmeer er mét IJburg natuurlijker op werd. Bij deze bijna manipulatieve beeldtaal pasten ook metaforische begrippen als *groene tunnel* (in werkelijkheid niet groen en geen tunnel), *vizier* (gericht op 'openheid'), *onderwaterlandschap* en *eilandenstad*, en positief bedoelde archetypen als *boulevard*, *stadsstraat* en *laan*.

Voor het woordgebruik van de overige actoren en hun motieven en onderlinge communicatie (deelvraag 2) blijkt dat wanneer tijdgenoten woorden van de ontwerpers overnemen sprake kan zijn van alternatieve betekenissen en wanneer ze die afwijzen van alternatieve woorden. Daarbij gebruiken vakgenoten vooral negatieve en neutrale alternatieven om zich af te zetten, nemen bestuurders ontwerpwoorden wel over maar gebruiken ze soms ook concretere alternatieven, gebruiken journalisten in plaats van jargon bekende maar neutrale alternatieven, en nemen voorlichters ontwerpwoorden en soms zelfs jargon juist over.

De object-woord-betekenisrelaties (deelvraag 3) hebben als synchrone patronen eenduidigheid, synonymie of varianten, polysemie (meer betekenissen), en overlap opgeleverd, en als diachrone patronen continuïteit, nieuwe woorden, verouderde woorden, en betekenisverandering. Bij historisch onderzoek moeten stedebouwkundige begrippen derhalve in hun historische context gezien worden, omdat ze op verschillende manieren en soms ongemerkt veranderd kunnen zijn en dan gemakkelijk verkeerd kunnen worden geïnterpreteerd.

Het onderzoek heeft verschillende generieke implicaties opgeleverd. Op taalkundig vlak kan onder andere gesteld worden dat stedebouwkundige taaltekens en beeldtekens net als andere tekens verwijzen naar een betekenis in het hoofd van degene die ze uit, maar omdat ze ook verwijzen naar een toekomstig object dat nog niet in werkelijkheid bestaat, wordt het totstandkomingsproces van beide soorten tekens gecompliceerd. In stedebouwkundige zin vallen met name de ontwikkelingen binnen enkele begrippenparen op, zoals *stad* en *land*, *buurt* en *wijk*, *straat* en *weg*, en *huis* en *woning*. Overkoepelend kunnen uit het onderzoek enkele verschuivingen worden afgeleid, zoals tussen overheid en markt, tussen stedebouwkundig en architectonisch ontwerp, tussen stedebouw en andere vakgebieden, en in de rol van taal en communicatie. Bovenal blijkt hieruit de nauwe relatie tussen tekening en taal, die dankzij dit onderzoek hopelijk inzichtelijker is geworden voor alle actoren.

Summary

The realisation of an urban design involves many players, such as designers, critics, politicians, journalists, public relations specialists and residents. In order to consult with each other they make use of drawings, but also frequently of words, to be able to interpret the drawn objects in the plans. But are these urbanistic notions used by everyone in the same way? And have there been noticeable changes in their usage or meaning over time? This urbanistic and linguistic doctoral research addresses these questions.

The problem statement is as follows. Both during the design and realisation phases of urbanistic plans and during the present-day study of plans from the past, it turns out that the most important urbanistic notions – words that refer to the drawn objects – are not used uniformly (with the same meaning) by the designers, the other actors and contemporary researchers. This lack of clarity on terminology is a hindrance to good planning, design interpretation, communication and project realisation. It is therefore necessary to find out which actors are using which words (linguistic signs) and with which meaning, how these relate to the drawings (visual signs) and ultimately to the reality (built objects), and what changes have taken place since the initial planning phase.

To define the scope of the research, words have been selected that refer to concrete, physical design phenomena in three so-called semantic fields: the structure of the city plan (for example, *stad* [city] and *buurt* [neighbourhood]), types of public spaces (for example, *straat* [street] and *park* [park]) and types of buildings (for example, *huis* [house] and *winkel* [shop]). As a further restriction, the use of such words has been investigated in texts written by five types of actors: designers, colleagues, politicians, journalists and (if present) public relations specialists. In order to connect the research to design practice, case studies were carried out on three comparable designs (extension plans) for the city of Amsterdam, each representing a different social context: Plan Zuid (1900-1917), Bijlmermeer (1962-1968) and IJburg (1995-2003).

Using theories from semiotics (the 'study of signs') a conceptual model is presented which can be used to describe urban design notions. This model is shaped like a rhombus, with the linguistic sign (word) on the left and the visual sign (drawn object) on the right. The meaning is given at the top and the (built) object in reality is at the bottom. The latter is not of particular importance in this study, however the meaning is all the more important: this can be further divided into the physical abstraction on the one hand and the subjective concept on the other. This last component in particular can differ among various actors, for instance due to the actor's motive and the *frame* of associations that the word evokes.

The method used for the case study comprises four steps per semantic field (and within this per drawn object). Starting from a designed drawn object, it is first investigated which words were used by the designer(s) and with which meanings. This enables insight into the 'articulate and convince' mechanism used by the designers, and in many cases the combination of word and drawing provides additional insights into the plans (sub-question 1). Then it is examined to what extent contemporaries – colleagues, politicians, journalists and public relations specialists – applied their own 'articulate and convince' mechanism to the drawn object, by 'accepting or rejecting' the words used by the designer(s). This gives insight into differences in word use as well as strategic motives (sub-question 2). Finally, the development of the words to date is researched, using historical and etymological dictionaries, and the realisation of the drawn objects is considered. This provides insights

into the relationship between object, word and meaning in both the planning period (synchronic, at the same point in time) and in the development between then and now (diachronic, through time); patterns are evident in both cases (sub-question 3).

Based on the designers' use of words (sub-question 1) it can be determined that plan explanations written by the designers (the written language) in all three cases display similarities with their plan drawings (the 'drawn language') in terms of structure, focus, detail and progressiveness; while the combination of text and image in particular tells the full story. The designers use different motives to convince other actors, especially in a functional, technocratic or figurative way. Studying the plan explanations also produced many additional insights into the designs, compared with simply analysing the plan drawings.

In Berlage's Plan Zuid, the development of a collective society was central, with 'worker palaces' surrounded by monumental, leafy avenues. Based on his 'Explanatory Memorandum' and his original plan drawing – which strikingly was not made public due to the amount of detail – Berlage's written language and his visual language can best be described as precise, functional and comprehensive, and includes a kind of 'rules for visual quality' in terms of *blokbouw* [block construction] and *bijzondere bebouwing* [special buildings]. The design focused on monumental public spaces, which were drawn in great detail in a geometric network of long lines on four hierarchical levels.

The design for the Bijlmermeer was aimed at creating a kind of 'super collective': a socially-engineered society made up of identical residents, for which a single ideal home and residential area would suffice, with 90% high-rise buildings in green areas. Nassuth's and his team's use of words and drawings can be characterised as abstract, technocratic and sometimes even hermetic (not focused on communicating). The employees of the Urban Development Department drafted their design as though it was a construction drawing for a machine, with strictly separated flows and planes. The plan explanations also read more like technical manuals, including incomprehensible abbreviations, such as *I.C.G.* (*inrichting voor het collectieve gebruik* [arrangement for collective use]).

In the design for IJburg an attempt was made to strike a balance between diversity and regularity. The written and drawn language of the initial phase of the plan demonstrate how expressive, symbolic and metaphorical it is. Because IJburg was to be constructed on the open IJmeer, the initial plan drawings and explanations had to win over opponents of the project. It is no coincidence that almost all drawings in the 'Memorandum of Starting Points' were sketches and the most important drawing - Palmboom's bird's eye view - only used the symbolic 'natural colours' of blue and green; as if the development of IJburg would make the IJmeer more natural. Metaphorical concepts such as *groene tunnel* [green tunnel] (in reality neither green nor a tunnel), *vizier* [visor] (in the sense of 'openness'), *onderwaterlandschap* [underwater landscape] and *eilandenstad* [island city], and positive archetypes such as *boulevard*, *stadsstraat* [city street] and *laan* [avenue], fitted in well with this almost manipulative use of visual language.

As far as the use of words by the other actors, their motives and mutual communication is concerned (sub-question 2), it turns out that contemporaries may be attributing alternative meanings to the words that they are copying from the designers, and that they can use alternative words when they reject the ones of the designers. In doing so, colleagues in particular use negative and neutral alternatives to distance themselves, politicians do use the designer's words but they also sometimes use more concrete alternatives, journalists use well-known but neutral alternatives instead of jargon, and public relations specialists use both the designer's words and sometimes even jargon.

For the relationships between the object, word and meaning (sub-question 3) four synchronic patterns were found (unambiguity, synonymy or variations, polysemy (multiple meanings), and overlap), and four diachronic patterns (continuity, new words, outdated words, and changes of meaning). In historical research urbanistic notions must therefore be seen in their historical context, because they can change in various ways, sometimes even unnoticed, easily resulting in possible misinterpretation.

This research has produced various general implications. On a linguistic level it can be said that, among other things, urbanistic linguistic and visual signs refer to a meaning in the head of the person who uses them, just like other signs, but because they also refer to a future object that does not yet exist in reality, the creation process of both types of signs is complicated. In an urbanistic sense, changes within a few pairs of concepts are particularly notable, such as *stad* [city] and *land* [country], *buurt* [neighbourhood] and *wijk* [district], *straat* [street] and *weg* [road], and *huis* [house] and *woning* [dwelling]. The research reveals a number of general shifts, such as those between government and market, between urbanistic and architectural design, between urbanism and other fields, and in the role of language and communication. Above all it demonstrates that there is a close relationship between drawing and language, and hopefully, thanks to this research, that relationship has become a little clearer for all actors involved.

Les mots de la ville
ne font pas que
décrire le monde urbain,
ils contribuent à le constituer.

[Topalov, Coudroy de Lille, Depaule & Marin, 2010, p. XVII.]

1 Inleiding: stedebouwkundig(e) ontwerpen en het belang van woorden

§ 1.1 Waarom dit onderzoek?

Bij de totstandkoming van de stad zijn vele spelers betrokken, zoals stedebouwkundigen, planologen, architecten, landschapsarchitecten, civiel-technici, beleidsmakers, politici, sociologen, economen, ontwikkelaars, woningcorporaties, aannemers, juristen, voorlichters, journalisten en bewoners. Vanzelfsprekend spelen in dit proces verschillende soorten stedebouwkundige plantekeningen – bijvoorbeeld schetsen, vogelvluchten, plattegronden, profielen, schema's en bestemmingsplankaarten – een belangrijke rol. Het maken hiervan is telkens voorbehouden aan specialisten.

Om met elkaar te kunnen overleggen maken de verschillende actoren in het planproces noodgedwongen ook veelvuldig gebruik van woorden – stedebouwkundige begrippen – om de getekende objecten in de plantekeningen te kunnen duiden. Voor en nadat het plan is gerealiseerd gebruiken ze die tevens om over de gebouwde werkelijkheid van gedachten te kunnen wisselen. Maar worden die begrippen door iedereen wel op dezelfde manier gebruikt en zijn er door de tijd heen veranderingen waarneembaar? Over die vragen gaat dit onderzoek.

Het totstandkomingsproces van een nieuw stuk stad begint bijna altijd met een vraag, door een gemeente in woorden opgesteld, als opdracht aan ontwerpers. Zij vertalen die weer in hun eigen woorden, associaties, beelden, schetsen, en uiteindelijk in een stedebouwkundig plan, dat ze verwoorden in een toelichting. Daarbij kiezen ze woorden die volgens hen het beste aansluiten bij de getekende objecten in hun ontwerp en bij hun uitgangspunten, als een soort legitimatie achteraf, én die de overige betrokkenen ertoe aanzetten om hun plan te aanvaarden – waarmee de totstandkoming volgens hun plan een stap dichterbij zou komen.

Vervolgens wordt een getekend en beschreven stedebouwkundig ontwerp alvorens het (al dan niet) wordt gerealiseerd altijd uitgebreid besproken en becommentarieerd door andere actoren, elk met een eigen motivatie. Voor dezelfde getekende objecten gebruiken zij daarbij vaak – onbewust of doelbewust – andere woorden, of dezelfde woorden met een andere betekenis, waardoor lang niet altijd duidelijk is wat een bepaald stedebouwkundig begrip precies inhoudt.

Nu is taal altijd voor meerdere uitleg vatbaar, maar bij de totstandkoming van de stad is dit een complicerende factor, zeker in een tijd waarin er meer spelers dan ooit bij het planproces betrokken zijn en waarin het stedelijk veld zelf (de gerealiseerde werkelijkheid) aan verandering onderhevig is. Daarom vraagt deze tijd om duidelijke begrippen of op zijn minst aan inzicht in de mechanismen tussen getekende objecten (ofwel: beelden) en woorden van de ontwerper(s) enerzijds en tussen woorden van de verschillende actoren anderzijds. Wanneer we niet-hedendaagse plannen inclusief hun receptie bestuderen, komt daar nog een derde mechanisme bij, namelijk het verschijnsel dat hedendaagse onderzoekers rekening moeten houden met het feit dat woorden zelfs in korte tijd volgens bepaalde patronen kunnen verdwijnen, opkomen of veranderen van betekenis.

In dit promotieonderzoek wordt daarom geprobeerd op deze drie terreinen de spraakverwarring binnen de stedebouw te ontrafelen, met behulp van stedebouwkundig en taalkundig onderzoek. De nadruk ligt op begrippen uit de stedebouwkundige praktijk van nu en de afgelopen eeuw, inclusief hun historische ontwikkeling (zowel taalkundig als stedebouwkundig).

§ 1.2 Aanleidingen

§ 1.2.1 De discipline stedebouw: zelfstandig én integratief

Stedebouwkunde bestaat in Nederland nu ruim honderd jaar als apart 'vak', zo wordt gesteld in het oorspronkelijk als vijfde deel van de Delftse onderzoeksserie 'De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw' geplande boek *Stedebouw als zelfstandige discipline*.[1]

In dit niet-gepubliceerde onderzoek werd de negentiende eeuw de "opmaat" van die verzelfstandiging genoemd.[2] In de negentiende eeuw groeide de Europese bevolking vanwege de industrialisatie sterk en die groei had dankzij de urbanisatie vooral grote gevolgen voor de steden.[3] Ook verschenen in het laatste kwart van de negentiende eeuw enkele belangrijke internationale handboeken, met name *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirthschaftlicher Beziehung* van R. Baumeister uit 1876, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* van C. Sitte uit 1889, *Der Städtebau* van H.J. Stübben uit 1890 en *To-morrow. A Peaceful Path to Real Reform* van E. Howard uit 1898.[4] In Nederland was in 1880 *Bijdrage aan de kennis van den stedenbouw. Eene populaire studie* verschenen, geschreven door de Haarlemse ingenieur-architect H.W. Nachenius.

In *Stedebouw als zelfstandige discipline* werden vervolgens vier terreinen beschreven die bijdroegen aan de verzelfstandiging van de stedebouw vanaf 1900: de wetgeving, de oprichting van gemeentelijke diensten, de beroepspraktijk en het stedebouwkundig onderwijs.[5]

De wetgeving leverde voor die verzelfstandiging met name nieuwe condities op: omstreeks de vorige eeuwwisseling bleek de noodzaak van planmatig naar de stad kijken direct uit de Woningwet van 1901, waarin paragraaf 6 (artikel 27 en 28) een "plan van uitbreiding" verplicht stelde voor "gemeenten, die meer dan 10.000 zielen tellen".[6] Ook de bouwverordening, de onteigening en het bouwverbod, alsmede de subsidies aan woningbouwverenigingen, werden met deze wet juridisch geregeld; middelen die in respectievelijk 1921 en 1931 uitgebreid werden met het bestemmingsplan

1 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003. In de door de Afdeling Urbanism van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft uitgevoerde onderzoeksserie 'De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw' zijn vier delen verschenen: *Het ontwerp van de stadsplattegrond* (Heeling, Meyer & Westrik, 2002), *Het ontwerp van de openbare ruimte* (Meyer, De Josseling de Jong & Hoekstra, 2006), *Stedebouwkundige regels voor het bouwen* (Meyer, Westrik & Hoekstra, 2008) en *Het programma en ruimtegebruik van de stad* (Meyer, Westrik & Hoekstra, 2014).

2 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, p. 8.

3 Zie hierover o.a.: Van der Woud, 2010.

4 Howards boek werd in 1902 herdrukt als *Garden Cities of To-Morrow*: Howard, 1902.

5 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, p. 9.

6 Woningwet, 1901.

en de rooilijn.[7] Na de Tweede Wereldoorlog volgde in 1966 de Wet op de Ruimtelijke Ordening en tevens verschenen in totaal vier(enhalve) Nota's over de Ruimtelijke Ordening: de eerste (nog niet genummerde) in 1960, de Tweede in 1966, de Derde tussen 1974 en 1983 en de Vierde in 1988, gevolgd door de Vierde Nota Extra (Vinex) in 1992.[8]

Het tweede terrein was bepalend voor de veranderende rol die het stedebouwkundig werk kreeg binnen de gemeenten: van (soms onbenoemd) onderdeel van de Dienst Gemeentewerken of Publieke Werken naar een zelfstandige positie. Den Haag was in 1918 de eerste gemeente met de oprichting van een zelfstandige Dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting onder leiding van P. Bakker Schut.[9] Amsterdam kende al sinds 1856 een Dienst Publieke Werken en vanwege noodzakelijke uitbreidingen werd vanaf 1926 fel gediscussieerd over de vraag of hiervoor een zelfstandige dienst nodig was. Uiteindelijk werd er in 1928 binnen Publieke Werken slechts een Afdeling Stadsontwikkeling opgericht, onder leiding van L.S.P. Scheffer en met als belangrijkste figuren Th.K. van Lohuizen voor onderzoek en C. van Eesteren voor ontwerp; pas in 1980 werd deze verzelfstandigd tot de Dienst Ruimtelijke Ordening.[10] Rotterdam kreeg in 1931 een aparte Dienst Stadsontwikkeling.[11]

Parallel aan de gemeentelijke diensten werd de beroepspraktijk zelfstandiger. Dit bleek enerzijds uit de oprichting van organen als het Nederlands Instituut voor de Volkshuisvesting in 1918 (in 1921 uitgebreid met "en Stedebouw", later overgegaan in het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting en sinds 2012 in Platform 31), de Bond van Nederlandse Stedebouwkundigen in 1935 (in 1988 gefuseerd tot de Beroepsvereniging van Nederlandse Stedebouwkundigen en Planologen) en van de eerste puur stedebouwkundige ontwerpbureaus.[12] Anderzijds verschenen er ook meer Nederlandstalige stedebouwkundige theoretische werken, mede onder invloed van de zogeheten 'tuinstadbeweging' en van het Engelse *Town Planning in Practice. An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs* van R. Unwin uit 1909. Voorbeelden zijn de ook in tijdschriftvorm verschenen Delftse lezingenseries 'Stedenbouw' van H.P. Berlage uit 1908-1909 en 1913-1914, *De hedendaagsche stedenbouw* van J.P. Fockema Andreae uit 1912, de dissertatie *Overheidsbemoeiingen met de stedebouw tot aan den vrede van Münster* van W.B. Peteri uit 1913 en *Stedebouw* van J.M. de Casseres uit 1926.[13]

Het laatste terrein met belangrijke gevolgen voor de ontwikkeling van de discipline was het stedebouwkundig onderwijs, waarvan de ontwikkelingen in Delft uitvoerig zijn besproken in de publicatie *Deining in Delft* uit 2009.[14] Sinds 1899 was er aan de Delftse Polytechnische Hogeschool een aparte Afdeling Bouwkunde en dat bleef zo toen de instelling in 1905 werd omgedoopt tot Technische Hoogeschool.[15] Destijds was de bouwkundeopleiding vooral technisch van aard. Naar aanleiding van vergelijkingen met het buitenland ontstond discussie over de noodzaak van speciaal onderwijs in de stedebouw. De juridische aspecten van stadsaanleg werden al in 1909 onderdeel van het curriculum, in het college 'Onteigening' van J.H. Valckenier Kips, dat daarna langzaam

7 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 15-21.

8 Zie: Meyer, Westrik & Hoekstra, 2014, pp. 18-27, 127.

9 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 27-28.

10 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 28-31.

11 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 31-33.

12 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 35-42.

13 Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 12-13; Meyer, Westrik & Hoekstra, 2014, pp. 16-18.

14 Steenhuis, 2009. Het betreft een interne uitgave in opdracht van de Afdeling Urbanism van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft over het stedebouwkundig onderwijs in Delft tussen 1900 en 1970.

15 Steenhuis, 2009, p. 6; Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, p. 44.

werd uitgebreid tot een breder stedebouwkundig college.[16] Pas in 1926 kwam er serieus aandacht aan de ontwerpaspecten van stedebouw, in het vierdejaars college 'Algemeene en aesthetische beginselen betreffende stadsaanleg' van professor M.J. Granpré Molière.[17] In de jaren dertig werden stedebouwkundige vakken ook verplicht voor het derde jaar en werd voor het eerst een vijfdejaars specialisatie aangeboden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog raakte de discussie over meer stedebouwonderwijs in een stroomversnelling, uitmondend in de instelling van de 'stedebouwkundige opleiding' in 1947, tezamen met de benoeming van drie professoren: J.H. Froger als gewoon hoogleraar en de 'Amsterdammers' Van Lohuizen en Van Eesteren als bijzondere hoogleraren, voor respectievelijk onderzoek en ontwerpen.[18]

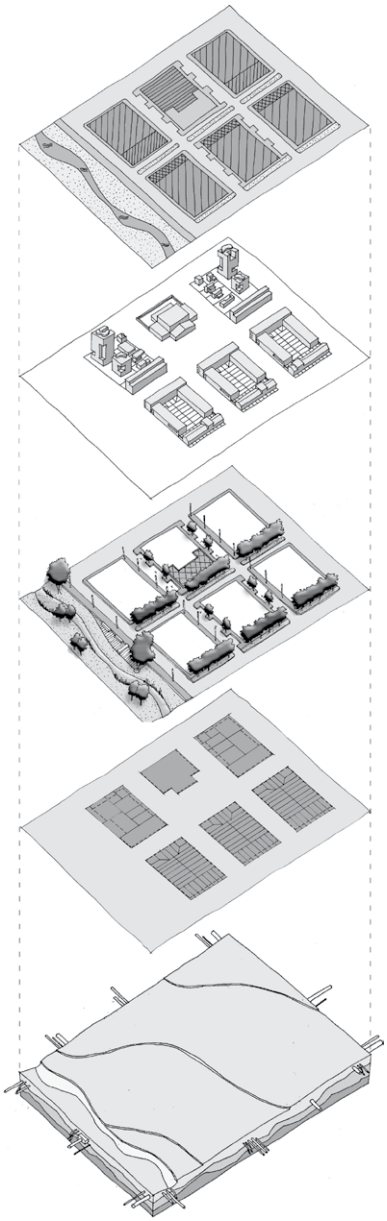
Hiermee leek de discipline in minder dan vijftig jaar tijd volwassen geworden. De zogeheten "eenheid van het stedebouwkundig werk" (van ontwerp én onderzoek, de titel van de oratie van Van Lohuizen) zorgde er zelfs voor dat de Nederlandse stedebouw aandacht kreeg vanuit het buitenland én dat het vak hier een andere inhoud kreeg.[19] Kenmerkend waren en zijn enerzijds een brede reikwijdte door de schalen heen – van systemen en netwerken op grote schaal via plannen op stadsniveau tot materialisering van de openbare ruimte – en anderzijds een verbindende positie tussen andere disciplines, zoals planologie, architectuur, landschapsarchitectuur en civiele techniek. Daarmee is stedebouw niet zomaar sec een zelfstandige discipline, maar bovenal een integratief vakgebied, dat kennis en vaardigheden uitwisselt met andere, om tot een zo goed mogelijk ontworpen gebouwde omgeving te komen.

Deze kenmerken vormen ook het uitgangspunt voor de wél gepubliceerde delen van de onderzoeksserie 'De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw':

- *Het ontwerp van de stadsplattegrond*,[20]
- *Het ontwerp van de openbare ruimte*,[21]
- *Stedebouwkundige regels voor het bouwen*,[22] en
- *Het programma en ruimtegebruik van de stad*.[23]

Deze zijn (in omgekeerde volgorde) eveneens terug te vinden als de bovenste vier lagen van de 'lagentekening' uit dit onderzoek (afbeelding 1.1), die het 'stedebouwkundig werk' inzichtelijk maakt: door een 'sterke' stadsplattegrond te ontwerpen met een helder, duurzaam onderscheid tussen openbaar en privé, en die vervolgens uit te werken in een openbare-ruimteontwerp (in samenwerking met landschapsarchitecten) en in regels voor het bouwen (in samenwerking met architecten), maakt de stedebouwkundige een grondgebied (geoptimaliseerd in samenwerking met civiel-technici) geschikt voor menselijk gebruik (waarvoor het programma wordt opgesteld in samenwerking met planologen).

16 Steenhuis, 2009, p. 11; Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, p. 44.
17 Steenhuis, 2009, pp. 20-21; Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, p. 46.
18 Steenhuis, 2009, pp. 37-41; Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 49-53.
19 Meyer, Westrik & Hoekstra, 2014, pp. 16-18.
20 Heeling, Meyer & Westrik, 2002.
21 Meyer, De Josseling de Jong & Hoekstra, 2006.
22 Meyer, Westrik & Hoekstra, 2008.
23 Meyer, Westrik & Hoekstra, 2014.



AFBEELDING 1.1 De 'lagen' van de stedebouwkunde volgens de Delftse onderzoeksserie 'De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw'. Van beneden naar boven: grondgebied, stadsplattegrond, openbare ruimte, bebouwing en gebruik.

Terugkerend onderdeel in 'De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw' is een typo(morfo)logische indeling, van stadsplattegronden, van openbare ruimten en van regels voor de bebouwing.[24] Om het 'perspectief' actueel en in ontwikkeling te houden is het nu vooral van belang om te onderzoeken in hoeverre de 'kern' en de onderzochte typologieën van waarde zijn voor de belangrijke thema's van de eenentwintigste eeuw, zoals mobiliteit, energie en klimaat.

Tezamen met alle andere theorievorming in de Nederlandse stedebouw sinds 1900 – waaronder een groot aantal wetenschappelijke artikelen, oraties en dissertaties – bepaalt die vraag de dynamische *body of knowledge* van de discipline.[25] Daarnaast is en wordt ook uitvoerig gepubliceerd over de verschillende verschijningsvormen van de stedebouwkundige ontwerpen van de afgelopen eeuw, en dat geldt ook voor de realisaties en hun maatschappelijke impact.[26] Juist dat laatste aspect is voor een discipline als de stedebouwkunde in vergelijking met andere technische vakken relatief groot: stedebouwkundige ontwerpen – en daarmee de ontwerpers en de andere actoren – bepalen immers de alledaagse leefomgeving van gewone burgers, die daarover ook willen meepraten en -beslissen.

Toch is ondanks de toegenomen aandacht voor stedebouwkundige theorie en praktijk in Nederland nog weinig gepubliceerd over het stedebouwkundig discours; in brede zin de al dan niet gemeenschappelijke taal, of in enge zin het begrippenkader waarvan de verschillende actoren – specialisten en leken – gebruikmaken om de getekende objecten in stedebouwkundige plannen te kunnen duiden. Dit is opvallend, omdat geschreven teksten vanwege het grote aantal spelers bij de totstandkoming van de gebouwde omgeving en de juridische geldigheid minstens zo belangrijk zijn als getekende plannen.[27] Bovendien is onderzoek naar het begrippenkader noodzakelijk voor elke discipline die zichzelf als zelfstandig beschouwt en in wetenschappelijk opzicht serieus neemt.

De eerste twee aanleidingen voor dit onderzoek komen dan ook direct voort uit de aard van de discipline: ten eerste kan een verduidelijking van het begrippenkader de *body of knowledge* van de zelfstandige discipline stedebouwkunde verrijken, en ten tweede vraagt het integratieve en alledaagse karakter van de discipline om het in kaart brengen van het gebruik van stedebouwkundige begrippen door de verschillende actoren.

24 Zie voor het begrip *typomorfologie*: Vernez-Moudon, 1994.

25 Zie voor een overzicht van oraties en dissertaties: Meyer, De Jong, Harteveld & Hoekstra, 2003, pp. 82-86.

26 Zie o.a.: Ibelings, 1999; Van der Cammen & De Klerk, 2003; Wagenaar, 2011.

27 Zo wordt elk plan uiteindelijk vastgelegd in een juridisch bindend bestemmingsplan, dat vooral uit tekst bestaat.

Die tweede aanleiding is recent alleen maar sterker geworden: nooit eerder was het aantal spelers in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving zo groot en liepen rollen zo door elkaar. Zo zijn opdrachtgeverschap en eindverantwoordelijkheid in de stedebouwkunde niet langer voorbehouden aan de overheid en is er steeds vaker sprake van inspraak door (toekomstige) gebruikers. Elke actor heeft bovendien zijn eigen (sociale) context en strategische overwegingen die zijn taalgebruik kunnen beïnvloeden.

§ 1.2.2 De maatschappelijke context: drie vernieuwende visies op de stad

In dit onderzoek staan echter de begrippen zelf centraal, en niet het complete discours. Desondanks is het nodig om stil te staan bij de context waarin begrippen ontstonden en ontstaan. De geschetste toename van het aantal spelers inclusief hun eigen context is namelijk zeker niet de enige belangrijke beïnvloeding van buitenaf die de stedebouw in de afgelopen eeuw in verregaande mate bepaald heeft. Juist omdat de stedebouw plannen maakt voor alledaags gebruik is er namelijk een sterke invloed vanuit en wisselwerking met de maatschappij (geweest). Zonder hier een volledig beeld te willen schetsen, is een grove indeling waarneembaar in drie fasen van maatschappijvisies die hun weerslag hebben gehad op stedebouwkundige ontwerpen:

1. Vanaf 1900 zien we – na de speculatiebouw en pragmatische stratenplannen uit de negentiende eeuw – de opkomst van de Woningwet van 1901, de sociaal-democratie en de daarmee samenhangende aandacht voor corporatiebouw en planmatige stedebouw, met als een van de hoogtepunten of schoolvoorbeelden het Plan Zuid van H.P. Berlage (1915), met zijn monumentale lanen en gesloten bouwblokken met een grote architectonische eenheid, uitgevoerd door architecten van de Amsterdamse School.
2. Vanaf de jaren dertig zien we de opkomst van het geloof in een open, egalitaire en maakbare samenleving en de daarmee samenhangende bouwstijl van het modernisme, met functiescheiding en een open stadsbeeld met hoogbouw als voornaamste kenmerken, uiteindelijk uitmondend in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (1966) en de eerste Nota's Ruimtelijke Ordening, met als meest consequent doorgevoerd hoogtepunt het ontwerp voor de Bijlmermeer (1965).
3. Vanaf de jaren tachtig zien we juist meer marktwerking en de nadruk op diversiteit en functiemenging opkomen, met tegenstrijdige ontwikkelingen als de op grootschalige uitbreiding gerichte Vinex (1992) tegenover het afblazen van de Vijfde Nota (2001) – en dus een terugtredende overheid – en enerzijds een beweging terug naar de klassieke stad, met divers vormgegeven halfopen of zelfs weer gesloten bouwblokken, en anderzijds het besef dat dit vaak slechts een vernislaag is over een typologische gelijkvormigheid, met als kenmerkend voorbeeld het ontwerp voor IJburg (1995).

Uiteraard valt er over deze drie visies nog veel meer te zeggen en liepen ze in werkelijkheid in elkaar over. Voor dit onderzoek kan als derde aanleiding echter worden geformuleerd dat het het onderzoeken waard is of deze visies (nieuwe) stedebouwkundige begrippen hebben nagelaten of dat begrippen iets anders zijn gaan betekenen in een andere context, juist door de representatieve projecten te onderzoeken als casussen.

§ 1.2.3 Recente veranderingen: internationalisering en het stedelijk landschap

Een vierde en een vijfde aanleiding voor dit onderzoek hebben tot slot te maken met recente ontwikkelingen van buitenaf.

Om te beginnen is in de Nederlandse stedebouw – net als in zoveel gebieden – sprake van globalisering en internationalisering. Nederlandse ontwerpers werken in den vreemde en buitenlandse ontwerpers werken in Nederland. Het stedelijk landschap wordt steeds vaker in internationaal perspectief bekeken, zeker in de grensregio's. Om tot goede internationale samenwerking te komen is duidelijkheid omtrent stedebouwkundige begrippen in het Nederlands een voorwaarde, onder andere ten behoeve van de vertaalbaarheid van woorden die kenmerkend zijn voor de Nederlandse integrale aanpak.

In algemene zin is kennis van de Nederlandse situatie en begrippen een voorwaarde voor internationalisering: om globaal te kunnen denken én handelen moeten we eerst ook lokaal kunnen denken en handelen.[28] Om culturele, maatschappelijke en onderwijskundige redenen moet het bouwkundig onderwijs in de eerste twee jaar dan ook in het Nederlands aangeboden blijven worden: het vertegenwoordigt immers de Nederlandse traditie van integraal ontwerpen inclusief de bijbehorende begrippen, het heeft een maatschappelijke verantwoordelijkheid voor de Nederlandstalige communicatie over de gebouwde omgeving inclusief andere actoren, en het kan studenten alleen een academisch denkniveau leren vanuit een basis in de moedertaal.[29]

Saillant bij dit alles is dat er over het Nederlandse woord *stedebouw* nogal wat te doen is geweest.[30] Zo was er na de spellingwijziging van 1995 vanuit de vakwereld protest tegen de nieuwe, officiële spelling *stedenbouw*. Op basis van de nieuwe – overigens vrij bizarre – regels kreeg deze samenstelling een tussen-*n*, omdat uitgegaan werd van het eerste lid *stad*, een woord met een meervoud op *-en*. Tegenstanders vonden echter dat het vak niet zozeer het 'bouwen van steden' betrof maar vooral het 'maken van plekken', met als eerste lid dus het woord *stede* in de betekenis 'plaats'. Ook de eerste hoogleraar Stedebouwkunde Froger had de samenstelling tijdens zijn oratie op die wijze verklaard, namelijk als "plaatsvervolmaking".[31] Dit is een inhoudelijk argument om uit te gaan van een eerste lid in het enkelvoud (vergelijkbaar met *stadhuis*, *stedehouder* 'plaatsvervanger' of *bosbouw*). De spelling

28 Een uitbreiding van het motto "*think global, act local*", toegeschreven aan de Schotse stedebouwkundige P. Geddes; zie: Geddes, 1915.

29 Zie propositie 10 in het kader van deze dissertatie.

30 Zie: Hoekstra, 2016.

31 Froger, 1947, pp. 1-2: "Als inleiding daartoe is het gewenst, vooral met het oog op de aanwezigheid van talrijke leken, het woord en het begrip *ste-de-bouw* toe te lichten, teneinde het duidelijk te onderscheiden van het woord *ste-den-bouw*. Dit laatste woord, dat 'stadsaanleg' betekent, is uit de taaloverlevering tot ons gekomen, en is algemeen bekend. Het werd b.v. door C.H. Peters gebruikt, toen hij zijn historisch standaardwerk schreef, dat als titel droeg *De Nederlandsche Stedenbouw*. Het karakter van dit werk blijkt uit de titel van de serie, waartoe het behoorde: 'Oud-Nederlandsche steden in haar ontstaan, groei en ontwikkeling'. Doch het woord *ste-de-bouw* is rond 1920 in zwang gekomen, toen zich in kringen van kunst en magistratuur een krachtige activiteit begon te ontwikkelen om te komen tot een meer doelmatige en schonen ontwikkeling van ons vaderland, zowel in de stad als op het land. Deze activiteit richtte zich tegen de fatale gevolgen van de wilde ontwikkeling van het bodemgebruik, in de eerste plaats tegen de voortgaande ordeloze uitleg van onze steden, zoals deze plaats had onder overwegende invloed van de grond- en speculatiebouw, maar niet minder tegen de vernieling van het landelijk gebied, ten gevolge van de massale uittocht van de stad naar het land, en de geweldige vlucht van verkeers- en landbouwtechniek. Voor deze nieuwe activiteit, die dus de gehele ontwikkeling van stad en land in groot verband beoogde, koos men het woord *stedebouw*, dat is samengesteld uit twee delen van oude stam. Het woord *stede* heeft hier niet de betekenis van 'stad' in de gewone zin van het woord, doch die van 'plaats' of 'ruimte', zoals in *stedehouwer*, *bedstede* en *haardstede*. Ook *bouw* is hier in ruimere zin dan gewoonlijk gebruikt, evenals in *landbouw*, *bosbouw*, e.d. Het heeft hier de oudere en meer algemene betekenis van 'ontwikkeling, cultivering, vervolmaking'. Het woord *stedebouw* kan dan ook taalkundig gelijk worden gesteld met het weinig schone en onhanteerbare, doch duidelijke woord *plaatsvervolmaking*."

stedebouw zonder tussen-*n* is in dit onderzoek dan ook aangehouden. Gezien het feit dat het woord *stedebouw* in het Nederlands vooral opkwam na de verschijning van de genoemde Duitse handboeken, is het echter de vraag of het woord niet net zo goed te beschouwen is als een leenvertaling van het Duitse *Städtebau*, hetgeen *stedenbouw* legitimeert (vergelijk *wegenbouw*). Uiteindelijk is de spelling uiteraard niet doorslaggevend, al staan beide varianten oorspronkelijk dus voor een andere inhoud.[32]

In het licht van de internationalisering blijkt het woord *stede(n)bouw(kunde)* in ieder geval lastig te vertalen, met name in het Engels. In die taal leunt *urbanism* immers meer op de sociologie en is *urban design* voorbehouden aan het lage schaalniveau van de inrichting van de openbare ruimte in de stad. Wellicht kan het woord *stedebouw* beter als leenwoord worden overgenomen – zoals eerder gebeurde bij *polder*, *landschap* of *woonerf* – of moet het gelijkgesteld worden aan *placemaking*?

Een laatste aanleiding betreft het stedelijk landschap zelf, dat het resultaat is van allerlei plannen. Dit is de afgelopen decennia duidelijk van aangezicht veranderd, waarbij onder andere de grens tussen stad en land is vervaagd. Wanneer concrete objecten in de werkelijkheid veranderen, heeft dit uiteraard gevolgen voor de ervoor gebruikte woorden. Het is een van de redenen waarom nieuwe begrippen kunnen ontstaan, zoals *stadsrand* en *tussenland*.[33] Bovendien is de bouwopgave ook sterk veranderd, nu er vooralsnog een einde gekomen lijkt aan de grote uitleglocaties, zeker in gebieden met een krimpende bevolking, en nu waterbeheer en energievoorziening steeds belangrijker thema's zijn geworden. Overigens staat de gerealiseerde werkelijkheid in dit onderzoek nadrukkelijk niet centraal.

§ 1.3 Doelstellingen

§ 1.3.1 Beeld- en woordgebruik door ontwerpers: verbeelden, verwoorden en overtuigen

De eerste doelstelling voor dit onderzoek ligt in een verduidelijking van de rol van de stedebouwkundig ontwerper. Het betreft de vraag welke mechanismen een rol spelen in het ontwerpproces waarbij de stedebouwkundige telkens een bepaalde oplossing verzint, deze verbeeldt (tekent) en verwoordt. Dit complexe proces leidt uiteindelijk tot een plantekening enerzijds en een geschreven toelichting daarop anderzijds. Voor het laatste zal de ontwerper waarschijnlijk woorden kiezen die volgens hem of haar qua betekenis het beste aansluiten bij de getekende beelden en de uitgangspunten, én die de overige actoren in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving kunnen overtuigen om het ontwerp te accepteren. Verduidelijking van dit mechanisme maakt het ontwerpproces (in het hoofd van de ontwerper) en het presentatieproces (op papier) inzichtelijker. Sterker nog: het vanuit de plantoelichting lezen van plantekeningen levert extra planinzichten op die anders – bij het slechts bestuderen van de tekening – verborgen blijven.[34]

32 Zie propositie 9 in het kader van deze dissertatie.

33 Zie o.a.: Ruimtelijk Planbureau, 2004; Ruimtelijk Planbureau, 2007. Zie verder paragraaf 8.1.1.

34 Zie propositie 1 in het kader van deze dissertatie.

§ 1.3.2 Woordgebruik door andere actoren: overnemen versus afwijzen, verwoorden en overtuigen

Een tweede doelstelling voor dit onderzoek betreft het moment dat een ontwerp in tekening en tekst gepresenteerd wordt aan de andere actoren en erover overlegd wordt (in woorden). Bij dit overleg is de wisselwerking tussen tekening en tekst essentieel. Soms is een tekening duidelijker dan een tekst, en kan deze actoren verenigen. Omdat voor elk publiek een andere tekening of tekst nodig kan zijn, is de aard ervan cruciaal. Iedere actor verzamelt de aangeboden beelden en woorden, en interpreteert deze op zijn of haar eigen manier. Bij het zelf verwoorden speelt vervolgens het mechanisme van het overnemen versus het afwijzen van de woorden van de ontwerpers, bijvoorbeeld vanuit strategische overwegingen om anderen te overtuigen. Een complicerende factor hierbij is dat stedebouwkundige ontwerpen zoals gezegd de directe leefomgeving van gewone burgers bepalen en bij de begrippen vakjargon en alledaags taalgebruik dus door elkaar lopen. Het in beeld brengen van deze mechanismen geeft inzicht in het communicatieproces en het totstandkomingsproces van stedebouwkundige ontwerpen, en de rol die begrippen daarin spelen.

§ 1.3.3 De relatie object-woord-betekenis en historisch onderzoek: synchroon en diachroon

De derde en laatste doelstelling bestaat uit de verduidelijking van de relatie tussen getekend object, gekozen woord en betekenis. Deze relatie ligt voor de actoren al niet vast op het moment van ontwerpen (synchroon bekeken, op hetzelfde moment), maar wordt door de tijd heen (diachroon) in ieder geval beïnvloed door de veranderende stedebouwkundige praktijk en veranderingen in de taal. Een snelle blik maakt immers al duidelijk dat de stedebouwkundige opgaven, ontwerpoplossingen en reacties daarop tegenwoordig niet dezelfde vorm en inhoud hebben als honderd jaar geleden. Historische plantoelichtingen kunnen heden ten dage door onderzoekers dan ook verkeerd worden geïnterpreteerd. Bovendien beïnvloedt de gerealiseerde werkelijkheid de interpretatie van beeld- en taaltekens uit het verleden. Opheldering van de patronen (van veranderingen) in de relatie tussen (getekend) object, woord en betekenis verschaft daarom inzichten in de complicaties bij het doen van historisch planonderzoek en in de ontwikkeling van de Nederlandse taal in de afgelopen honderd jaar.

§ 1.4 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Op basis van de aanleidingen en doelstellingen is de volgende probleemstelling geformuleerd:

– Zowel tijdens de ontwerp- en totstandkomingsfases van stedebouwkundige plannen als tijdens de hedendaagse bestudering van plannen uit het verleden blijken de belangrijkste stedebouwkundige begrippen – woorden die verwijzen naar de getekende objecten – door de ontwerpers, de overige actoren en hedendaagse onderzoekers niet eenduidig (met dezelfde betekenis) gebruikt te worden. Deze begripsverwarring staat een goede planvorming, ontwerpinterpretatie, communicatie en totstandkoming in de weg. Het is daarom noodzakelijk om erachter te komen welke actoren welke woorden (taaltekens) gebruiken, met welke betekenissen, en hoe die zich verhouden tot de tekeningen (beeldtekens), en eventueel tot de werkelijkheid (gebouwde objecten), en welke veranderingen sinds de planfase zijn opgetreden.

Om de probleemstelling in kaart te brengen volgt hieruit als hoofdvraag voor dit onderzoek:

– Welke woorden gebruikten ontwerpers en andere actoren met welke betekenis voor de belangrijkste getekende objecten in drie vernieuwende stedebouwkundige ontwerpen uit de afgelopen honderd jaar en waarom, en welke verschillen en veranderingen zijn daarin waar te nemen?

De hoofdvraag is vervolgens uitgewerkt in drie deelvragen, op basis van de drie genoemde doelstellingen:

1 Welke woorden gebruikten de ontwerpers met welke betekenis voor welke getekende objecten in de stedebouwkundige ontwerpen binnen de thema's structuur van de stadsplattegrond, openbare ruimte en bebouwing, en waarom, en welke extra planinzichten leveren deze woorden op ten opzichte van de getekende objecten?
2 Welke andere woorden of dezelfde woorden met een andere betekenis gebruikten de overige actoren (vakgenoten, bestuurders, journalisten, voorlichters) voor de getekende objecten van de ontwerpers, hoe verschilt hun woordgebruik van dat van de ontwerpers en welke strategische overwegingen hebben daarbij een rol gespeeld?
3 Op welke wijze verwezen de woorden naar getekende of gebouwde objecten, dus met een eenduidige betekenis of niet, welke van de gebruikte woorden hebben sinds de planfase een (betekenis)verandering ondergaan, en welke patronen zijn hierin te herkennen?

§ 1.5 Relevantie

In wetenschappelijke zin is het onderzoek relevant voor zowel de bouwkundige als de taalkundige discipline. Door vanuit de taal naar stedebouwkundig(e) ontwerpen te kijken ontstaat een andere, nieuwe blik op historische plannen en op ontwerpprincipes, én op bestaande etymologieën van stedebouwkundige begrippen. Het onderzoek draagt bij aan nieuwe kennis van en inzicht in het begrippenkader van de Nederlandse stedebouwkunde van de afgelopen honderd jaar en het heden, in het perspectief van toekomstige ontwikkelingen. Stedebouwkundigen en onderzoekers zullen op basis van de inzichten hopelijk preciezer worden in hun taalgebruik en onderzoeksmethoden. Taalkundigen zullen meer inzicht krijgen in strategisch woordgebruik door de onderzochte actoren en in etymologische ontwikkelingen op de relatief korte termijn van honderd jaar.

Het onderzoek is maatschappelijk relevant omdat een verheldering van stedebouwkundige begrippen en hun gebruik door de verschillende actoren een succesvol totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving bevordert. Door in kaart te brengen hoe tekeningen, woorden en betekenissen zich bij verschillende gebruikersgroepen tot elkaar verhouden en achterliggende mechanismen in beeld te brengen worden het bewustzijn en begrip vergroot van stedebouwkundige plannen en hun toelichtingen enerzijds en van besprekingen van het stedebouwkundige discours anderzijds. Hierdoor wordt de onderlinge communicatie inzichtelijker.[35] Tot slot levert de combinatie van bouwkundig en taalkundig onderzoek overkoepelende inzichten op in maatschappelijke ontwikkelingen van de afgelopen eeuw, van visies op de bij het planproces betrokken disciplines tot de rol van communicatie.

35 Communicatie wordt uiteraard niet louter bepaald door begrippen; dit 'discours' in brede zin wordt hier niet onderzocht.

§ 1.6 Indeling en leeswijzer

Het eerste deel van dit proefschrift gaat in op het onderwerp en de methode. In hoofdstuk 1 zijn de aanleidingen en doelstellingen van het onderzoek beschreven. Ook zijn de probleemstelling en de onderzoeksvragen gepresenteerd en is ingegaan op de relevantie van het onderzoek. De afbakening van het onderzoek komt aan bod in hoofdstuk 2: welke begrippen, welke actoren en welke casussen (plannen) worden onderzocht. Vervolgens wordt de methode toegelicht, aan de hand van theorieën uit de semiotiek en een begripsmodel waarmee naar getekende objecten, de ervoor gebruikte woorden en hun achterliggende betekenissen gekeken kan worden.

Het tweede deel bevat het onderzoek zelf: de casushoofdstukken 3, 4 en 5. Elk casushoofdstuk begint met een beschrijving van de voorgeschiedenis van het plan en een overzicht van de onderzochte tekeningen en teksten. Daarna volgt het werkelijke begripsonderzoek volgens een vaste indeling van soorten begrippen en actoren.[36] Ieder casushoofdstuk wordt afgesloten met de belangrijkste bevindingen per plan.

In het derde deel worden die bevindingen met elkaar in verband gebracht. In hoofdstuk 6 worden op die manier de onderzoeksvragen beantwoord aan de hand van de voornaamste inzichten. Hoofdstuk 7 beschrijft in een discussie de taalkundige, bouwkundige en overkoepelende implicaties van het onderzoek. In hoofdstuk 8 worden tot slot enkele actuele ontwikkelingen besproken die gevolgen kunnen hebben voor het stedebouwkundig begrippenkader.

36 Zie voor de onderzoeksmethode paragraaf 2.6.

Pictures and words
are always less than what
they refer to.

[Evans, 1995, p. XXI.]

2 Onderzoeksopzet: wat, wie, waar en hoe

§ 2.1 Object van onderzoek: concrete begrippen in drie betekenisvelden

Het begrippenkader van de stedebouwkundige discipline is erg breed, vooral omdat de ontwerpen zoals gezegd de leefomgeving van gewone burgers bepalen en jargon en alledaags taalgebruik dus door elkaar lopen. Om het onderzoek af te bakenen is gezocht naar een indeling in werkbare woord- of betekenisvelden, oftewel groepen woorden met vergelijkbare of samenhangende betekenissen. Het begrip betekenisveld is in 1931 bekend geworden dankzij de Duitse taalkundige J. Trier.[37] De theorie is gebaseerd op de gedachte dat woorden hun betekenis niet geïsoleerd krijgen maar altijd dankzij hun relatie met andere woorden die daar qua betekenis mee samenhangen (binnen hetzelfde woord- of betekenisveld).

Om te komen tot werkbare betekenisvelden zijn twee Franse initiatieven zeer behulpzaam en inspirerend geweest: het door de Franse monumentenzorg geïnitieerde boek *Espace Urbain* van B. Gauthiez uit 2003, en vooral het internationale onderzoeksprogramma *Les mots de la ville – City Words*, onder leiding van C. Topalov uitgevoerd tussen 1995 en 2010.[38] In beide publicaties werd in eerste instantie een basale driedeling van stedebouwkundige begrippen gepresenteerd:

- onderdelen van de gebouwde werkelijkheid (bijvoorbeeld *stad* en *straat*),
- onderdelen van het ontwerpproces (bijvoorbeeld *plattegrond* en *dichtheid*),
- onderdelen van de ruimtelijke disciplines (bijvoorbeeld *stedebouwkunde* en *masterplan*).

Omdat dit tot veel te veel begrippen leidde, werd er in de definitieve rapporten van *Les mots de la ville – City Words* voor gekozen om slechts het eerste betekenisveld uit te werken, waarmee alle begrippen die niet verwezen naar concrete, fysieke ontwerpfenomenen afvielen.[39] In het Franse onderzoeksprogramma leidde dit in eerste instantie tot drie te onderzoeken betekenisvelden, met bijbehorende publicaties:[40]

- "*divisions de la ville*" (bijvoorbeeld *stad* en *wijk*),
- "*types d'habitation*" (bijvoorbeeld *huis* en *flat*),
- "*voies et espaces découvertes*" (bijvoorbeeld *weg* en *plein*).

37 Trier, 1931.

38 Topalov, 2001; Topalov, 2002; Topalov, 2004; Topalov, Coudroy de Lille, Depaule & Marin, 2010.

39 Topalov, Coudroy de Lille, Depaule & Marin, 2010, pp. XLV-LVII.

40 Topalov, 2001; Topalov, 2002; Topalov, 2004.

In de afsluitende publicatie *L'aventure des mots de la ville* is de eerste categorie uitgewerkt in twee delen, hetgeen leidde tot een definitieve indeling in vier thema's (waarvoor ook een index werd opgenomen):[41]

- "*agglomerations*" (bijvoorbeeld *stad*),
- "*divisions*" (bijvoorbeeld *wijk*),
- "*habitation*" (bijvoorbeeld *huis* en *flat*),
- "*circulations*" (bijvoorbeeld *weg* en *plein*).

De oorspronkelijke driedeling vertoont overeenkomsten met de al in het vorige hoofdstuk genoemde vier delen van het Delftse onderzoeksprogramma 'De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw', waarbij de laatste twee delen beide typen bebouwing betreffen en het eerste min of meer de '*agglomerations*' en de '*divisions*':

- *Het ontwerp van de stadsplattegrond*,[42]
- *Het ontwerp van de openbare ruimte*,[43]
- *Stedebouwkundige regels voor het bouwen*,[44]
- *Het programma en ruimtegebruik van de stad*.[45]

Uit de combinatie van het Franse onderzoeksprogramma en de Delftse onderzoeksserie is de volgende indeling in drie betekenisvelden van concrete fenomenen voortgekomen, die hieronder per onderdeel kort worden besproken, toegespitst op dit onderzoek:

- De structuur van de stadsplattegrond,
- Typen openbare ruimte,
- Typen bebouwing.

Deze indeling bepaalt ook het begripsonderzoek in de casushoofdstukken 3, 4 en 5: elk betekenisveld vormt telkens een aparte paragraaf.

§ 2.1.1 De structuur van de stadsplattegrond

Uit welke onderdelen bestaat het stedelijk landschap in en om het plangebied en welke woorden worden hiervoor gebruikt in plantoelichtingen en commentaren van tijdgenoten? Hierbij gaat het uitdrukkelijk zowel om begrippen voor de stad en het ommeland in hun geheel (één subparagraaf in de casushoofdstukken), als om die voor delen van de stad en het landschap daarbuiten (een tweede subparagraaf); begrippen als *agglomeratie* en *regio* horen hier dus ook bij. Omdat alleen woorden die verwijzen naar concrete fenomenen worden onderzocht, blijven abstractere verzamelcategorieën als *netwerk* (van openbare ruimten), (private) *eilanden* en *openbaar* en *privé* zelf buiten beschouwing.[46]

41 Topalov, Coudroy de Lille, Depaule & Marin, 2010, p. LI.

42 Heeling, Meyer & Westrik, 2002.

43 Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006.

44 Meyer, Westrik & Hoekstra, 2008.

45 Meyer, Westrik & Hoekstra, 2014.

46 Zie voor een uitleg van deze begrippen o.a.: Heeling, Meyer & Westrik, pp. 15-23. Zie voor *openbaar* ook paragraaf 3.9.2 en 4.9.2.

Net als alle gevonden woorden zijn de laatste twee begrippen wel opgenomen in de appendix, inclusief hun historische betekenissen en etymologieën. Op basis van de getekende objecten is ook aan te geven hoe de stadsplattegrond gecomponeerd is en is een vergelijking te maken tussen het casusontwerp en de typologie van stadsplattegronden zoals die is geïntroduceerd in *Het ontwerp van de stadsplattegrond*: het *verstedelijkt (natuur- en cultuur)landschap*, en het *orthogonale*, *monumentale*, *picturale of scenische*, *moderne, functionele*, en *gelaagde of samengestelde stadsontwerp*.[47]

Op basis van de schaalvergroting die de stedebouw de afgelopen eeuw heeft doorgemaakt wordt voor dit betekenisveld verwacht dat er begrippen zijn bijgekomen om stad en land te beschrijven en dat begrippen met de opkomst van de naoorlogse stedebouw mogelijk vastomlijnder zijn geworden.

§ 2.1.2 Typen openbare ruimte

Welke typen openbare ruimte bevat het ontwerp en welke woorden worden hiervoor gebruikt in de plantoelichtingen en de besprekingen van tijdgenoten? Dit betekenisveld betreft enerzijds de verkeersstructuur bestaande uit lijnvormige elementen (enkele subparagrafen) en anderzijds vlakvormige elementen, waaronder verblijfsruimten (een andere subparagraaf). Als basis wordt uitgegaan van de typologie zoals die is opgesteld in *Het ontwerp van de openbare ruimte*, bestaande uit het *plein*, de *straat*, de *laan*, de *boulevard* of *avenue*, de *passage*, de *mall* (het *voetgangersgebied*), de *gracht*, de *singel*, de *dijk*, het *park*, het *veld* en de *stedelijke auto(snel)weg*.[48]

Verwacht wordt dat niet alle typen door alle actoren even precies gebruikt worden en dat er de laatste jaren nieuwe, mogelijk hybride typen of subtypen bij zijn gekomen.

§ 2.1.3 Typen bebouwing

Welke typen bebouwing bevat het ontwerp en voor welk programma, en welke woorden worden hiervoor gebruikt in de plantoelichtingen en de contemporaine commentaren? Hierbij valt enerzijds te denken aan het verschil tussen woonbebouwing in allerlei woningtypen, bijvoorbeeld *woning*, *huis*, *villa*, *twee-onder-een-kap*, *rijtjeshuis* en *appartement* (een eerste subparagraaf) en overige functies anderzijds, met name *openbare gebouwen* en *voorzieningen* (een volgende subparagraaf), zoals die ook aan bod komen in *Het programma en ruimtegebruik van de stad*.[49] Anderzijds kan gedacht worden aan de wijze van bebouwing (een laatste subparagraaf), die onder meer betrekking kan hebben op het bebouwingstype (*gesloten bouwblok*, *halfopen bouwblok*, *open bouwblok*, *stroken*, *stempels*, *laagbouw*, *hoogbouw*, *flat* et cetera), de dichtheid en de regulering van het stadsbeeld met behulp van bijvoorbeeld *stedebouwkundige* versus *architectonische eenheid*, zoals beschreven in *Stedebouwkundige regels voor het bouwen*.[50]

47 Heeling, Meyer & Westrik, 2002, pp. 112-161. De typering het *orthogonale stadsontwerp* vervangt hier het *rationele stadsontwerp* uit de boekenserie, aangezien alle typen stadsontwerp rationeel van aard zijn en de orthogonale gridplattegrond het bepalende kenmerk is van dit specifieke type.

48 Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 82-179.

49 Meyer, Westrik & Hoekstra, 2014, pp. 28-47.

50 Zie voor deze begrippen o.a.: Meyer, Westrik, Hoekstra, 2008, pp. 58-67.

Het is te verwachten dat met name op het laatste vlak steeds meer regels worden vastgelegd, met mogelijk nieuwe begrippen tot gevolg, terwijl de begrippen voor woningtypen uit de hoogtijdagen van het modernisme inmiddels een negatieve connotatie hebben gekregen.

§ 2.2 Actoren en primaire bronnen: soorten teksten

Een volgende afbakening van het onderzoek betreft de soorten teksten die onderzocht worden. Binnen de genoemde betekenisvelden wordt gezocht naar begrippen in geschreven uitingen van maximaal vijf actoren in het totstandkomingsproces van de stad; de voor dit onderzoek primaire bronnen:

- plannen en plantoelichtingen van de ontwerpers,
- commentaren van vakgenoten,
- gemeentelijke stukken van bestuurders,
- artikelen van journalisten, en
- (indien aanwezig) folders van voorlichters.

Hieronder worden deze actoren en bronnen kort toegelicht, inclusief de relatie met de onderzoeksvragen en hun behandeling in de casushoofdstukken 3, 4 en 5.

§ 2.2.1 Ontwerpers en plantoelichtingen

In de eerste plaats worden de plantekeningen en plantoelichtingen van de ontwerper(s) besproken. In deze primaire bronnen worden de woorden onderzocht die de ontwerpers zelf gebruikten voor de getekende objecten in de ontwerptekeningen. Vaak worden er nog andere teksten van de ontwerper(s) in kwestie bij gezocht, om meer informatie te krijgen over de specifieke betekenis van de woorden, omdat die niet altijd is af te leiden uit de plantekening en de plantoelichting zelf.

Zoals gesteld in het vorige hoofdstuk wordt verwacht dat de ontwerper voor zijn plantoelichting woorden kiest die volgens hem het best aansluiten bij de getekende objecten uit de plantekening en bij zijn eigen uitgangspunten, én die de overige actoren overhalen om het ontwerp te accepteren.

§ 2.2.2 Vakgenoten en commentaren

Ten tweede worden commentaren van collega-ontwerpers en kritieken in vaktijdschriften of boeken behandeld. In deze eveneens primaire bronnen worden de gebruikte begrippen onderzocht, uitgaande van dezelfde aangetroffen ontworpen objecten. Hierbij is het belangrijk om alleen de recensies te selecteren die betrekking hebben op het ontwerp en niet op het gerealiséérde ontwerp, aangezien het dan onduidelijk is naar welk object de woorden verwijzen: het getekende of het gerealiseerde.

Omdat de voor dit onderzoek geselecteerde plannen stuk voor stuk veel stof deden opwaaien, valt te verwachten dat de vakgenoten kritisch zullen reageren, waarbij ze om hun standpunt te verdedigen mogelijk alternatieve woorden gebruiken voor dezelfde getekende objecten.

§ 2.2.3 Bestuurders en gemeentelijke stukken

Als derde worden hier gemeentelijke stukken naast gelegd: voordrachten van het college van burgemeester en wethouders (in dit onderzoek afgekort als B en W), gemeenteraadsverslagen en overige officiële en niet-officiële documenten van de gemeente. Zo kan worden nagegaan hoe bestuurders over de getekende objecten in het plan spreken en schrijven.

Het is te verwachten dat wethouders en gemeenteraadsleden van coalitie- en oppositiepartijen afwijkende woorden zullen gebruiken om te verwijzen naar de objecten uit het ontwerp, om die zo te 'laden' met hun eigen betekenissen of om ze te *framen* in de richting van hun achterban.[51]

§ 2.2.4 Journalisten en artikelen

In de vierde plaats wordt bekeken hoe journalisten voor leken schrijven over het plan, in artikelen in kranten en tijdschriften, en een enkele keer in boeken voor een breed publiek.

Verwacht wordt dat de 'vertaalslag' van het ontwerp voor gewone burgers in journalistieke taaluitingen het duidelijkst plaatsvindt. Ook bepaalt de mening van de journalist of deze meegaat in de terminologie van de ontwerpers of er juist tegen ingaat, met alternatieve woorden.

§ 2.2.5 Voorlichters en folders

Indien van toepassing wordt tot slot ook nog gekeken naar teksten die gemeentelijke voorlichters presenteren in folders en brochures, die met name gericht zijn op toekomstige bewoners. Ook deze categorie teksten vormt bij uitstek een vertaling van plantoelichting naar 'gewone' taal. In sommige gevallen betreft het echter door voorlichters aangepaste teksten van ontwerpers.

Het ligt in de lijn der verwachting dat deze teksten vooral positief zijn en dat veel van de ontwerpbegrippen zullen worden overgenomen en uitgelegd, en dat ingewikkelde termen worden vermeden.

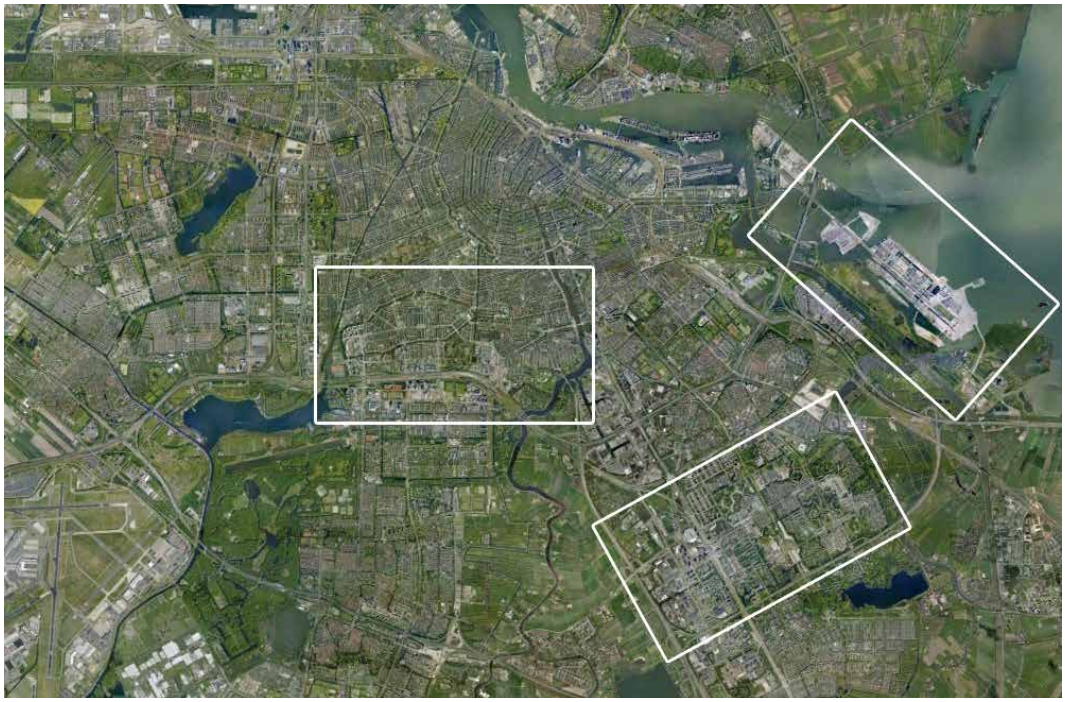
51 Zie paragraaf 2.4.3.

§ 2.3 Casussen en secundaire bronnen: drie uitbreidingsplannen voor Amsterdam

Om ervoor te zorgen dat het begripsonderzoek niet slechts theoretisch wordt en de relatie met de ontwerppraktijk te waarborgen wordt casus- of ontwerponderzoek gedaan. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangekondigd is gekozen voor drie ontwerpen die elk een andere maatschappelijke context vertegenwoordigen, maar die toch vergelijkbaar zijn, doordat ze zich in dezelfde stad bevinden (Amsterdam), ze tot dezelfde plancategorie behoren (uitbreidingsplannen) en ze ongeveer dezelfde afmetingen hebben (zie afbeelding 2.1):

- Plan Zuid, ontworpen tussen 1900 en 1917,
- Bijlmermeer, ontworpen tussen 1962 en 1968 (het oorspronkelijke ontwerp), en
- IJburg, ontworpen tussen 1995 en 2003 (de eerste fase).

Terwijl de opgaven voor deze ontwerpen vergelijkbaar zijn, is de selectie dus gebaseerd op een zo uiteenlopend mogelijke karakteristiek in historisch, maatschappelijk en typologisch opzicht: het Plan Zuid is een *monumentaal stadsontwerp* dat met zijn als eenheden ontworpen gesloten bouwblokken vooral een reactie is op de versnippering en slechte kwaliteit van de negentiende-eeuwse revolutiebouw, de Bijlmermeer vormde met zijn strikte functiescheiding en losse hoogbouw het verst doorgevoerde voorbeeld van het *moderne, functionele stadsontwerp* en de 'maakbare samenleving', en IJburg is een *gelaagd of samengesteld stadsontwerp* met kenmerken van het *orthogonale stadsontwerp* en veel aandacht voor het water (als *verstedelijkt (onderwater)landschap*).[52] Hieronder worden deze drie ontwerpen kort besproken vanuit de opgave en de toenmalige opvattingen.



AFBEELDING 2.1 Drie uitbreidingsplannen voor Amsterdam, van links naar rechts Plan Zuid, Bijlmermeer en IJburg, met gelijke uitsneden voor het casusonderzoek.

52 Heeling, Meyer & Westrik, 2002, pp. 112-161. Zie ook paragraaf 2.1.1.

§ 2.3.1 Plan Zuid (1900-1917)

Van het eerste hier onderzochte uitbreidingsplan, gelegen ten zuiden van de negentiende-eeuwse gordel, tekende Hendrik Petrus (roepnaam Hein) Berlage (1856-1934) tussen 1900 en 1917 twee versies.[53] Het tweede ontwerp, oorspronkelijk uit maart 1915, werd gekenmerkt door een hiërarchisch, geometrisch openbare-ruimtenetwerk, ingevuld met woningbouw in drie klassen (totaal 249 hectare) in voornamelijk gesloten bouwblokken, die volgens Berlage terughoudend en in grote architectonische eenheden moesten worden uitgewerkt. Hierdoor vormde het ontwerp een groot contrast met de pragmatische verkavelingsplannen uit de negentiende eeuw. Na enkele aanpassingen werd het in 1917 aanvaard door de gemeenteraad.

Uiteindelijk werd tweederde van het plan vanaf 1919 juist zeer uitbundig uitgevoerd, door architecten van de Amsterdamse School, die er echter wel in slaagden straatwanden als een geheel te ontwerpen. Nog steeds is Plan Zuid een geliefde woonomgeving en een dito bestemming voor bouwkundigen afkomstig uit de hele wereld. Het zuidelijke deel van het plangebied werd uiteindelijk in de jaren dertig herontworpen volgens de principes van het Nieuwe Bouwen en vormt met zijn halfopen blokken, strokenbouw en bungalows een duidelijke breuk met het stedelijke stadsbeeld dat Berlage voor ogen stond; maar deze gebouwde werkelijkheid wordt hier niet onderzocht.

Verwacht wordt dat er in het plan en de plantoelichting veel begrippen gewijd zijn aan de herkenbare hoofdstructuur van de openbare ruimte.

§ 2.3.2 Bijlmermeer (1962-1968)

Al in de jaren twintig bleek Berlages Plan Zuid te klein voor de verwachte groei van Amsterdam. Daarom werd er door de Afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken gewerkt aan een Algemeen Uitbreidingplan (AUP), dat in 1934 vooral ten westen en zuiden van de stad grote uitbreidingen voorzag, in de open bouwwijze van het Nieuwe Bouwen: de Westelijke Tuinsteden en Buitenveldert. Deze zijn hier niet als casus opgenomen, omdat een andere uitbreiding het hoogtepunt vormde van deze maatschappijvisie: de Bijlmermeer.

Dit gebied kwam in beeld toen er na de Tweede Wereldoorlog behoefte was aan verdere uitbreiding van de stad. Omdat de Bijlmermeerpolder niet tot de gemeente Amsterdam behoorde, ging aan het ontwerp en de realisatie een lange geschiedenis vooraf. De aparte status zorgde er ook voor dat Stadsontwikkeling vanaf 1962 relatief ongestoord een revolutionair plan kon ontwikkelen voor de ‘zuidoostlob’ met 30.000 woningen: het moest een ware ‘Stad van de Toekomst’ worden, gekenmerkt door een scheiding van functies en verkeer, en door een grote hoeveelheid hoogbouw. Over dat laatste waren binnen Stadsontwikkeling wel hevige discussies gaande, tussen aan de ene kant afdelingshoofd Jakoba Helena (roepnaam Ko) Mulder (1900-1988) en aan de andere kant hoofontwerper Siegfried Nassuth (1922-2005) en hoofd verkeer Ton de Gier (1925-1980), die Mulders positie na haar pensioen per 1966 echter overnam. Vanaf dat jaar zou de Bijlmermeer dan ook gerealiseerd worden volgens de plannen van de laatste twee, met in het centrale deel waarvoor de laatste ontwerpen

53 Berlage werd door zijn familie en vrienden Hein genoemd; interview M. van Rooy, kleinzoon van Berlage.

uit 1968 dateren 14.000 ruime woningen, waarvan bijna 90 procent uitgevoerd in flats van elf verdiepingen, gelegen rondom honingraatvormige groengebieden.

Stad van de toekomst werd de Bijlmermeer echter niet, want al in de jaren zeventig werd de wijk vooral gekenmerkt door problemen, en de mensen waarvoor de 'Bijlmer' gebouwd was kwamen er niet te wonen. Vanaf 1993 werd het grootste gedeelte van 'Zuidoost' zelfs gesloopt en vervangen door laagbouw en middelhoogbouw. De gebruiks- en herstructureringsfasen worden echter niet onderzocht in deze studie.

Het ligt in de lijn der verwachting dat de gescheiden functies en verkeersstromen duidelijk omschreven worden in het plan en de plantoelichting, en hetzelfde geldt voor de nieuwe bouwvormen.

§ 2.3.3 IJburg (1995-2003)

Na een eerder Bijlmerachtig ontwerp uit 1965 werden er eind jaren tachtig serieuze plannen gemaakt voor een Amsterdamse uitbreidingswijk in het IJmeer, aangezien er binnen de gemeentegrenzen verder geen grote locaties beschikbaar waren. Na een ontwerp van Ashok Bhalotra (1943) van Kuiper Compagnons uit 1987 voor wat toen nog Nieuw-Oost heette, werd in 1995 een Projectbureau opgericht waarvan het ontwerpteam onder leiding kwam te staan van Frits Palmboom (1951) en Jaap van den Bout (1953) van bureau Palmboom & Van den Bout (nu: Palmbout). Zij werkten aan een masterplan voor wat IJburg ging heten, een Vinex-locatie bestaande uit zes nieuw aan te leggen en verschillend gevormde eilanden, voor in totaal 18.000 woningen. Omdat de plannen voor bouwen in het IJmeer veel kritiek kregen, werd in 1997 op instigatie van tegenstanders een referendum gehouden, dat het echter niet haalde. Direct daarna werd begonnen met het stap voor stap opspuiten van de eilanden van de zogeheten eerste fase.

Nog voor de millenniumwisseling werden daarvan de eerste eilanden uitgewerkt in stedebouwkundige deelplannen: van west naar oost het Steigereiland met onder andere drijvende woningen en zelfbouwkavels onder leiding van Mirjana Milanović (1962) van de Dienst Ruimtelijke Ordening (dRO), en het grote Haveneiland met een grid van rechthoekige blokken en *solids* en de kleinere Rieteilanden door Felix Claus (1956) van (destijds) Claus en Kaan, Frits van Dongen (1946) van (toen) de Architekten Cie. en Ton Schaap (1952) zowel van dRO als zelfstandig stedebouwkundige bij Schaap & Stigter.

De bouw van IJburg liep echter grote vertraging op en pas in 2002 vestigden de eerste bewoners zich er. Zowel vanwege de economische crisis als door een besluit van de Raad van State werden de eilanden van de tweede fase op de lange baan geschoven en in 2013 werd het Projectbureau zelfs ontbonden, al was men inmiddels wel begonnen met het opspuiten van het Centrumeiland, waarvoor pas in 2016 een stedebouwkundig deelplan volgde. De tweede fase van IJburg wordt in dit onderzoek dan ook buiten beschouwing gelaten.

Gezien de gevoelige ligging van het plangebied kan verwacht worden dat zowel plannen als toelichtingen veel aandacht besteden aan milieuaspecten en de inbedding in het landschap.

§ 2.3.4 Recente beschrijvingen

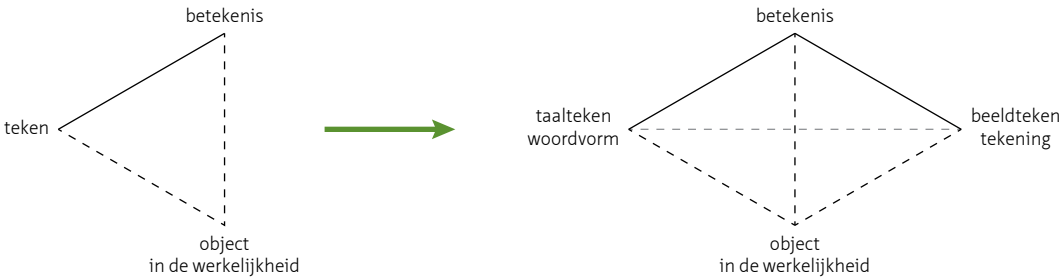
Als extra, secundaire bronnen voor het onderzoek worden recente planbeschrijvingen – teksten van anderen over het bewuste ontwerp – kort besproken in de casushoofdstukken, omdat ze kunnen helpen bij het duiden van de door de ontwerpers en hun tijdgenoten bedoelde betekenissen van de begrippen. Omdat het geen bronnen uit de tijd van het ontwerp zijn, worden ze slechts ter ondersteuning gebruikt; het gaat dus niet om de betekenissen en woorden die door de auteurs zelf gebruikt worden voor de getekende objecten. Bovendien beslaan de meeste recente planbeschrijvingen ook (of zelfs vooral) de gerealiseerde werkelijkheid, die hier zoals gezegd niet wordt onderzocht.

§ 2.4 Semiotiek en tertiaire bronnen: begripsmodellen en woordenboeken

Nu uiteengezet is welke, wiens en waar begrippen worden onderzocht, zal in deze paragraaf dieper ingegaan worden op de aard van het begrip als 'teken', met verschillende facetten. Allereerst wordt een model gepresenteerd waarmee naar de stedebouwkundige begrippen gekeken kan worden. Dit model is mede gebaseerd op bestaande theorieën uit de taalkunde, filosofie en ontwerpwetenschap, die hierna kort besproken zullen worden, vooral ten behoeve van lezers die in deze domeinen minder thuis zijn.

§ 2.4.1 Semiotiek: een begripsmodel als instrument voor taal- en beeldtekens

In de semiotiek – de wetenschap die het gebruik van tekens (Grieks *sēmeĩon*) en tekensystemen onderzoekt – wordt een begrip traditioneel opgevat als een driehoek met als hoekpunten het teken, de betekenis en het object in de werkelijkheid (afbeelding 2.2 links). In dit onderzoek spelen echter twee soorten tekens een rol, namelijk taaltekens (woordvormen) en beeldtekens (getekende objecten). Daarom wordt ten behoeve van dit onderzoek de zogeheten 'semiotische driehoek' naar rechts uitgebreid, waarbij het beeldteken de 'gespiegelde' kant van het taalteken vormt (afbeelding 2.2 rechts). Daarbij moet worden aangetekend dat de relatie taalteken-betekenis-beeldteken voor dit onderzoek belangrijker is dan die met het object in de (gebouwde) werkelijkheid.



AFBEELDING 2.2 De 'semiotische driehoek' (links) en begripsmodel ten behoeve van dit onderzoek, eerste versie (rechts).

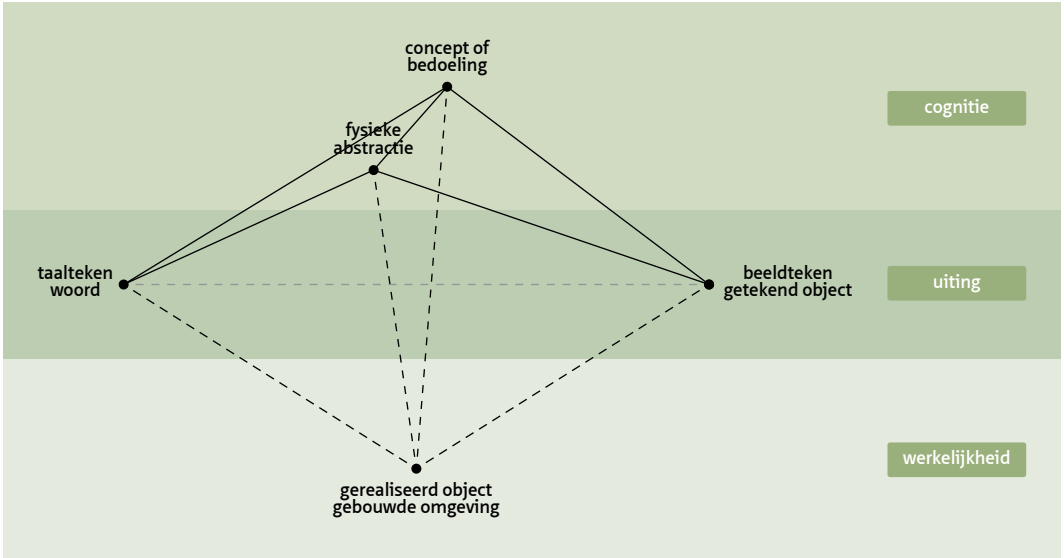
In de basis zal gebruikgemaakt worden van dit laatste model, waarbij in het casusonderzoek telkens wordt uitgaan van de beeldtekens (getekende objecten in de plantekeningen), waarna de gebruikte taaltekens daarnaast gelegd worden (woorden in de plantoelichtingen en commentaren) en (in de context) op zoek gegaan wordt naar de betekenis(sen): feitelijk is dit daarmee ook een beknopte weergave van de onderzoeksmethode.

Om redenen die te maken hebben met zowel het communicatie- als het ontwerpproces kan voor stedebouwkundige begrippen de betekenis (wat plaatsvindt 'in het hoofd', de cognitie) verder worden uitgewerkt.[54] Voorgesteld wordt om de betekenis te splitsen in een meer abstracte of objectieve kant, als het ware de fysieke abstractie van het ontworpen of waargenomen object in lengte bij breedte bij hoogte, en in een persoonlijke, subjectieve kant, die overeenkomt met het concept of de achterliggende bedoeling van de taalgebruiker.

In dit onderzoek is die taalgebruiker:

- hetzij de ontwerper, geredeneerd vanuit het ontwerpen van het beeldteken met betekenis,
- hetzij de contemporaine commentator, geredeneerd vanuit het (synchroon, op hetzelfde moment) interpreteren van het aangeboden beeldteken en taalteken,
- hetzij de hedendaagse onderzoeker, geredeneerd vanuit het (diachroon, door de tijd heen) interpreteren van het aangeboden beeldteken en taalteken, daarbij vaak beïnvloed door het gerealiseerde object in de werkelijkheid.

Door de splitsing van de betekenis ontstaat een driedimensionaal model dat kan worden weergegeven als twee op hun zijkant gelegen en met elkaar verbonden tetraëders (piramides met een driehoekig grondvlak), waarvan het (in dit onderzoek meestal buiten beschouwing gelaten) gerealiseerde object in de werkelijkheid de onderste punt vormt (afbeelding 2.3). Op deze manier weergegeven maakt het model in verticale zin onderscheid in drie niveaus, namelijk de cognitie ('in het hoofd' van de actor), de uiting (van taal of beeld) en de werkelijkheid.



AFBEELDING 2.3 Begripsmodel ten behoeve van dit onderzoek, tweede versie.

54 Zie ook paragraaf 2.4.3 en 2.4.4.

Ter verduidelijking en verantwoording worden hieronder enkele taalkundige (semiotische) theorieën en begripsmodellen samengevat waarop dit model is gebaseerd.

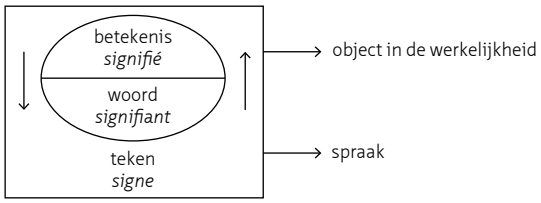
Om te beginnen wordt het woord *begrip* in de Van Dale uit 2015 als volgt omschreven:

"1 (geen meervoud) het begrijpen, het vatten met het verstand, synoniem: *benul*, *besef*, *bevatting*, *apprehensie*, *inzicht*
2 (*begrippen*) eenheid van denken; algemene voorstelling (bijvoorbeeld die van 'hond' of 'zoogdier'), synoniem: *denkbeeld*, *notie*, *concept*
3 (*begrippen*) (subjectief) denkbeeld zoals men het zich eigen gemaakt heeft, synoniem: *voorstelling*, *idee*"[55]

Het moge duidelijk zijn dat het in dit onderzoek niet om de eerste betekenis gaat, maar om de betekenissen 'voorstelling' of 'denkbeeld', waarbij de laatste dus ook subjectief van aard kan zijn (hetgeen aansluit bij het hier gehanteerde model).

Al in 1892 maakte de Duitse filosoof G. Frege in zijn artikel '*Über Sinn und Bedeutung*' onderscheid tussen twee manieren waarop een begrip betekenis heeft, namelijk "*Sinn*", 'zin', meestal vertaald als 'betekenis', en "*Bedeutung*", ook 'betekenis', maar vaak vertaald als 'referent', het object waar het woord naar verwijst.[56] Als voorbeeld van het verschil gebruikte Frege de *ochtendster* en de *avondster*, die als zodanig een verschillende betekenis hebben, maar feitelijk beide verwijzen naar dezelfde 'ster', namelijk de planeet Venus.

De moderne semiotiek dankt zijn bestaan echter vooral aan de Zwitserse taalkundige F. de Saussure. In 1916 werden zijn colleges uit de periode 1906 tot 1911 postuum gepubliceerd als *Cours de linguistique générale*. Hierin introduceerde hij onder andere het verschil tussen "*langue*", de 'taalstructuur' of het 'tekensysteem', en "*parole*", het taalgebruik.[57] Voor wat hij zelf "*sémiologie*" noemde, stelde hij dat het (taal)teken (in het Frans *signe*) gezien moest worden als een eenheid met twee kanten, door hem "*signifiant*" (de 'betekenaar', woordvorm) en "*signifié*" (het 'betekende', betekenis, mentale concept) genoemd.[58] Deze hadden volgens hem een arbitraire relatie en bevonden zich als psychische gegevens in de mens. Als geheel verwees het taalteken naar het buitentalige object in de werkelijkheid en kon het worden gerealiseerd als een spraakgeluid (afbeelding 2.4).



AFBEELDING 2.4 Begripsmodel 1916 (postuum) door De Saussure.

55 Den Boon & Hendrickx, 2015, online.
56 Frege, 1892.
57 De Saussure, 1916.
58 De Saussure, 1916.

In 1943 werkte de Deense taalkundige L.T. Hjelmslev De Saussures tweezijdige systeem uit in zijn *Omkring sprogteoriens grundlæggelse* ('Over de grondbeginselen van de taaltheorie'). Hij hernoemde *signifiant* en *signifié* in "*udtryk*" en "*indhold*" ('uitdrukking' of het woord en 'inhoud' of de betekenis) en voegde een onderliggende verdeling in tussen "*substans*" en "*form*" ('substantie, stof' en 'vorm'), waardoor zijn model bestond uit vier "*planer*" of 'lagen' (afbeelding 2.5): "*inholdssubstans*" (wat het teken specifiek betekent), "*udtrykssubstans*" (wat fungeert als teken; het woord of een ander teken), "*indholdsform*" (wat de betekenis onderscheidt van andere tekens) en "*udtryksform*" (wat het woord onderscheidt van andere tekens).[59] Door de hoge abstractiegraad kreeg het model van Hjelmslev geen algemene navolging (maar zie paragraaf 2.7 en afbeelding 2.18).

	substantie ***substans***	**vorm** ***form***
betekenis ***indhold***	betekenissubstantie *indholdssubstans*	betekenisvorm *indholdsform*
woord ***udtryk***	woordsubstantie *udtrykssubstans*	woordvorm *udtryksform*

AFBEELDING 2.5 Begripsmodel 1943 door Hjelmslev.

Eerder, in 1907, had de Amerikaanse filosoof C.S. Peirce al drie semiotische elementen beschreven, zodat de al aangehaalde 'semiotische driehoek' ontstond die wel wijdverspreid raakte (afbeelding 2.6), met als hoekpunten het teken ("*sign*" of "*representamen*"), de betekenis ("*interpretant*") en het object waar naar verwezen werd ("*semiotic object*").[60] Daarnaast maakte Peirce onderscheid tussen "*symbolic signs*" (met een arbitraire relatie tussen teken en werkelijkheid, gebaseerd op afspraken; zoals de meeste taaltekens behalve klanknabootsingen), "*iconic signs*" (met gelijkenis tussen teken en werkelijkheid) en "*indexical signs*" (met een fysische of verwijzende relatie tussen beide).[61] Stedebouwkundige beeldtekens zijn vaak op te vatten als iconisch (een getekende boom in een profiel lijkt op een echte boom), maar kunnen ook symbolisch zijn (de kleur rood staat voor bebouwing, al is die niet rood) of indexicaal (de vorm van een weg verwijst naar zijn verbindende functie).

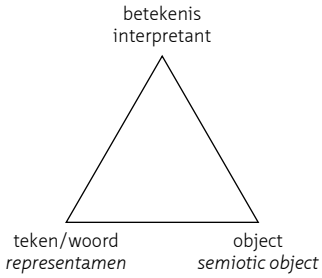
De driehoekige begripsweergave werd door andere taalkundigen overgenomen en aangepast, zoals door de Engelse filosofen C.K. Ogden en I.A. Richards in hun boek *The Meaning of Meaning* uit 1923, waarbij de hoekpunten werden omschreven als "*symbol*" (taalteken), "*thought*" of "*reference*" (betekenis), en "*referent*" (object).[62] Ook namen zij verhelderende werkwoorden op langs de zijden van de driehoek (afbeelding 2.7).

De Hongaarse taalkundige S. Ullmann gebruikte in zijn standaardwerk *Grundzüge der Semantik. Die Bedeutung in sprachwissenschaftlicher Sicht* uit 1967 ook het driehoeksmodel, maar benoemde de hoekpunten anders, namelijk als "*le nom*" (de naam of het spraakgeluid), "*le sens*" (de betekenis) en "*la chose*" (het ding) buiten de taal (afbeelding 2.8).[63]

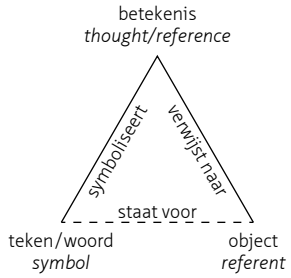
59 Helmslev, 1943.
60 Postuum gepubliceerd, o.a. in: Peirce, 1998.
61 Peirce, 1998.
62 Ogden & Richards, 1923.
63 Ullmann, 1967.

De Zwitserse taalkundige K. Baldinger en zijn Duitse assistent K. Heger bouwden verder aan het driehoekige begripsmodel en presenteerden in 1970 een enigszins afwijkende versie, waarin de betekenishoekpunt werd gesplitst in de abstracte betekenis van het woord en het specifieke concept in het hoofd van de spreker, zodat een trapeziumvormig model ontstond (afbeelding 2.9).[64] Deze splitsing sluit aan bij het in dit onderzoek gehanteerde begripsmodel.

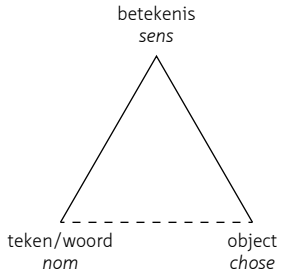
Een laatste begripsmodel dat hier vermeldenswaardig is, is dat van de Belgische taalkundige J.M. Klinkenberg, die samen met zijn collega's van de Universiteit van Luik in 1967 de *Groupe μ* had opgericht (naar de Griekse beginletter van het woord *metafoor*). In 1996 presenteerde hij een vierhoekig model, door als extra hoekpunt de *stimulus*, het waargenomen element of het "*support matériel du signe*", op te nemen (afbeelding 2.10).[65] Dit model was een uitwerking van de 'visuele semiotiek' die de *Groupe μ* voorstelde voor met name beeldende kunst en reclame in hun *Traité du signe visuel*, waarbij "visuele tekens" onderscheiden werden in "*iconique*" (gerelateerd aan de afgebeelde figuren) en "*plastique*" (gerelateerd aan de gebruikte materialen).[66] De "*stimulus*" kon dus ook een afbeelding zijn. De beeldtekens in dit onderzoek worden voornamelijk op hun iconische eigenschappen beoordeeld (maar: potlood- en computertekeningen hebben een andere betekenis).



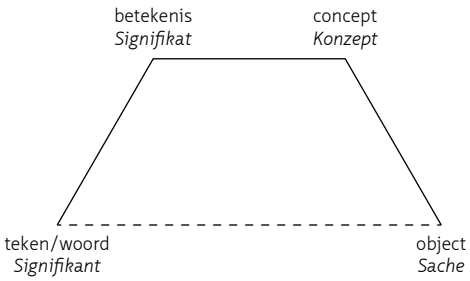
AFBEELDING 2.6 Begripsmodel 1907 door Peirce.



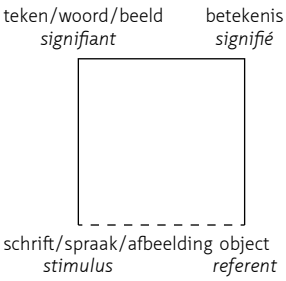
AFBEELDING 2.7 Begripsmodel 1923 door Ogden en Richards.



AFBEELDING 2.8 Begripsmodel 1967 door Ullmann.



AFBEELDING 2.9 Begripsmodel 1970 door Baldinger en Heger.



AFBEELDING 2.10 Begripsmodel 1996 door Klinkenberg.

64 Baldinger, 1970.

65 Klinkenberg, 1996.

66 Groupe μ, 1992.

In 1931 stelde de Amerikaanse filosoof C.W. Morris dat tekens binnen de semiotiek vanuit drie relaties bekeken konden worden: vanuit die met objecten, die met personen en die met andere tekens; hiervoor gebruikte hij de deelgebieden "*semantics*", "*pragmatics*" en "*syntactics*" (later "*syntax*").[67] Het laatste gebied betreft vooral de tekenstructuur (Grieks *súntaxis* 'ordening') en is voor dit onderzoek van (losse) begrippen minder van toepassing. De eerste twee gebieden zijn echter wel van belang, om de splitsing van de betekenis in het hier gepresenteerde begripsmodel verder te ondersteunen en om patronen in betekenisverandering te kunnen duiden: de *semantiek* of betekenisleer (Grieks *sēmantikós* 'betekenisvol'), die met name de letterlijke betekenis van woorden en teksten onderzoekt (*cognitief taalgebruik*), en de *pragmatiek* (Grieks *prágma* 'daad'), waarbij de betekenis vooral benaderd wordt vanuit de 'taalhandeling' en de achterliggende bedoeling van de taalgebruiker (*retorisch taalgebruik*). Ze komen hieronder in aparte subparagrafen apart aan bod, waarbij de nadruk ligt op termen en mechanismen die een rol spelen in de casussen.

§ 2.4.2 Semantiek: synchrone en diachrone woord-betekenispatronen

Binnen de semantiek spelen termen als *synoniem*, *homoniem* en *polyseem* een belangrijke rol, waarbij er respectievelijk sprake is van verschillende woordvormen met eenzelfde betekenis (bijvoorbeeld *ambulance* en *ziekenauto*), eenzelfde woordvorm met verschillende herkomsten en betekenissen (bijvoorbeeld *vorst* 'heerser' versus *vorst* 'koude') en een woordvorm met meerdere (verwante) betekenissen (bijvoorbeeld *steen* 'kei' en 'edelsteen'). Deze termen komen op verschillende plekken in dit onderzoek terug bij de duiding van woorden en betekenissen. Een ander semantisch begrippenpaar dat in dit onderzoek een rol speelt is *hyperoniem* en *hyponiem*, respectievelijk een overkoepelend en een onderliggend woord (zo is *reu* een hyponiem van *hond* en is *hond* een hyperoniem van *reu*).

Een verder voor dit onderzoek belangrijke tak van de semantiek is de historische semantiek, die zich niet bezighoudt met synchrone (gelijktijdige) woord-betekenispatronen maar met diachrone (door de tijd heen) betekenisverándering, en in het verlengde daarvan ook met vormverandering, objectsverandering of verandering in gevoelswaarde van een begrip. Hierbinnen doet de etymologie onderzoek naar de ontwikkelingen van woorden qua vorm en betekenis. Van betekenisverandering kunnen vier typen worden onderscheiden: *betekenisspecificatie* (van abstract naar concreet), *betekenisveralgemenisering* (van concreet naar abstract), *metafoor* (op grond van overeenkomst, beeldspraak tussen de oude en nieuwe betekenis, Grieks *metaphorá* 'overdracht'), en *metonymie* (op grond van een bepaalde verbondenheid tussen beide (bijvoorbeeld nabijheid of deel-geheel), Grieks *metōnúmia* 'verandering van naam').[68] Deze komen ook terug in dit onderzoek, net als de verschillende herkomsten die de etymologie onderscheidt: *leenwoorden* zijn ontleend aan andere talen, *erfwoorden* kunnen via klankwetten worden herleid tot gereconstrueerde voorlopers van het Nederlands (het Proto-Germaans en het Proto-Indo-Europees), en *substraatwoorden* ('van onder het plaveisel') komen uit nog oudere, onbekende talen.

Een ander veel gebruikt onderscheid in de semantiek is dat tussen *denotatie* of 'letterlijke betekenis' en *connotatie* of 'bijbetekenis'. Dit is onder meer uitgewerkt door de Franse taalkundige-filosoof R.G. Barthes, in zijn boek *Mythologies* uit 1957. Hierin stelde hij dat er twee lagen van betekenisgeving zijn: naast het teken in de taal met zijn letterlijke betekenis kan het teken een tweede betekenislaag krijgen

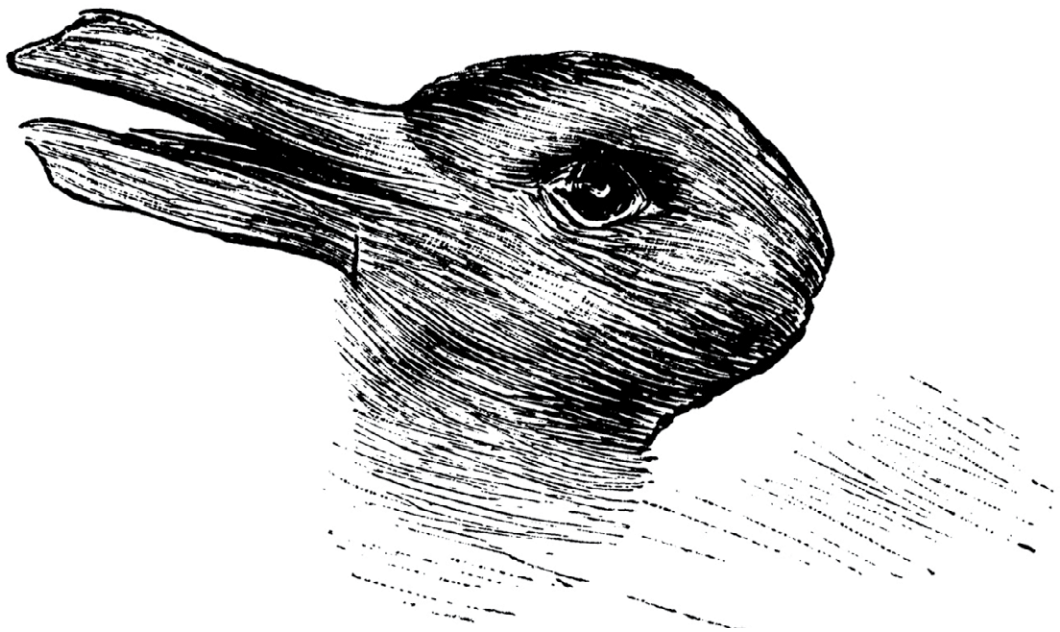
67 Morris, 1938.

68 Van Bree, 1996, p. 125.

die hij "*connotation*" noemde of "*mythe*".[69] Hiermee kon ook de (bijvoorbeeld politieke) 'bijbedoeling' van de spreker worden aangeduid en daarmee komen we op het terrein van de pragmatiek.

§ 2.4.3 Pragmatiek: mechanismen bij de ontwerpers en de andere actoren

Een belangrijk voorbeeld van pragmatiek is het werk van de Oostenrijks-Engelse filosoof L.J.J. Wittgenstein, die in zijn postuum in 1953 uitgegeven *Philosophische Untersuchungen* tegenover de "realistische" betekenistheorie stelde dat de betekenis van een woord in de meeste gevallen door zijn gebruik is vastgelegd: "*Die Bedeutung eines Wortes ist sein Gebrauch in der Sprache*."[70] Voorts stelde hij dat niet alleen taaluitingen ambigu kunnen zijn, maar dat dat ook voor beelden geldt. Hierbij maakte hij onderscheid tussen "*sehen-dass*" en "*sehen-als*": meestal ziet men meteen dát een beeld duidelijk iets voorstelt (objectief), maar soms valt een bepaald aspect op waardoor men het áls iets ziet (subjectief). Voor "*sehen-als*" maakte Wittgenstein gebruik van een bekende optische illusie, die gezien kan worden als de kop van een eend of een konijn (afbeelding 2.11).[71] Het onderscheid tussen "*sehen-dass*" en "*sehen-als*" vertoont ook overeenkomsten met de in het begripsmodel van dit onderzoek gesplitste betekenis.



AFBEELDING 2.11 Illusie van het eend-konijn.

Een letterlijk pragmatische theorie is die van de taalhandeling, of in het Engels *speech act*, zoals uitgewerkt door de Amerikaanse filosoof J.R. Searle, onder andere in zijn boek *Speech Acts* uit 1969. Volgens deze theorie kunnen taalhandelingen verdeeld worden in directe taalhandelingen of *locutie*

69 Barthes, 1957.
70 Wittgenstein, 1953, deel 1, nr. 43.
71 Wittgenstein, 1953, deel 2, nr. XI.

(louter de klanken of geschreven woorden, bijvoorbeeld *het tocht hier*), indirecte taalhandelingen of *illocutie* (wat de taalgebruiker probeert te communiceren naar de ontvanger, bijvoorbeeld 'ik vind het hier koud') en *perlocutie* (wat de taalgebruiker probeert te bereiken bij de ontvanger, bijvoorbeeld 'doe het raam dicht'). Het moge duidelijk zijn dat het onderhavige onderzoek over begrippen gaat en niet over complete zinnen of verhandelingen, maar desondanks kunnen deze kenmerken in dit onderzoek een rol spelen bij de context van een stedebouwkundig begrip in de vorm van een plantoelichting als geheel. Hetzelfde geldt voor het begrip *intentionele handelingen*, dat Searle in 1983 uitwerkte in zijn boek *Intentionality*, als handelingen die gedreven worden door *intenties* (al dan niet in taal).[72]

Zijdelings hiermee verbonden is het onderzoek onder leiding van de Nederlandse taalbeheersers L. Lentz en F. Jansen naar zogeheten *instructieve teksten*, teksten die de lezer aanzetten tot een bepaalde handeling, zoals een recept of een handleiding. Een stedebouwkundige plantoelichting is weliswaar geen directe instructieve tekst, maar vertoont wel vergelijkbare kenmerken. Extra interessant in dit kader is hun onderzoek uit 2000, waarin recepten voor appeltaarten uit verschillende perioden werden vergeleken, en onder meer werd geconcludeerd dat die teksten tussen 1500 en nu enerzijds gedetailleerder werden en anderzijds steeds duidelijker in onderdelen opgebouwd werden.[73] Het is de vraag of dit ook voor de hier onderzochte historische plantoelichtingen geldt.

Een pragmatische visie op taal die direct te maken heeft met het begripsonderzoek en het hier gepresenteerde begripsmodel is tot slot die van de Amerikaanse cognitief-taalkundige G.P. Lakoff. In het boek *Metaphors We Live By*, dat hij in 1980 samen met M. Johnson publiceerde, stelde hij: "*Metaphor is pervasive in everyday life, not just in language but in thought and action. Our ordinary conceptual system, in terms of which we both think and act, is fundamentally metaphorical in nature.*"[74] Volgens Lakoff is communicatie nooit objectief, omdat elk woord past in een raamwerk, een *frame*, dat associaties oproept, en het daarmee (door de taalgebruiker) altijd geladen is met een bepaalde (bedoelde of onbedoelde) connotatie. Lakoff publiceerde daarna veel over de rol die *framing* speelt bij taalgebruik, waaronder in de politiek.[75] Het *frame* van een woord sluit aan bij de subjectieve, overtuigende kant van de betekenis in het hier voorgestelde begripsmodel, en komt als zodanig in latere hoofdstukken van dit onderzoek terug.

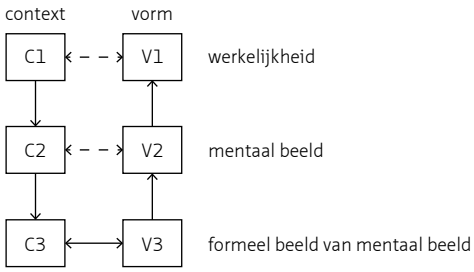
§ 2.4.4 Ontwerpwetenschap: mechanismen bij de ontwerpers

Behalve vanuit de taalkunde is het ook noodzakelijk om het in dit onderzoek gepresenteerde begripsmodel kort te beschouwen vanuit de ontwerpwetenschap. Weliswaar worden in dit onderzoek alleen reeds als tekst en tekening geuite ontwerpconcepten bestudeerd, maar deze discipline kan ons wel meer inzicht verschaffen in de (pragmatische) mechanismen die werkzaam zijn bij het verbeelden en verwoorden van die concepten.

In dit kader is in de eerste plaats het werk van de Oostenrijks-Amerikaanse architect en theoreticus C. Alexander van belang. In 1964 publiceerde hij *Notes on the Synthesis of Form* over het ontwerpproces. Hij presenteerde hierin onder meer een aanpak om ontwerpproblemen te ontleden in drie niveaus,

72 Searle, 1983.
73 Lentz, Jansen & Feenstra, 2000.
74 Lakoff & Johnson, 1980, p. 3.
75 Lakoff, 1987; Lakoff, 2004.

waarbij er telkens op basis van een wisselwerking (het ontwerpen) met de context (materieel en immaterieel) een nieuwe vorm (het gerealiseerde object) ontstaat: bij het meest simpele niveau (zeer eenvoudige opgaven) kan men op basis van de werkelijkheid feitelijk zonder echt ontwerp rechtstreeks een nieuwe vorm realiseren; bij eenvoudige ontwerpopgaven is het ontwerp een bewuste bezigheid op basis van een "mentaal beeld" (in het hoofd) van context en vorm; Alexander pleitte echter voor het invoeren van een extra stap, waarbij van dit "mentale beeld" een "formeel beeld" of (wiskundig) "constructief diagram" moest worden gemaakt (afbeelding 2.12).[76] De drie lagen vertonen overeenkomsten met die in het hier gehanteerde begripsmodel (werkelijkheid, uiting en cognitie). In 1977 volgde het bekendste werk van Alexander, *A Pattern Language*, waarin hij 253 patronen presenteerde, tijdloze "entiteiten" zoals "ringwegen" en "slapen in het openbaar", waarmee de gebouwde omgeving "als een taal" kon worden vormgegeven.[77] Ondanks de titel heeft dit laatste boek weinig met dit onderzoek te maken, omdat de 'patroontaal' vooral in metaforische zin moet worden opgevat en deze in de hier onderzochte praktijk geen navolging heeft gekregen; in tegenstelling tot in de internationale theorievorming, waar bijvoorbeeld *Space Syntax* ook op een talige analogie gebaseerd is (maar tevens vooral het 'lezen' van de stad en niet het lezen van een ontwerp betreft).[78] De 'ontleedmethode' uit 1964 is eveneens niet breed opgepikt. Dat tijdens het ontwerpen van een mentaal beeld een formeel beeld kan worden gemaakt (een model) sluit echter wel aan bij het hier gepresenteerde onderscheid tussen het concept in het hoofd van de ontwerper en de fysieke abstractie die hij daarvan maakt.



AFBEELDING 2.12 Ontwerpen volgens de ontleedmethode 1964 door Alexander.

Een bijzondere bijdrage kwam in 1979 van de Duitse ontwerper én semioticus M. Krampen, met zijn boek *Meaning in the Urban Environment*. Hierin besteedde hij ruim aandacht aan de betekenisgeving bij het ontwerpen van de gebouwde omgeving. Op basis van de indeling van Morris en ideeën van M. Bense stelde hij dat tekens voor "*design objects*" op drie wijzen benaderd konden worden: *semantisch* (ten opzichte van het object waar het naar verwijst), *pragmatisch* (in relatie tot zijn interpretatie en gebruik) en *syntactisch* (gerelateerd aan zijn materiële afmetingen).[79] Deze driedeling vertoont overeenkomsten met de drie centrale hoekpunten in het hier gebruikte begripsmodel, die gelegen zijn tussen het taal- en het beeldteken. In een paragraaf over toepassing presenteerde Krampen vervolgens naast de klassieke semiotische rollen van 'zender' en 'ontvanger' die van "*producer*" en "*consumer*" van architectonische en stedebouwkundige objecten; iets wat in dit onderzoek ook

76 Alexander, 1964, p. 76; zie ook: Veltmeijer, 1989, pp. 133-144.

77 Alexander, Ishikawa & Silverstein, 1977.

78 Zie ook paragraaf 2.7 en o.a.: Hillier & Hanson, 1984.

79 Krampen, 1979, pp. 25-26; zie ook: Morris, 1938; Bense, 1971.

terugkeert (als 'ontwerper' en 'commentator').[80] De "*producer*" of ontwerper volgde volgens hem een proces van "*conceptualization*" van eigenschappen van wat te ontwerpen was, in twee stappen: eerst *wat* (opdracht, locatie, functie, denotatie) en dan *hoe* (methode, stijl, bedoeling, connotatie).[81] De "*consumer*" of gebruiker volgde een omgekeerd proces van "*re-cognition*" van eigenschappen, namelijk *hoe* het gerealiseerde object ontworpen was, en ook van "*conceptualization*" van eigenschappen van vergelijkbare objecten (om te kunnen zien *wat* voor type ontworpen is).[82]

Ook vanuit de cognitiewetenschap kan tot slot veel worden gezegd over ontwerpen, maar hier wordt volstaan met enkele voorbeelden. Zo is voor het begripsmodel het artikel '*The Dialectics of Sketching*' van de Amerikaanse architecte G. Goldschmidt uit 1991 over schetsen van belang. Hierin maakte ze onderscheid in "*design moves*" en daarbinnen in "*design arguments*".[83] Vervolgens stelde ze dat een beeldteken net als een taalteken "gelezen" kan worden en dat de lezer op die manier degene die het teken 'uit' kan proberen te begrijpen.[84] Volgens Goldschmidt ontstaan ontwerpen meestal al schetsend in het brein van de ontwerper op basis van (gefragmenteerde) ideeën over de werkelijkheid: "*How then does a designer start? He or she starts by generating partial images of tentative aspects of the designed entity. Such images may follow recollections of existing buildings or artifacts which serve as references; they may find their origins in precedents derived from metaphors, analogous cases, or entities belonging to a similar type.*"[85] Associaties en metaforen bij begrippen spelen dus een rol bij het ontwerpen, en hierbij is continu een afwisseling (of "*dialectics*") gaande tussen 'letterlijke' of feitelijke en 'figuurlijke' of subjectieve zaken – het feit dat begrippen voor meerderlei uitleg vatbaar zijn kan dus ook positief worden opgevat – hetgeen door Goldschmidt vergeleken werd met Wittgensteins "*seeing that*" en "*seeing as*", en als zodanig overeenkomt met de twee vormen van betekenis uit het begripsmodel.[86] In dit complexe proces is de bedoeling of overtuiging van de ontwerper vaak doorslaggevend.

Een volgende interessante bijdrage is die van de Engelse architect en historicus R. Evans, die zowel in zijn artikel '*Translations form Drawing to Building*' uit 1986 als in zijn postuum in 1995 verschenen boek *The Projective Cast* aandacht besteedde aan de relatie tussen ideeën, tekeningen, taal en het gerealiseerde gebouw.[87] Evans bekritiseerde hierin de conventionele gedachte dat deze 'stappen' elkaar simpelweg opvolgen in een proces "*in which both meaning and likeness are transported form idea through drawing to building with minimum loss*".[88] Volgens hem was het belangrijk om elke stap op zijn eigen merites te beoordelen, want "*pictures and words are always* less *than what they refer to*".[89]

Dit sluit aan bij een benadering van de cognitie en met name die van zogeheten "*cognitive maps*" vanuit "*inter-representation networks*" (IRN), zoals voorgesteld door de Israëlische theoreticus J. Portugali.[90] Hierbij wordt ervan uitgegaan dat niet alleen de processen in het brein plaatsvinden met behulp van complexe representaties (intern), maar ook de "*stimulus*" en de "*response*" die daar aan voorafgaan en op volgen (*externe representaties*).

80 Krampen, 1979, pp. 76-88.

81 Krampen, 1979, pp. 78-80, 85-86.

82 Krampen, 1979, pp. 80-81, 86-87. Het tweede deel van Krampens boek bestond uit empirische studies, die hier buiten beschouwing gelaten worden.

83 Goldschmidt, 1991, p. 125.

84 Goldschmidt, 1991, pp. 128-129.

85 Goldschmidt, 1991, p. 130.

86 Goldschmidt, 1991, p. 131.

87 Zie ook: Forty, 2003, pp. 32-33.

88 Evans, 1986, p. 14.

89 Evans, 1995, p. XXI.

90 Portugali, 1996.

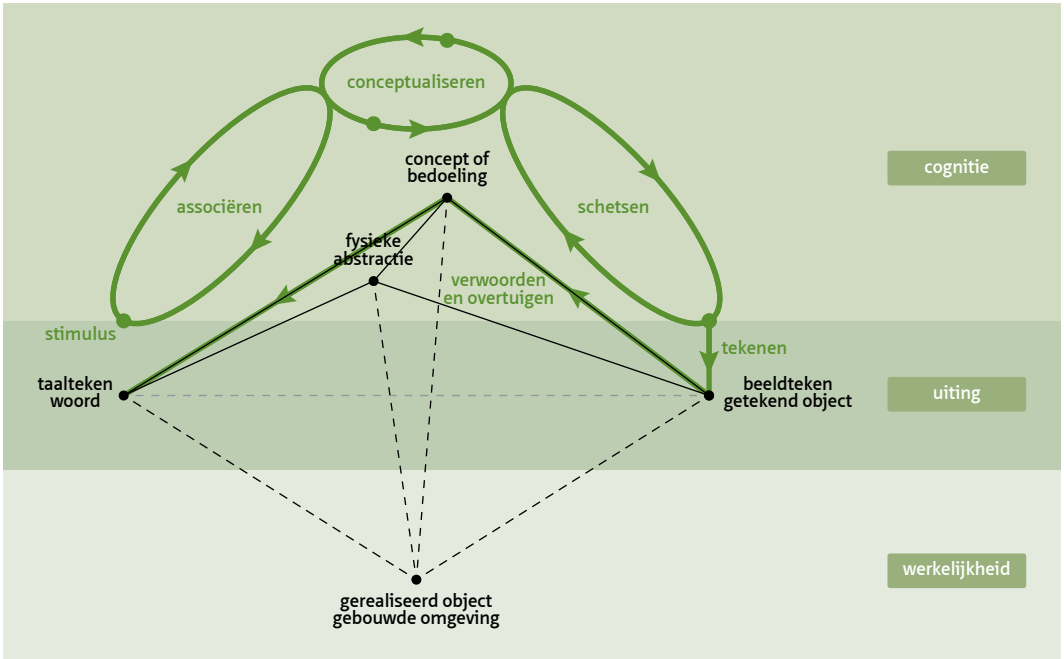
§ 2.4.5 Toegepaste semiotiek: mechanismen in het begripsmodel en andere voorbeelden

Om het begripsmodel voor dit onderzoek te operationaliseren wordt het naast de besproken actoren en hun mechanismen gelegd en als het ware geladen met de hier besproken theorieën. Op die manier ontstaan voor elke gebruikersgroep – ontwerpers, commentatoren en hedendaagse onderzoekers – verduidelijkte mechanismen.

Wanneer het begripsmodel bekeken wordt vanuit de ontwerper, of in de terminologie van Krampen de *producer* van een begrip, kunnen hierin drie mechanismen worden onderscheiden (de groene pijlen in afbeelding 2.13), per gevraagd element (de *stimulus*, in woorden).

De ontwerper:

1 verzint een bepaalde oplossing, door te associëren (vanuit het gegeven woord), te conceptualiseren (gebruikmakend van zowel abstracte betekenissen als subjectieve bedoelingen) en te schetsen, in een iteratief, complex proces,
2 verbeeldt uiteindelijk de definitieve oplossing, door deze te tekenen, daarbij kiezend uit verschillende (strategische) mogelijkheden, en
3 verwoordt uiteindelijk de eigen subjectieve bedoeling (*framing*) en probeert daarbij te overtuigen, daarbij altijd uitgaand van zowel het (zelf ontworpen) beeldteken (cognitief taalgebruik) als het effect op de overige actoren in het planproces (retorisch taalgebruik).



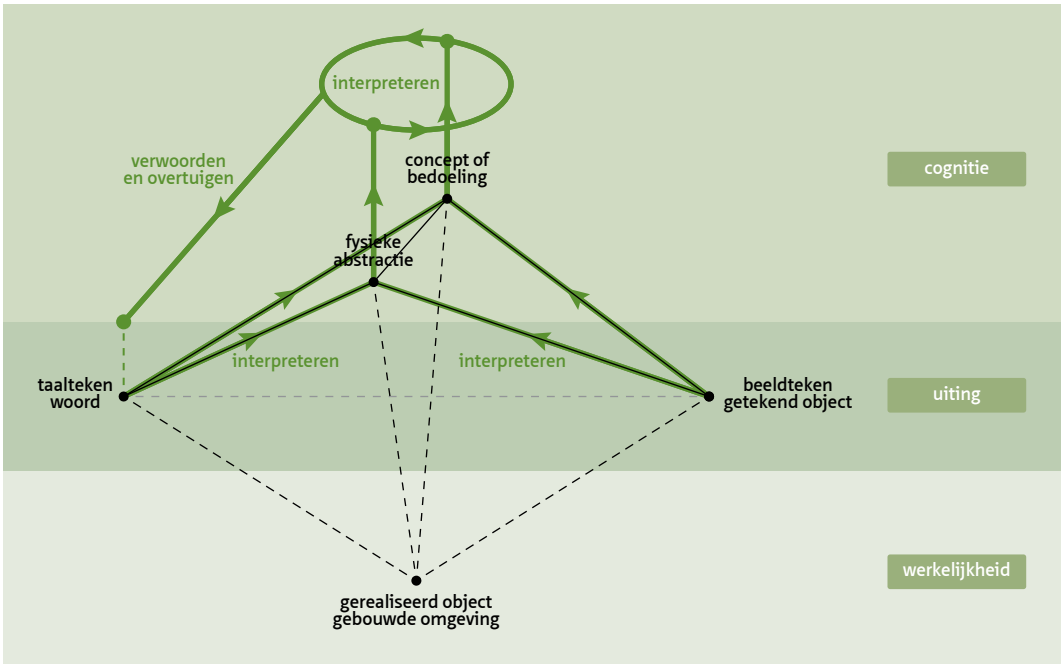
AFBEELDING 2.13 Begripsmodel met mechanismen vanuit de ontwerper en het gevraagde element (*stimulus*): 1. verzinnen (associëren, conceptualiseren, schetsen), 2. verbeelden (tekenen), 3. verwoorden en overtuigen.

Wanneer het begripsmodel bezien wordt vanuit de toenmalige commentator (volgens de indeling van Krampen *consumer* én *producer*), kunnen twee mechanismen worden herkend (de groene pijlen in afbeelding 2.14).

De toenmalige commentator:

4 interpreteert synchroon (op hetzelfde moment) het gegeven getekende object en bijbehorende woord (de *stimuli*), leidend tot meerdere mogelijke betekenissen (zowel abstract als subjectief, en zowel die van de ontwerper als eigen betekenissen), en

5 verwoordt uiteindelijk de eigen subjectieve bedoeling (*framing*) en probeert daarmee te overtuigen, daarbij de woorden van de ontwerper(s) overnemend of afwijzend (de groene stippellijn), en daarbij altijd uitgaand van zowel de interpretatie van de beeld- en taaltekens (cognitief taalgebruik) als het effect op de overige actoren in het planproces (retorisch taalgebruik).

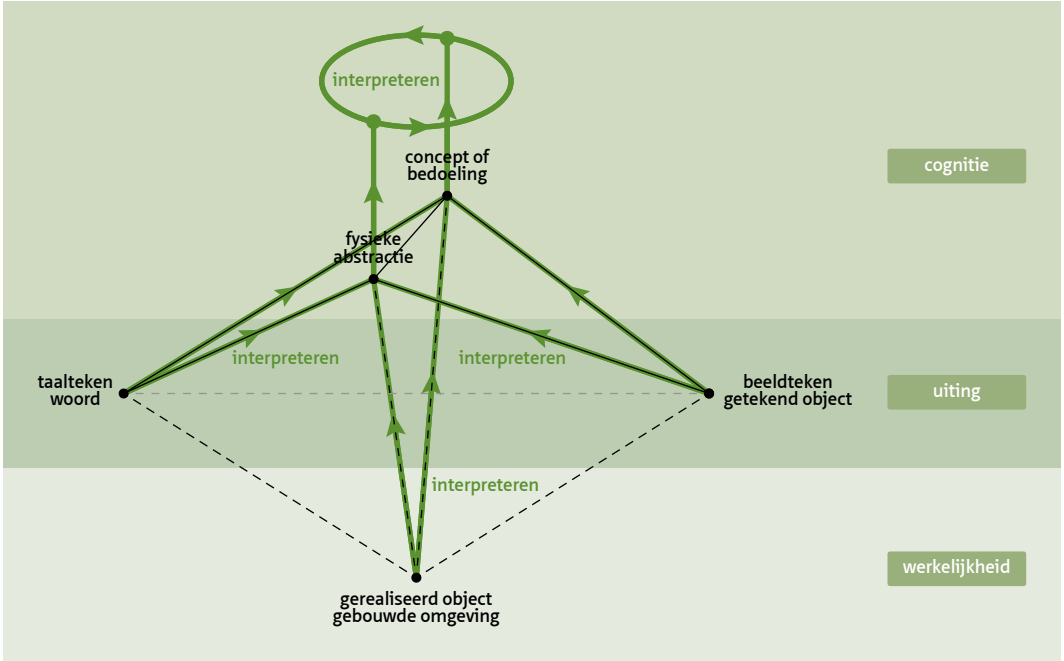


AFBEELDING 2.14 Begripsmodel met mechanismen vanuit de toenmalige commentator en het gegeven woord en het getekende object (synchroon): 4. interpreteren, 5. verwoorden en overtuigen, en overnemen versus afwijzen.

Wanneer het begripsmodel tot slot beschouwd wordt vanuit de hedendaagse onderzoeker (*consumer*), zoals in dit onderzoek, kan slechts een (complex) mechanisme worden waargenomen (de groene pijlen in afbeelding 2.15).

De hedendaagse onderzoeker:

6 interpreteert diachroon (na verloop van tijd) het gegeven getekende object en bijbehorende woord (de *stimuli*), leidend tot meerdere mogelijke betekenissen (zowel abstract als subjectief , en zowel die van de ontwerper als eigen betekenissen), daarbij beïnvloed door de patronen van de verander(en)de taal en vaak ook door het (verander(en)de) gerealiseerde object in de werkelijkheid.



AFBEELDING 2.15 Begripsmodel met mechanisme vanuit de hedendaagse onderzoeker en het gegeven woord, het getekende object en het gerealiseerde object (diachroon): 6. interpreteren.

Wanneer de drie toegepaste begripsmodellen met elkaar vergeleken worden is duidelijk te zien dat de ontwerper als *producer* van (beeld- en taal)tekens twee keer tot een intentionele handeling komt (bij het verbeelden en het verwoorden), dat de commentator of onderzoeker als *consumer* van (beeld- en taal)tekens die intentie interpreteert en dat de commentator als *producer* tot slot eenmaal tot een intentionele handeling komt (bij het verwoorden). Over deze mechanismen gaat het in concrete zin in de casushoofdstukken 3, 4 en 5.

In de modellen is tevens het onderscheid waar te nemen tussen deze meer pragmatische beschouwing van de betekenis van de begrippen in de zin van de intentie van de *producer*, en de semantische beschouwing van de betekenis van de begrippen in objectieve zin (bijvoorbeeld aan de hand van woordenboeken); in de casushoofdstukken zal telkens aandacht besteed worden aan beide.

Het laatste model laat verder zien hoe problematisch het hedendaagse interpretatiemechanisme is, vanwege verschillende patronen van betekenisveranderingen (en in mindere mate vormveranderingen), van zowel taal- als beeldtekens. Bij het casusonderzoek is dan ook gebleken dat in veel gevallen extra onderzoek van de (historische en stedebouwkundige) context noodzakelijk was.[91] Bovendien kunnen de patronen van betekenisveranderingen alleen inzichtelijk gemaakt worden door per begrip voldoende historische woordenboeken en aanvullende teksten te raadplegen.

91 Daarom begint elk casushoofdstuk met een paragraaf over de voorgeschiedenis van het onderzochte plan.

Tot slot worden hieronder ter vergelijking kort enkele voorbeelden besproken van uiteenlopende andere werken waarin begrippen met meerdere onderdelen of lagen zijn toegepast.

Om te beginnen presenteerde de Amerikaanse kunstenaar J. Kosuth in 1965 zijn conceptuele werk *One and three chairs* (afbeelding 2.16). Hierin stelde hij de vraag wat een *stoel* eigenlijk is: is het alleen het werkelijke object of kan het ook een beeld van een stoel zijn of de betekenis van het woord *stoel* uit een woordenboek? Kosuth liet hiermee zien dat een object, een 'beeldteken' en een 'taalteken' (hier inclusief de betekenis of eigenlijk de definitie) verschillende aspecten van een begrip kunnen zijn. Op het eerste gezicht komen deze drie aspecten overeen met de onder-, rechter- en linkerhoekpunt van het hier gepresenteerde begripsmodel. In tegenstelling tot in dit onderzoek is de foto van de stoel hier echter een afbeelding van het object zelf en geen tekening; dus geen beeld dat in het wordingsproces tussen de cognitie en de werkelijkheid in zit (als uiting).



AFBEELDING 2.16 *One and three chairs* 1965 door Kosuth.

Hetzelfde geldt voor het 'modemodel' dat Barthes in 1967 tezamen met andere observaties over mode presenteerde in zijn boek *Système de la mode*. Barthes stelde dat de mode een systeem was met drie onderdelen of typen "*vêtements*": "*le vêtement-réel*" (het kledingstuk zelf, het materiële product), "*le vêtement-image*" (het beeld van het kledingstuk, de modefoto's in tijdschriften) en "*le vêtement-écrit*" (de geschreven woorden over het kledingstuk, het commentaar in de tijdschriften).[92] Ook in dit boek werd met het beeld dus niet de tekening bedoeld.

92 Barthes, 1967b; zie ook: Forty, 2003, p. 13.

In 2003 publiceerde de Engelse architectuurhistoricus A. Forty echter het boek *Words and Buildings*. In de inleiding noemde Forty het drieledige model van Barthes en stelde hij twee verschillen vast tussen mode en de gebouwde omgeving: ten eerste konden de beelden bij architectuur bestaan uit zowel foto's (voor iedereen begrijpelijk) als tekeningen (als "*code*" alleen toegankelijk voor diegenen binnen het "*system*"), en ten tweede werd het commentaar over architectuur niet alleen geproduceerd door journalisten en critici, maar ook door ontwerpers zelf. Hierdoor ontstond een vierledig systeem van gebouw, foto, tekening en taal, "*within which one of the main tensions* [...] *is that between language and drawing*".[93] Hierbij speelde volgens Forty een rol dat in tegenstelling tot de voor slechts weinigen toegankelijke 'taal van de tekening' de gewone taal in principe voor iedereen begrijpelijk is en de architect hier dus niet 'de baas over is'. Evans indachtig besteedde hij ook aandacht aan de misvatting dat taal altijd volgt op de tekening of daaraan ondergeschikt is: verwoorden en verbeelden konden tijdens het ontwerpen ook synchroon plaatsvinden, en historisch gezien gingen teksten soms zelfs vooraf aan (verbeelde) ontwerpen.[94] Vervolgens benoemde Forty vijf belangrijke verschillen tussen tekeningen en taal, namelijk dat:

1. taal vager en ambiguër is dan (exacte) tekeningen (waardoor ontwerpers tekeningen prefereren),
2. in taal verschillen en tegenstellingen wel beter duidelijk gemaakt kunnen worden,
3. taal ook gebruikmaakt van 'metataal' (waardoor extra betekenissen worden opgeroepen, bijvoorbeeld op basis van het betekenisveld),
4. taal lineair is terwijl een tekening zich in een keer presenteert, en
5. taal voor meer mensen begrijpelijk is dan een tekening.[95]

Het tweede deel van Forty's boek bestond uit een selectie van begrippen (zoals "*context*", "*function*" en "*form*") aan de hand waarvan de moderne architectuur kon worden beschreven, zowel met behulp van theorieën als van projecten. Hoewel Forty's object van onderzoek (gerealiseerde architectuur en teksten) en resultaat (een overzicht van begrippen en hun toepassing in gerealiseerde architectuur) afwijken van die in dit onderzoek, vertonen zijn model en methode wel overeenkomsten, met dien verstande dat het in dit onderzoek over nog niet-gerealiseerde ontwerpen gaat en foto's als zodanig dus geen aparte categorie vormen. De overige categorieën – tekst, tekening en object – komen echter voortdurend terug in dit onderzoek, inclusief de door Forty gesignaleerde spanning tussen tekening en tekst en de door hem geconstateerde vraag wie van de actoren over de taal voor de gebouwde omgeving het primaat heeft, het voornaamste recht van spreken.

§ 2.4.6 Gebruikte woordenboeken

Naast de primaire en secundaire bronnen vormen woordenboeken uit verschillende perioden en etymologische woordenboeken de tertiaire (aanvullende) literatuur. Het is een misvatting dat in een historisch woordenboek dé exacte betekenis van een bepaald begrip op dat moment kan worden opgezocht, maar tezamen met etymologische woordenboeken kan wel een ontwikkeling van vorm en betekenis geschetst worden. Vanwege de geselecteerde casussen is specifiek gezocht naar woordenboeken uit de ontstaansperioden van de drie plannen en het heden.

93 Forty, 2003, pp. 13-14.
94 Forty, 2003, pp. 34-36.
95 Forty, 2003, pp. 37-41.

Uiteindelijk is gekozen voor de bekende woordenboeken van Koenen en Van Dale:

– Plan Zuid:	Van Dale, vijfde druk, 1914[96]	Koenen, elfde druk, 1916[97]
– Bijlmermeer:	Van Dale, achtste druk, 1961[98]	Koenen, zesentwintigste druk, 1966[99]
– IJburg:	Van Dale, twaalfde druk, 1992[100]	Koenen, negentwintigste druk, 1992[101]
– Heden:	Van Dale, vijftiende druk, 2015[102]	Koenen, dertigste druk, 2006[103]

Voor de betekenisontwikkelingen van de begrippen is vooral gebruikgemaakt van het *Etymologisch woordenboek van het Nederlands*, het *Woordenboek der Nederlandsche taal* en de online krantenbank van Delpher.[104] Betekenissen en etymologieën uit deze bronnen van de in de casushoofdstukken gevonden begrippen staan vermeld in de appendix.

§ 2.5 Verwachtingen

Op basis van de soorten actoren die onderzocht worden en de geschetste mechanismen en synchrone en diachrone woord-betekenispatronen kan voor elke deelvraag uit hoofdstuk 1 een samenvattende verwachting worden geformuleerd:

1 Een stedebouwkundig ontwerper kiest bij het verwoorden van de getekende objecten uit zijn plantekening in een plantoelichting voor woorden die volgens hem het best aansluiten bij de onderdelen van zijn ontwerp (cognitief (beeld)taalgebruik), als bevestiging van zijn eigen uitgangspunten en legitimatie achteraf, én die de overige actoren die betrokken zijn bij de realisatie ertoe aanzetten om het te aanvaarden – waarmee de totstandkoming een stap dichterbij komt (retorisch (beeld)taalgebruik).

2 Overige actoren in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving – vakgenoten, bestuurders, journalisten, voorlichters – gebruiken woorden met een verschillend (retorisch) motief, namelijk met als doel om hun visie op plannen te benadrukken of door te drukken, hetgeen ertoe kan leiden dat verschillende woorden worden gebruikt voor dezelfde objecten of dezelfde woorden met andere betekenissen, met onduidelijkheid als gevolg.

3 Het is mogelijk om stedebouwkundige begrippen in te delen in verschillende groepen op basis van hun verhoudingen tussen getekend object, woord en betekenis, zowel in synchroon opzicht (in de ontstaansperiode van het ontwerp) als diachroon (tussen het moment van ontwerpen en het heden); deze patronen kunnen meer inzicht verschaffen in het stedebouwkundig begrippenkader.

96 Van Malssen, 1914.
97 Koenen, 1916.
98 Kruyskamp, 1961.
99 Drewes, 1966.
100 Geerts & Heestermans, 1992.
101 De Boer, 1992.
102 Den Boon & Hendrickx, 2015, online.
103 De Boer, 2006.
104 Philippa, Debrabandere, Quak, Schoonheim & Van der Sijs, 2003-2009; ook onderdeel van: http://www.etymologiebank.nl; *Woordenboek der Nederlandsche taal*, 1864-1998; tevens online: http://gtb.inl.nl; http://www.delpher.nl/nl/kranten.

§ 2.6 Methode

De casushoofdstukken 3, 4 en 5 beginnen zoals gezegd met de voorgeschiedenis, de bronnen, de totstandkoming en de samenvattende verwachtingen. Daarna wordt het begripsonderzoek gepresenteerd in drie aparte paragrafen, voor de betekenisvelden structuur van de stadsplattegrond, typen openbare ruimte en typen bebouwing. Per betekenisveld worden de belangrijkste kernbegrippen – herkenbaar omdat ze vetgedrukt zijn – systematisch op de volgende wijze besproken (afbeelding 2.17).

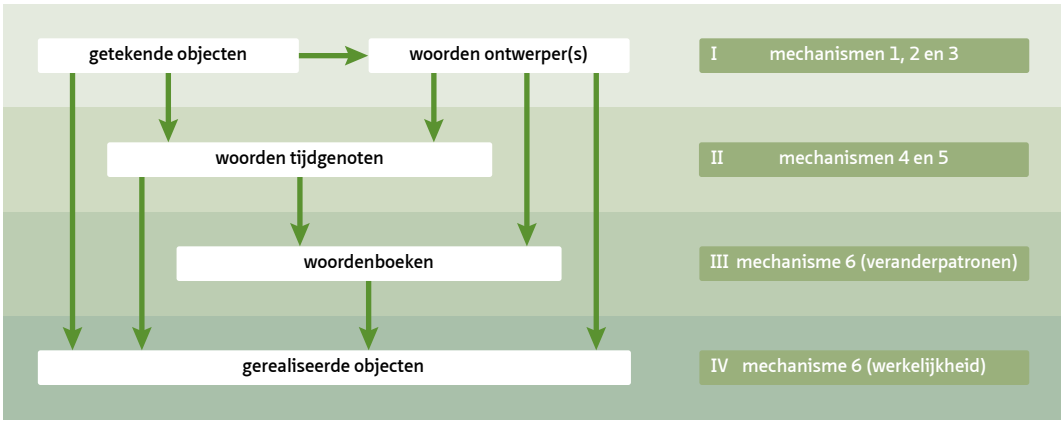
Om te beginnen wordt telkens zoveel mogelijk uitgegaan van het ontworpen getekende object en de woorden die de ontwerper(s) daarvoor gebruikte(n), en met welke betekenis (I in afbeelding 2.17). Daarvoor wordt soms gebruikgemaakt van aanvullende teksten van de ontwerper(s). Hiermee worden de door de ontwerpers gebruikte woorden in kaart gebracht en de combinatie tussen woord en tekening levert in veel gevallen extra planinzichten op (deelvraag 1).

Vervolgens wordt gekeken welke woorden tijdgenoten – vakgenoten, bestuurders, journalisten en zo mogelijk voorlichters – voor het getekende object of het gebruikte woord gebruikten en met welke betekenis (II in afbeelding 2.17). Daarmee worden verschillen in woordgebruik en strategische overwegingen inzichtelijk (deelvraag 2).

Daarna wordt onderzocht hoe de woorden zich in algemene zin tot op heden ontwikkeld hebben, door ze op te zoeken in historische en etymologische woordenboeken (III in afbeelding 2.17). Dit levert inzichten op in de verhouding tussen woord en betekenis in zowel de planperiode als in de ontwikkeling tussen toen en nu; in beide zijn patronen te herkennen (deelvraag 3).

Om de getekende objecten uit te kunnen lichten en omdat het soms nodig is om ook de gebouwde realiteit (objecten in de werkelijkheid) te behandelen (omdat deze bijvoorbeeld sterk afwijkt van de oorspronkelijke plannen), wordt telkens afgesloten met een toelichting op de realisatie (IV in afbeelding 2.17).

Elke betekenisveldparagraaf als geheel eindigt met speciaal gemaakte plananalyses van de ontworpen en gerealiseerde objecten. De casushoofdstukken worden afgesloten met de bevindingen voor de drie betekenisvelden samen.



AFBEELDING 2.17 Methode van het begripsonderzoek, opbouw van de betekenisveldparagrafen en relatie met de mechanismen en patronen uit paragraaf 2.4.

§ 2.7 Wat niet onderzocht wordt: semiotiek van de stad als gerealiseerd object

Waar de semiotiek en de stedebouw elkaar raken, is eerder ook geprobeerd om te komen tot een 'semiotiek van de stad'. In dit onderzoek gaat het echter niet om het begrijpen van de 'taal van de stad', dus om het 'lezen' van betekenis in de gebouwde omgeving zelf, als gerealiseerd object, maar om het lezen en interpreteren van tekeningen (beeldtekens) en teksten (taaltekens) die daaraan ten grondslag liggen. Vanwege mogelijke raakvlakken worden hieronder desondanks enkele 'stadssemiotieken' kort samengevat: datgene wat in dit onderzoek dus níét onderzocht wordt.

Een eerste voorbeeld van het kijken naar de stad als een verzameling tekens is het boek *The Image of the City* van de Amerikaanse stedebouwkundige K. Lynch uit 1960. Hierin beschreef hij dat gebruikers de stad begrijpen aan de hand van "*mental maps*" opgebouwd uit vijf elementen: "*paths*" (straten, spoorwegen, kanalen), "*edges*" (grenzen, muren), "*districts*" (gebieden met eenzelfde karakteristiek), "*nodes*" (knooppunten) en "*landmarks*" (referentiepunten).[105] De meeste semiotici die zich daarna met de stad bezighielden waren echter van mening dat Lynch het gebruik van de stad vooral vanuit beweging benaderde en dat hij zich beperkte tot het denotatieve, letterlijke niveau van communicatie en voorbijging aan het connotatieve, symbolische niveau.[106]

Iemand die vooropliep in het vakgebied 'stadssemiotiek' (in het Engels wel *urban semiotics* genoemd of in het Frans *sémiologie de l'espace* of *sémiologie urbaine*) is de Franse architectuurtheoreticus F. Choay. In 1965 publiceerde zij het boek *L'urbanisme: Utopies et réalités. Une anthologie*. Hierin verzamelde ze negentiende-eeuwse ("*pré-urbanisme*") en twintigste-eeuwse ("*urbanisme*") utopische stedebouwkundige teksten van ontwerpers en van "commentatoren"; een onderscheid dat in dit onderzoek ook gebruikt wordt.[107] Wel betrof het hier dus pure tekst- of discoursanalyse en geen analyse van beeldtekens of objecten in de werkelijkheid. In haar artikel '*Sémiologie et urbanisme*' uit 1967 ging het meer om het laatste, waarbij ze twee stedelijke systemen onderscheidde: "*systèmes sémiologiques purs*" (bijvoorbeeld middeleeuwse steden), met een rijke ruimtelijke betekenis ("*hypersignifiant*"), en "*systèmes [sémiologiques] mixtes*" (moderne steden), met juist een 'arme' betekenis ("*hypo-signifiant*"), en die daarom aangevuld worden met extra systemen als stoplichten en reclame.[108]

Een maand eerder in hetzelfde jaar 1967 had Barthes een lezing gegeven met dezelfde titel, '*Sémiologie et urbanisme*', waarin hij stelde: "*La cité est un discours, et ce discours est véritablement une langue*."[109] Volgens hem bleef 'de taal van de stad' echter vooral een metafoor (en inderdaad wordt in dit onderzoek de stad of de ontwerpen daarvoor ook niet als taal onderzocht maar als verzameling losse begrippen of tekens). Daarom plaatste hij drie (algemene) kanttekeningen op de schaal van het teken zelf: ten eerste dat er niet louter een-op-eenrelaties zijn tussen tekens en betekenissen, ten tweede dat betekenis nooit volledig kan zijn omdat tekens altijd uit kleinere onderdelen met subbetekenissen bestaan, en ten derde dat er niet zoiets bestaat als definitieve betekenis, omdat betekenis op zijn beurt altijd een teken is voor een andere betekenis en vice versa (overeenkomstig zijn in de vorige paragraaf aangehaalde *mythes*). Met name de eerste twee opmerkingen komen ook terug in dit onderzoek.

105 Lynch, 1960.
106 Zie o.a.: Gottdiener & Lagopoulos, 1986, pp. 5-9.
107 Choay, 1965.
108 Choay, 1967, pp. 8-9; zie ook: Gottdiener & Lagopoulos, 1986, pp. 160-161.
109 Barthes, 1967a, p. 441.

In zijn beroemde boek *L'architettura della città* uit 1966 besteedde de Italiaanse architect A. Rossi ook kort aandacht aan de relatie tussen onderzoek naar de stad en taal. In de inleiding schreef hij: "*Il significato degli elementi permanenti nello studio della città può essere paragonato a quello che essi hanno nella lingua; è particolarmente evidente come lo studio della città presenti delle analogie con quello della linguistica soprattutto per la complessità dei processi di modificazione e per le permanenze.*"[110] Echter werkte hij "dit programma hier niet verder uit"; bovendien was zijn aanpak vooral structuralistisch (of in semiotische termen: syntactisch) en niet gericht op losse tekens.[111]

Een andere vroege bijdrage uit Italië die dat wel was, is die uit 1968 van schrijver en filosoof U. Eco in het deel '*La funzione e il segno (Semiologia dell'architettura)*' uit zijn boek *La struttura assente* ('De afwezige structuur').[112] Hierin stelde hij onder meer dat de gebouwde omgeving communiceert in tekens met een denotatieve betekekenis, die ligt in de (cultureel bepaalde) functie die wordt mogelijk gemaakt. Dit komt opnieuw overeen met de abstracte, objectieve kant van betekenis in het hier gehanteerde begripsmodel. Daarnaast is volgens Eco – Barthes indachtig – sprake van een tweede laag, van connotatieve betekenis, op basis van extra, symbolische codes. Beide betekenislagen waren volgens hem door de tijd heen aan veranderingen onderhevig (zoals betekenisverlies, -herstel of -vervanging). Dit sluit aan bij de eerder genoemde betekenisveranderingen die aan de orde komen in dit onderzoek. Tot slot besprak Eco de situatie waarin een ontwerper op basis van door hem noodzakelijk geachte veranderingen een 'nieuw' teken 'uitvindt', dat dan wel buiten het gebouwde object betekenis moet krijgen, in de eerste of tweede laag (als voorbeeld noemde hij de Zwitserse architect Le Corbusier die in plaats van *straten* verhoogde wegen voorstelde die meer op *bruggen* leken).[113] Ook dit mechanisme komen we in dit onderzoek nog tegen.

In 1972 publiceerden de Amerikaanse architecten R. Venturi, D. Scott Brown en S. Izenour *Learning from Las Vegas*; na *Complexity and Contradiction in Architecture* uit 1966 Venturi's tweede boek waarin hij de eenduidigheid van het modernisme bekritiseerde. De Las Vegas Strip werd gepresenteerd als een "*communication system*", waarin verschillende tekens (vormen, borden, symbolen) werden benoemd en geanalyseerd, inclusief hun denotatieve en connotatieve betekenis.[114] De auteurs presenteerden het beroemd geworden onderscheid tussen de "*duck*" en de "*decorated shed*": veel modernistische gebouwen zijn van het eerste type en zíjn een symbool (of als geheel een ornament), terwijl het tweede type gebouwen symbolen (en ornamenten) toepast.[115] Ook deze visie betrof dus een 'lezing' van tekens en betekenis in de gerealiseerde werkelijkheid.

In 1973 plaatste de Franse socioloog R. Ledrut wel beelden, betekenissen én woorden naast elkaar, in zijn boek *Les images de la ville*. Hij richtte zich echter niet op de 'makers' van de stad, maar op de gebruikers: "*Ce n'est pas le "système de l'urbanisme", tel qu'il apparaît dans le discours des "faiseurs" d'urbanisme, qui est l'objet de la recherche; c'est la structure des significations urbaines chez ceux qui usent de la ville.*"[116] Een algemene 'code' voor gebruikers van de stad vond Ledrut echter niet.[117]

110 Rossi, 1966, p. 13. In vertaling van E. Kurpershoek en H. Hoeks (2002, p. 16): "De betekenis van de permanente elementen in het stadsonderzoek is vergelijkbaar met die van de permanente elementen in de taal. Dit wordt vooral duidelijk als we zien dat het stadsonderzoek analogieën vertoont met het taalonderzoek, in het bijzonder waar het gaat om de complexiteit van de veranderingsprocessen en om de permanente elementen."

111 Rossi, 2002, p. 16; zie verder: Forty, 2003, pp. 81-82.

112 Eco, 1968, pp. 189-249.

113 Zie: Gottdiener & Lagopoulos, 1986, pp. 78-79.

114 Venturi, Scott Brown & Izenour, 1972, pp. 7-9, 100-103.

115 Venturi, Scott Brown & Izenour, 1972, pp. 87-100, 162-163.

116 Ledrut, 1973, p. 16.

117 Zie ook: Gottdiener & Lagopoulos, 1986, pp. 219-240.

Tegelijkertijd ontstonden ook twijfels over de waarde van het taalkundige model voor het bestuderen van de gebouwde omgeving. Zo stelde de Franse neomarxistische filosoof H. Lefebvre in zijn boek *La production de l'espace* uit 1974 dat de semiotiek geen rekening hield met de betekenisgeving vanuit de ervaring, en het 'lezen' van ruimtelijke objecten niet met de "*production*" ervan.[118] Immers: "*Cet espace été* produit *avant d'être* lu *(et n'a pas été produit pour être lu et su mais pour être* vècu *par des gens ayant un corps et une vie, dans leur contexte urbain).*"[119] Ook de Engelse filosoof R. Scruton plaatste in het hoofdstuk '*The Language of Architecture*' uit zijn boek *The Aesthetics of Architecture* vraagtekens bij de zuiver semiotische visie op betekenis in de architectuur.[120]

De bijdragen van Barthes, Choay en Eco keerden terug in het boek *The City and the Sign* uit 1986, een verzameling essays door de Amerikaanse socioloog M. Gottdiener en de Griekse stedebouwkundige A. Lagopoulos. In de inleiding hielden zij een pleidooi voor wat ze "*socio-semiotics*" noemden, dus met aandacht voor de sociale processen van betekenisgeving, gesteld tegenover de posities van de pure (architectuur)semiotici als Choay (met vooral aandacht voor het denotatieve) en de cognitief-geografen als Lynch (met een focus op het connotatieve).[121] In navolging van Eco stelden zij dat de denotatieve kant van het teken bepaald werd door de functie.[122] Net als de eerder aangehaalde Krampen maakten ze voorts onderscheid tussen de "*production*" en de "*consumption*" van stedelijke ruimte, en presenteerden ze een schema van het stedelijke teken (afbeelding 2.18), dat een uitwerking was van het model van Hjelmslev voor de stedelijke omgeving (zie afbeelding 2.5); dit had echter opnieuw alleen betrekking op de gebouwde werkelijkheid, waarvan vooral de formele componenten semiotisch onderzocht konden worden, en niet zonder de achterliggende ideologie of cultuur te bestuderen.[123] Het tweede deel van het boek bestond uit toepassingen, waaronder enkele onderzoeken naar gebouwde objecten.

betekenis ***signifié***	***content*** ***indhold***	*substance* *indholdssubstans*	*non-codified ideology*
		form *indholdsform*	*codified ideology materialized in space*
woord ***signifiant***	***expression*** ***udtryk***	*substance* *udtrykssubstans*	*material objects of space*
		form *udtryksform*	*morphological elements*

AFBEELDING 2.18 Decompositie van het stedelijke teken 1986 door Gottdiener en Lagopoulos.

Tot slot publiceerde de Canadese cultuurwetenschapper G. Stahl in 2009 een themanummer van het tijdschrift over cultureel onderzoek *Culture Unbound* van de Universiteit van Linköping in Zweden. Onder de titel *City of Signs/Signs of the City* bevatte dit opnieuw vooral semiotische casusonderzoeken van gerealiseerde steden. In de inleiding plaatste Stahl de verzameling niet voor niets in de lijn van de "*socio-semotics*" van Gottdiener en Lagopoulos.[124]

118 Lefebvre, 1974, pp. 154-172; zie ook: Forty, 2003, p. 84.
119 Lefebvre, 1974, p. 169.
120 Scruton, 1979, pp. 158-178; zie ook: Forty, 2003, p. 84.
121 Gottdiener & Lagopoulos, 1986, pp. 6, 12-19.
122 Gottdiener & Lagopoulos, 1986, p. 12.
123 Gottdiener & Lagopoulos, 1986, pp. 17-18.
124 Stahl, 2009, p. 256-257.

Neemt men namelijk voor Amsterdam
de 1ste en 2de klasse samen als het kwartier der gegoede bevolking
en de 3de klasse als de eigenlijke volksbuurt,
dan wordt, algemeen genomen, de scheiding dezer beide wijken
aangegeven door de Ruysdaelkade met haar verlengde, de Boerenwetering.

[Berlage, 1916a, p. 68.]

3 Het Plan Zuid in woorden

§ 3.1 Inleiding

Het Uitbreidingsplan Zuid dat H.P. Berlage (1856-1934) tussen 1914 en 1917 voor Amsterdam ontwierp, geldt nog steeds als een revolutionair stedebouwkundig plan. In tegenstelling tot de pragmatische stratenplannen uit de negentiende eeuw presenteerde Berlage voor de 'Binnendijkse Buitenveldertsche polder' ten zuiden van de bestaande stad in maart 1915 een gedetailleerd, monumentaal totaalontwerp. Bij de plankaart voegde hij twee vogelvluchttekeningen die een indruk gaven van de architectuur en de openbare ruimte. Ook schreef Berlage een uitgebreide 'Memorie van Toelichting'. Hierin benadrukte de architect vooral de hiërarchische opbouw van het verkeersnetwerk en de wens om de bebouwing niet langer per particuliere kavel tot stand te laten komen maar in samenhangende straatwanden met een grote architectonische eenheid.

Bijzonder is bovendien dat het Plan Zuid na enkele wijzigingen van Berlage in oktober 1917 door de gemeenteraad werd vastgesteld als abstract 'geraamteplan'. Desondanks zijn de twee door Berlage belangrijk gevonden karakteristieken overeind gebleven, mede dankzij de realisatie van het noordelijke plandeel door architecten van de Amsterdamse School. De uitwerking gebeurde aan de hand van deelplannen van de Dienst der Publieke Werken, die in de details vaak verschilden van Berlages ontwerp, maar die wel dezelfde uitgangspunten hadden. De bouw van het Plan Zuid begon in 1919 in het uiterste noordwesten van het plangebied.

Vanaf 1928 werd het zuidelijke plandeel echter geheel aangepast op basis van het gedachtegoed van het Nieuwe Bouwen, met (half)open bouwblokken, strokenbouw en zelfs bungalows. Het grootste gedeelte hiervan kwam pas na de Tweede Wereldoorlog tot stand. Daarmee toont het Plan Zuid ook interessante breukvlakken van stedebouwkundige opvattingen: met zijn monumentale lanen en bijzonder vormgegeven gevels ligt het tussen de negentiende-eeuwse en de naoorlogse stad in.

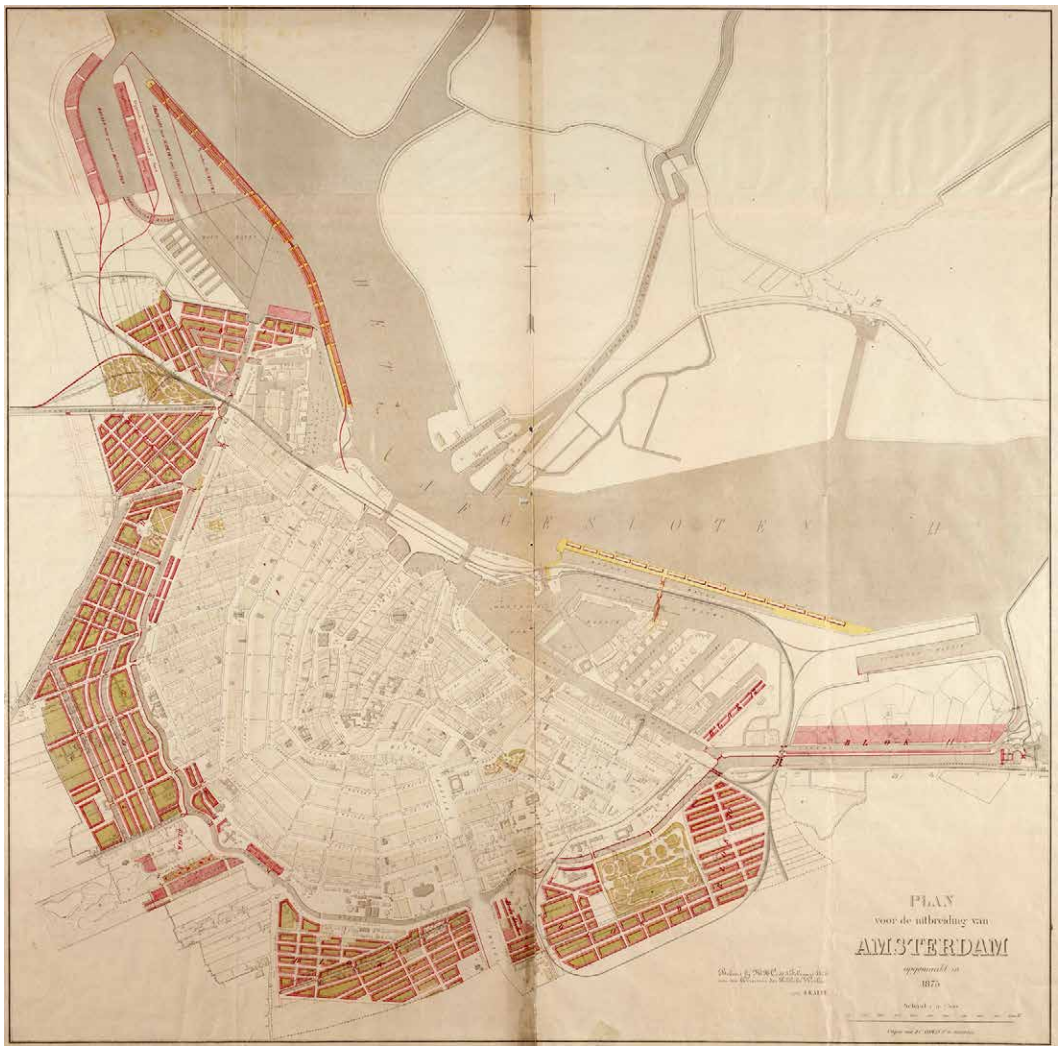
Voor dit onderzoek zijn echter vooral de oorspronkelijke plantekeningen, de plantoelichting en andere teksten van Berlage zelf van belang, omdat die in combinatie met de reacties van tijdgenoten inzichtelijk maken hoe het stedebouwkundig begrippenkader er honderd jaar geleden uitzag en in hoeverre dat verschilde van dat van nu.

§ 3.2 Voorgeschiedenis

§ 3.2.1 Berlages eerste ontwerp (1900-1905)

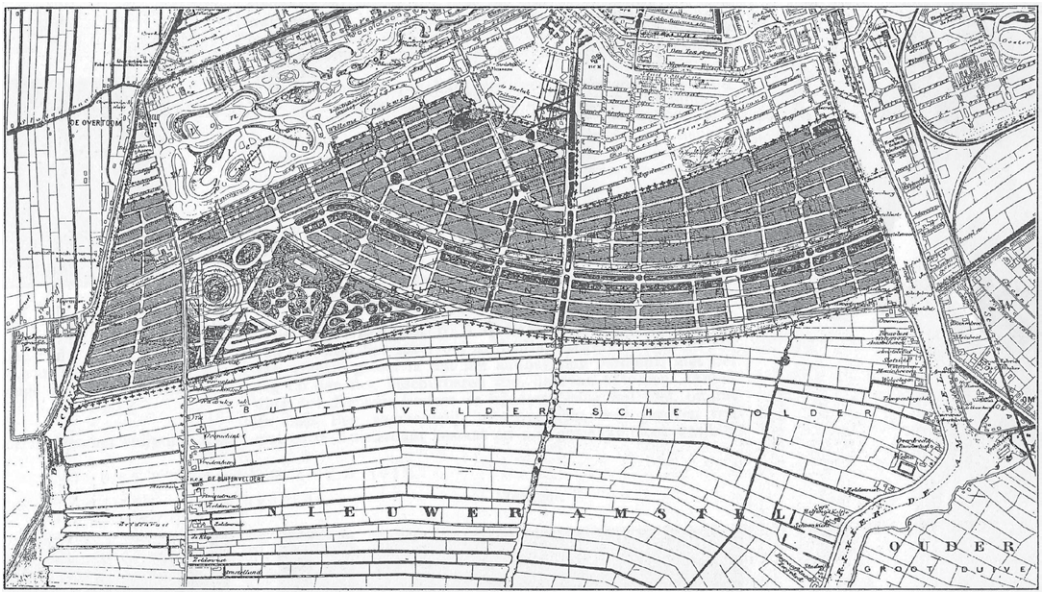
Voordat we Berlages beroemde ontwerp naast zijn plantoelichting leggen, is het belangrijk om te vermelden dat het plan uit 1915 een lange voorgeschiedenis kende, inclusief een contrasterend ontwerp van Berlage zelf.

In 1877 was voor het eerst sinds de zeventiende eeuw een groot uitbreidingsplan voor Amsterdam in werking getreden: het pragmatische stratenplan van stadsingenieur J.G. van Niftrik en diens baas, directeur van de gemeentelijke Dienst der Publieke Werken, civiel-ingenieur J. Kalff, bekend geworden als het 'Plan Kalff' (afbeelding 3.1); waarschijnlijk om het te onderscheiden van het niet-uitgevoerde monumentale ontwerp van Van Niftrik uit 1867.



AFBEELDING 3.1 Plan voor de uitbreiding van Amsterdam 1875 door Van Niftrik en Kalff ('Plan Kalff').

Al na twintig jaar bleek het noodzakelijk om nog verder uit te breiden dan de zogeheten 'negentiende-eeuwse gordel'.[125] Toen Kalffs opvolger L.C.M. Lambrechtsen in 1899 voor het gebied ten zuiden van de Pijp en het Vondelpark een concentrisch geordend plan met twee waterlopen en een park tekende, werd dit in maart 1900 echter niet aangenomen, omdat het te eentonig zou zijn (afbeelding 3.2).



AFBEELDING 3.2 Uitbreidingsplan Zuid 1899 door Lambrechtsen.

Daarop benaderde men Berlage, wiens naam als architect gevestigd was dankzij zijn ontwerp voor de Beurs uit 1898; maar een stedebouwkundig ontwerp had hij nog nooit gemaakt. Wel had Berlage op dat moment reeds een uitgesproken mening over de stad. Al in 1883 had hij zich gebogen over de ontwikkeling van Amsterdam en zich daarbij kritisch uitgelaten over de monotonie van de Pijp.[126]

In de jaren daarna had Berlage veel kennis opgedaan over stedebouw in met name Duitstalige vakliteratuur. Van grote invloed op Berlage was het boek *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsatzen* van de Oostenrijkse architect C. Sitte uit 1889, waarin veel schilderachtige pleinen met gesloten gevelwanden besproken werden. Tijdens lezingen met de toepasselijke titel 'De Kunst in Stedenbouw' in 1892 besprak Berlage dit boek dan ook enthousiast.[127] Berlage was echter minstens zo onder de indruk van een zakelijker handboek, *Der Städtebau* van de Duitse architect J. Stübben uit 1890, waarin met name monumentale plattegronden en gedetailleerde technische straatprofielen stonden afgedrukt. Juist door Sitte en Stübben te combineren kon Berlage in zijn beroemde lezing 'Bouwkunst en Impressionisme' uit 1893 concluderen dat voor een succesvol stedebouwkundig plan samenhangend ontworpen gevelwanden belangrijker waren dan architectonische details.[128]

125 Zie: Van Haaren, Hartman, Mattie, Roosebeek, Stissi & Van der Werf, 2004.

126 Berlage, 1883, p. 228. Zie ook: Bock, 1975, pp. 51-54.

127 Berlage, 1892.

128 Berlage, 1894.

Met die voorkennis ging Berlage in Amsterdam aan de slag, samen met de nieuwe directeur van Publieke Werken J. van Hasselt, en in september 1900 was het 'Plan van uitbreiding der Stad Amsterdam tusschen Amstel en Schinkel' klaar (afbeelding 3.3).[129] Oorspronkelijk had Berlage gebruik willen maken van monumentale bouwblokken, maar hij vreesde dat die aan kracht zouden verliezen door de in Nederland gebruikelijke architectuur per individueel perceel.[130] Daarom was het eerste Plan Zuid een compromis, of zoals Berlage in zijn 'Architectonische toelichting' ten behoeve van de bespreking in de gemeenteraad in 1904 schreef: "in aanleg monumentaal, in détail schilderachtig".[131]

Het ontwerp was inderdaad afwisselend, met grillig gevormd "vaarwater", "aaneengesloten bebouwing" met pleintjes en korte straatjes in het midden, en "open bebouwing" langs de Amstel en rond een "terrein voor tentoonstelling-, sport en exercitiedoeleinden" in het westen en met grote oppervlakken "openbaar plantsoen".[132] In de plankaart van Berlage zelf is het onderscheid tussen de gebieden met 'aaneengesloten bebouwing', 'open bebouwing' en 'openbaar plantsoen' in verschillende arceringen overigens slecht te zien, zelfs zo slecht dat het in sommige besprekingen over het hoofd is gezien.[133] In de bewerking van nota bene de Duitse vakgenoot Stübben, afgedrukt bij zijn recensie van het tweede Plan Zuid, is dit onderscheid veel duidelijker zichtbaar (afbeelding 3.4).

Bij de openbaarmaking in 1904 werd het ontwerp kritisch ontvangen in de vakbladen. Zo zou het ontwerp volgens J.H.W. Leliman, hoofdredacteur van *De Bouwwereld*, te veel leunen op het gedachtegoed van Sitte en zelfs onevenwichtig en "middeleeuwsch" zijn.[134] Eerder onderzoek heeft aangetoond dat deze kritiek grotendeels onterecht was.[135] De door Stübben gemaakte bewerking onderschrijft dit. Het ontwerp werd gedomineerd door open bebouwing, waarbij – in tegenstelling tot bij Sitte – het groen het stadsbeeld zou bepalen, als bij een villawijk in Engelse landschapsstijl. Slechts het middendeel met gesloten bouwblokken leek geïnspireerd op de afbeeldingen uit het boek van Sitte. Bovendien kwam een groot deel van de oplossingen direct voort uit de opdracht van de gemeente: er was namelijk sprake van een hoog oplopende discussie tussen Publieke Werken, die vooral veel wilde bouwen, en de gemeenteraad, die vooral veel groen wilde.[136] Overigens vond Berlage zelf in retrospectief wel dat in het ontwerp "het schilderachtige het monumentale domineert".[137]

Ondanks de kritiek werd het ontwerp zonder al te veel discussie goedgekeurd door de gemeenteraad, tijdens twee zittingen op 21 december 1904 en 11 januari 1905.[138] Men begon echter niet direct met de uitvoering, omdat een groot deel van het plangebied weliswaar binnen de gemeentegrenzen lag maar nog geen gemeentelijk eigendom was. Vanwege de geringe hoeveelheid ontworpen bebouwing in het ontwerp zouden de onteigeningskosten derhalve veel hoger uitvallen dan de baten. Daarmee kwam de ontwikkeling van het plangebied grote tijd stil te liggen.

129 Polano, 1988, p. 165.

130 Van Rossem, 1988a, pp. 48, 52.

131 Berlage, 1904, p. 1720. Zie ook: Bock 1975, p. 51. Heeling, Meyer & Westrik (2002) classificeren het ontwerp als "picturaal stads-ontwerp" (p. 144).

132 Stübben, 1918, p. 66.

133 Zie de reductie in: Heeling, Meyer & Westrik, 2002, p. 144.

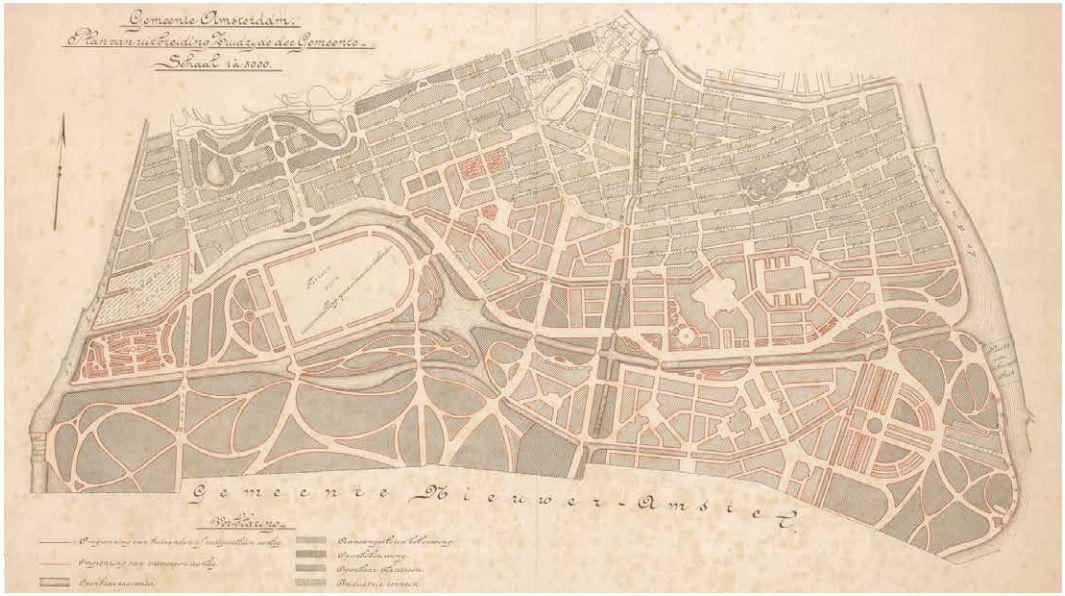
134 Leliman, 1904. Zie ook: Van Rossem, 1988a, p. 48.

135 Zie: Van Rossem, 1988a, p. 52: "Het plan heeft eigenlijk niets gemeen met een middeleeuwse stad, want het wordt gedomineerd door open bebouwing […]. En geheel anders dan bij Sitte […] bepaalt het groen hier het stadsbeeld. De basisgedachte van dit uitbreidingsplan is dan ook in het geheel niet van Sitte afkomstig, maar is Engels van origine. […] Alleen voor het – ondergeschikte – probleem van gesloten bebouwing nam Berlage zijn toevlucht […] tot […] Sitte […]."

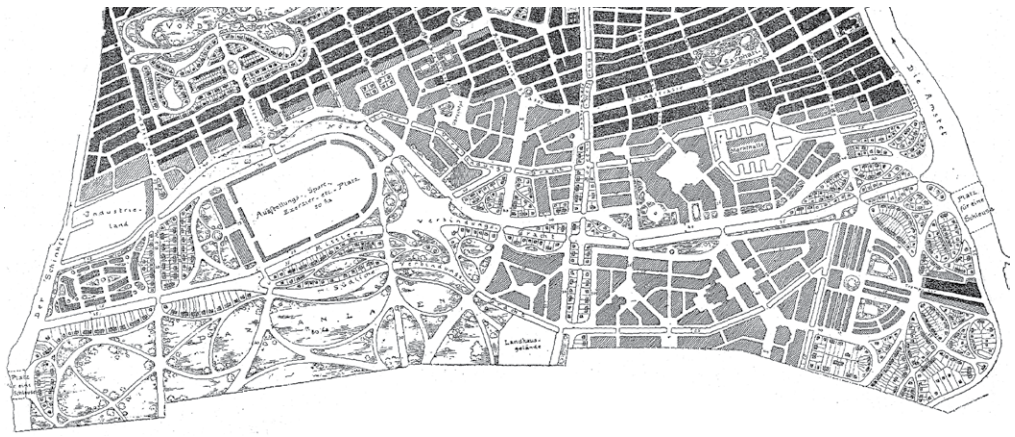
136 Van Rossem, 1988a, p. 52; Van Rossem, 1988b, p. 136.

137 Polano, 1988, p. 166.

138 Gemeenteraad Amsterdam, 1905, p. 57. Zie ook: Polano, 1988, p. 166.



AFBEELDING 3.3 Uitbreidingsplan Zuid 1900 door Berlage.



AFBEELDING 3.4 Berlages Uitbreidingsplan Zuid 1900, getekend door Stübben 1918.

§ 3.2.2 Berlages visie op stedebouw (1905-1914)

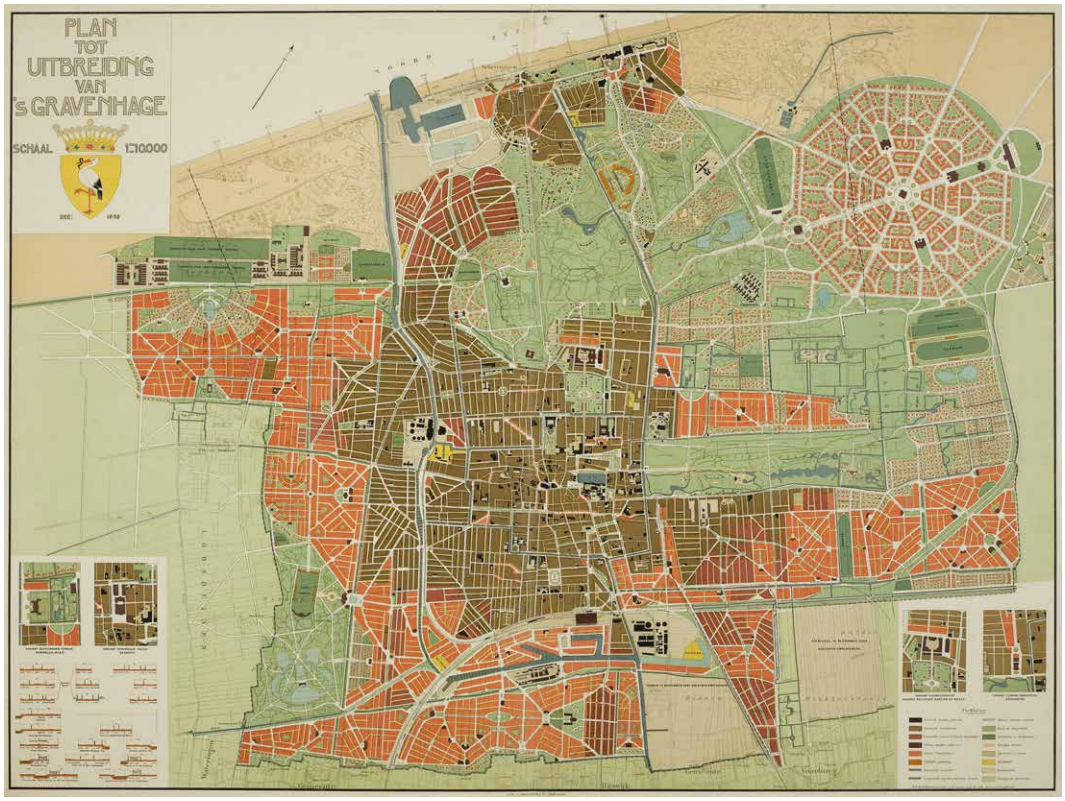
Dat gold echter niet voor Berlages visie op stedebouw.[139] Tussen 1905 en 1914 zouden Berlages ideeën over de stad pas echt tot volle wasdom komen, zoals blijkt uit de lezingen die hij in deze periode in binnen- en buitenland gaf.[140] In een niet-gepubliceerde lezing uit 1904 over zijn eerste Plan Zuid baseerde hij zich nog vooral op de zakelijkheid van Stübben, maar daarna ging hij meer aandacht besteden aan de historische ontwikkeling van de stedebouw, daartoe mogelijk aangezet door de kritiek van Leliman.[141]

139 De ontwikkeling van Berlages denkbeelden tussen 1892 en 1914 wordt uitvoerig behandeld in: Van Rossem, 1988a; Van Rossem, 1988b.

140 Voor 1905 benaderde Berlage stedebouw voornamelijk vanuit de (monumentale) architectuur, zie: Bock, 1975, pp. 57-58.

141 Zie: Van Rossem, 1988a, p. 54.

Cruciaal voor de vervolmaking van Berlages theorie waren in ieder geval vier boeken. In de eerste plaats had Berlage zich bij zijn ontwerp voor de Beurs al laten inspireren door *Entretiens sur l'architecture* van E.M. Viollet-le-Duc uit 1863 en 1872, waarin een proportieleer van driehoeken werd voorgesteld die op de Egyptenaren gebaseerd zou zijn.[142] Nu ging hij veelhoeken echter ook in de stedebouw gebruiken, zoals goed te zien is in zijn uitbreidingsplan voor Den Haag uit 1908 (afbeelding 3.5).



AFBEELDING 3.5 Plan tot uitbreiding van 's Gravenhage 1908 door Berlage.

In datzelfde jaar was *Platz und Monument* van A.E. Brinckmann verschenen, waarin Berlage veel van zijn eigen ideeën herkende en waaraan hij een terugkerend motto ontleende: "*Städte bauen heisst mit dem Hausmaterial Raum gestalten*".[143] In zijn lezingen 'Stedenbouw', die hij in 1908-1909 hield voor het 'Civiel en Bouwkundig Studenten Gezelschap "Practische Studie"' aan de TH Delft en die gepubliceerd werden in tijdschrift *Bouwkunst*, nam hij van Brinckmann ook veel historische voorbeelden over.[144] Hierbij was de monumentale geometrie van de barok prominent aanwezig, en over die stijlperiode liet Berlage optekenen: "De barok is vrij en kan daardoor alles [zijn]."[145] De nadruk op geometrie kwam tevens tot uitdrukking in de lezingen die Berlage hield in Zürich en die werden gebundeld in zijn Duitstalige publicatie *Grundlagen und Entwicklung der Architektur* uit 1908.

142 De Egyptische driehoek met een verhouding basis-hoogte van 8:5 is onder andere terug te zien in de gevelontwerpen, zie: Barbieri, Rodrigo & Willinge, 1986, pp. 44, 52.

143 Brinckmann, 1908.

144 De lezingen 'Stedenbouw' werden als inleiding op een toelichting op het Haagse ontwerp gepubliceerd, zie: Berlage, 1909, pp. 98-120.

145 Geciteerd in: Singelenberg, 1971, p. 34.

Een derde invloedrijk boek was *Die einheitliche Blockfront* van W.C. Behrendt uit 1911, dat toonde hoe met het samenhangend ontworpen bouwblok en strategisch geplaatste accenten het stadsbeeld gevormd kon worden. In hetzelfde jaar verscheen een nieuw boek van Brinckmann, *Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit*, met opnieuw veel aandacht voor monumentale pleinen en ook voor verkeerskundige doelmatigheid.[146]

In dezelfde periode werd Berlage ook beïnvloed door Amerikaanse voorbeelden, die te zien waren geweest op de Internationale Stedebouwtentoonstelling van 1910 in Berlijn. Hier had hij ontwerpen van de *City-Beautiful*-beweging gezien, zoals het monumentale plan van D.H. Burnham voor Chicago uit 1909, dat net als Berlages latere Plan Zuid geïllustreerd werd met vogelvluchttekeningen. Berlage was dermate gefascineerd door het continent dat hij in november en december 1911 een bezoek bracht aan Amerika en in zijn reisverslag was hij zeer lovend over het plan van Burnham.[147]

Vanaf december 1913 hield Berlage opnieuw vier lezingen 'Stedenbouw' voor het genootschap Practische Studie in Delft, die ook werden gepubliceerd in de tijdschriften *Bouwkundig weekblad* en *De Beweging*.[148] Zijn stedebouwkundige theorie was nu "compleet".[149] In de voordrachten bekritiseerde hij Sitte voorzichtig en brak hij een lans voor een stedebouw die meer aandacht had voor het monumentale, met "diagonale straten" (meer "barok" dan "middeleeuwsch"), en die bovendien gebaseerd moest zijn op "wetenschappelijke" en "statistische" onderzoeken.[150] Tevens pleitte hij definitief voor "de opdracht tot bebouwing eener geheele straat aan een enkel architect", oftewel "blokbouw".[151] Uit de lezingen is op te maken dat een nieuw plan voor Amsterdam-Zuid geheel anders zou uitpakken, mocht Berlage de kans krijgen: "Ik ben ook van plan de uitbreiding Zuid van Amsterdam zoodanig op te vatten."[152]

§ 3.2.3 Een nieuwe opdracht (1914)

Die kans kreeg Berlage later dat jaar inderdaad, want in 1913 bleek er amper iets van het plan uitgevoerd te zijn: slechts enkele arbeidersblokken waren voltooid, in het noordoosten rond de Karel du Jardinstraat-Tolstraat.[153] Hier had Berlage ook zijn eerste sociale woningbouw ontworpen, in 1907 aan de Toldwarsstraat (zie afbeelding 3.19 links) en in 1912 aan de Tolstraat.[154]

Zoals gezegd had het gebrek aan grondeigendom spoedige realisatie in de weg gestaan, al was op 16 juni 1911 wel besloten om het grootste gedeelte van het plangebied te onteigenen.[155] Een extra verstorende factor was de mogelijke introductie van de spoorlijn ten zuiden van het plangebied

146 Zie ook: Vermeer, Rebel & Stissi, 2010, p. 164.
147 Berlage, 1913a, pp. 7-11.
148 Berlage, 1913b (alleen de eerste lezing, opgetekend door student C.H. Schwagermann); Berlage, 1914b.
149 Volgens: Van Rossem, 1988a, pp. 61-64.
150 Berlage, 1914b, p. 277.
151 Berlage, 1914b, p. 149; Berlage, 1914b, p. 145.
152 Berlage, 1914b, p. 277.
153 Polano, 1988, p. 167; Vermeer, Rebel & Stissi, 2010, pp. 163-164.
154 Hooimeijer & Pronkhorst, 2002, pp. 36-39.
155 Bock, 1975, p. 69.

geweest, waardoor het grote parkgebied ter plaatse niet langer opportuun was.[156] Een laatste wijziging was dat de gemeente – net als Berlage zelf – er inmiddels van overtuigd was geraakt dat onderzoek naar de toekomstige bevolkingssamenstelling een voorwaarde was voor een goed ontwerp, en dus leverde het Gemeentelijk Bureau voor Statistiek de nodige cijfers voor drie verschillende prijscategorieën, in geheel andere verhoudingen dan zoals ontworpen in 1900.[157]

Al deze veranderingen, gecombineerd met de eis van de in 1901 ingevoerde Woningwet dat elk uitbreidingsplan na tien jaar herzien moest worden, leidden ertoe dat de opvolger van Van Hasselt, A.W. Bos, in 1913 haast begon te maken. In maart van dat jaar had hij een brief ontvangen van de wethouder van Publieke Werken, waarin de noodzaak tot wijziging dankzij voortschrijdende onteigening bevestigd werd.[158] Op 15 januari 1914 schreef Bos Berlage een brief waarin hij hem vroeg snel een aangepast ontwerp te maken, ook al was de status van de spoorlijn nog onduidelijk.[159] Op 6 oktober 1914 volgde de officiële opdracht, inclusief de opname van een nieuw station Zuid en enkele openbare gebouwen, zoals een academisch ziekenhuis, een tramremise en een academie van beeldende kunsten.[160]

In Berlages schetsen uit 1914 is duidelijk te zien hoe gebogen lijnen inderdaad plaatsmaakten voor geometrische (afbeelding 3.6).[161] Het plan bestond uit twee delen: het westen was ontworpen rond een 'drietand' vanuit het nieuwe station, het oosten rond een 'driesprong' richting Amstel, noordwesten (het Vondelpark) en zuidwesten (langs het station).[162] In de vormlogica kunnen twee vijfhoeken worden herkend (afbeelding 3.7).[163]

Overigens waren er ook interessante parallellen met Berlages eerste ontwerp. De basisingrediënten in de vorm van de waterwegen en de oost-west lopende hoofdweg (in 1900 "wandelweg" of "corso" genaamd) bleven bestaan, maar nu in geometrische en symmetrische vorm.[164] Ook de afname van de bouwhoogte naar het zuiden toe keerde terug uit het eerste ontwerp, al was de hoeveelheid bebouwing in het nieuwe plan veel groter en was het park naar het zuidoosten verplaatst.

Hoe dan ook was het nieuwe ontwerp eind 1914 al "bijna gereed"; daarna werd Berlage echter "ernstig ziek", waardoor het werk korte tijd stilviel.[165]

156 Bos, 1916, p. 969.

157 Wagenaar, 1993, p. 232.

158 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5180, Archief van de Secretarie; Afdeling Publieke Werken, 1913, inv. nr. 7271, nr. 1801; zie: Van de Garde, 1999, p. 39; Bock 1975, p. 69.

159 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5180, Archief van de Secretarie; Afdeling Publieke Werken, 1918, inv. nr. 7753, nr. 397 (doorslag van de brief uit 1914); zie: Van de Garde, 1999, p. 42.

160 Polano, 1988, p. 167. Zie ook: Berlage, 1916a, p. 75.

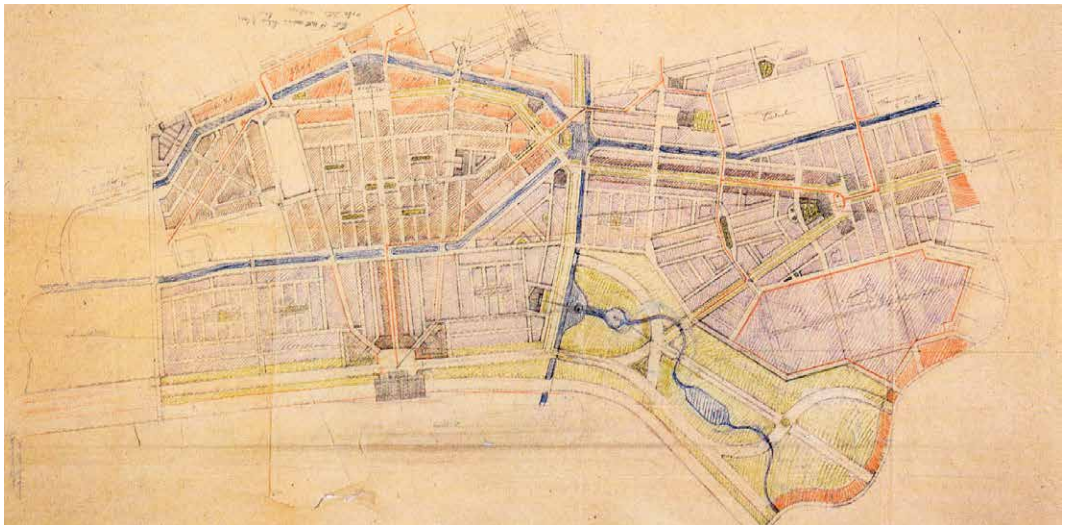
161 Heeling, Meyer & Westrik (2002) classificeren het ontwerp als "monumentaal stadsontwerp" (p. 135).

162 De opbouw en de vormentaal van het plan zijn uitvoerig beschreven in: Fraenkel, 1976, pp. 33-46; Castex, Depaule & Panerai, 2003, pp. 115-129; Van der Hoeven & Louwe, 1985, pp. 101-113; zie ook paragraaf 3.5.2.

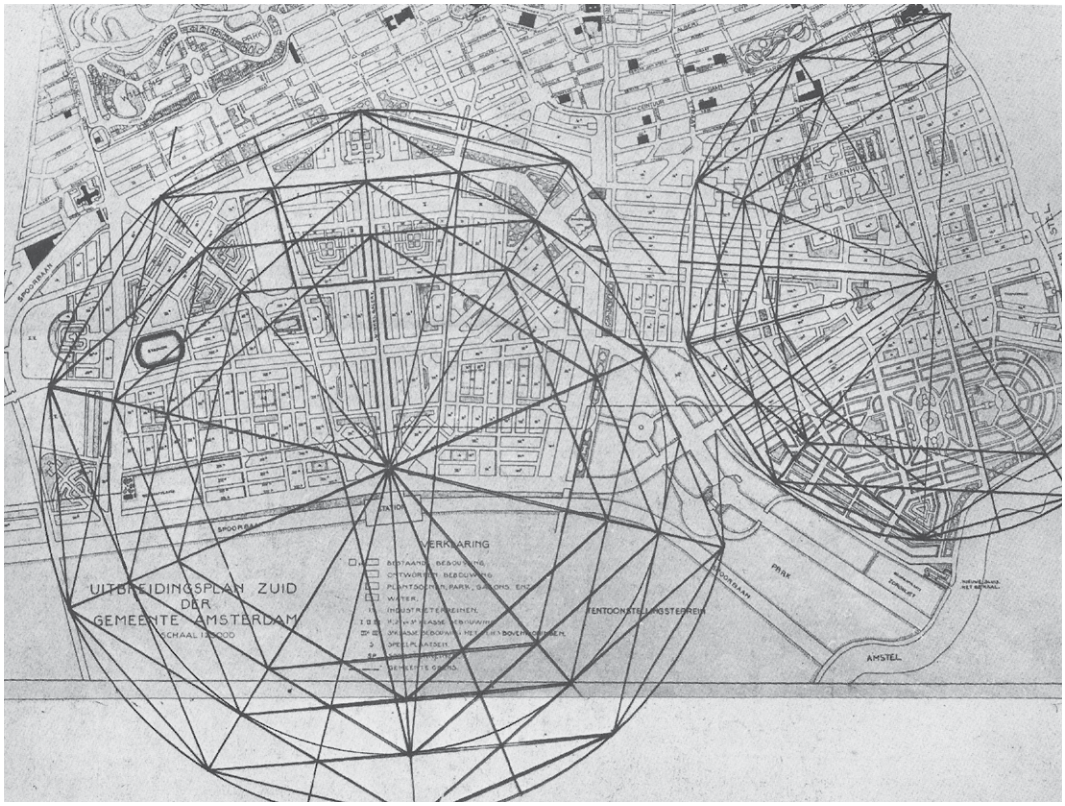
163 Dat Berlage zijn tweede Plan Zuid baseerde op twee vijfhoeken is aangetoond door: Fraenkel, 1976, pp. 33-46; zie ook paragraaf 3.5.2.

164 Bock, 1975, p. 60.

165 *Algemeen Handelsblad*, 11 februari 1915, ochtendblad, p. 5.



AFBEELDING 3.6 Schets voor Uitbreidingsplan Zuid 1914 door Berlage.



AFBEELDING 3.7 Analyse van Berlages Uitbreidingsplan Zuid 1915 door Fraenkel 1976, met twee elkaar rakende vijfhoeken.

§ 3.3 Plantekeningen en plantoelichtingen

§ 3.3.1 'Uitbreidingsplan Zuid' en 'Memorie van Toelichting' van Berlage (maart 1915)

Uiteindelijk leverde Berlage op 8 maart 1915 zijn tweede 'Uitbreidingsplan-Zuid' in bij de gemeente, op 27 maart gevolgd door de bijbehorende 'Memorie van Toelichting'.[166]

In deze tekst verwees Berlage naar "twee teekeningen", waaronder een overzichtstekening van "het volledige plan, zooals ondergeteekende zich dat bij een volledige bebouwing heeft voorgesteld".[167] Opvallend genoeg blijkt uit de tekst dat hij niet doelde op de alom bekende 'rode' plankaart (zie paragraaf 3.3.6 en afbeelding 3.16). Daarop ontbreken namelijk verschillende onderdelen waarnaar in de tekst expliciet verwezen wordt, namelijk "tramlijnen", "drie bebouwingsklassen met verschillende kleuren", "met een karmijnkleur aangegeven [...] gebouwen [...] van bijzondere beteekenis" en de "teekening der profielen".[168]

Deze details zijn, samen met een gedetailleerde weergave van de openbare ruimte inclusief de exacte positie van alle bomen, wél te zien op een zelden gepubliceerde, 'geelkeurige' plankaart die zich bevindt in het depot van het Amsterdam Museum (afbeelding 3.8).[169] De kaart is getekend op schaal 1:2500, gedateerd 'maart 1915' en rechtsonder voorzien van Berlages monogram HPB. Rechts van het stadswapen is een uitgebreid renvooi opgenomen en linksonder zijn in totaal zeventien profielen te zien.[170]

Daarnaast maakte Berlage volgens zijn toelichting een tekening van de "hoofdwegen, ter vergemakkelijking eener praktische behandeling in den Raad", oftewel een eerste versie van het latere 'geraamteplan' dat inderdaad zou worden besproken in de gemeenteraad (zie paragraaf 3.3.5 en afbeelding 3.15).[171]

In de toelichting (negen pagina's in *De Bouwwereld*, waar de tekst in maart 1916 voor het eerst compleet in gepubliceerd werd) ging Berlage achtereenvolgens in op het "stratennet" (ongeveer een derde van de tekst), de woningbouw in drie "klassen" van respectievelijk 20, 39 en 189 hectare en de "openbare gebouwen" in tien categorieën (samen iets meer dan een derde), de "wijze van bebouwing" (iets minder dan een derde), en afgesloten door een "tabel der bebouwing", met vierkante meters per bebouwingstype maar ook voor de straten en het groen.[172] In de paragrafen 3.7, 3.8 en 3.9 komen de stedebouwkundige begrippen uit Berlages toelichting uitgebreid aan bod.

166 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5180, Archief van de Secretarie; Afdeling Publieke Werken, 1915, inv. nr. 7529, nr. 969. Zie ook: *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 10 maart 1915, ochtendblad, p. 1.

167 Berlage, 1916a, p. 65. Zie ook: Van de Garde, 1999, p. 43

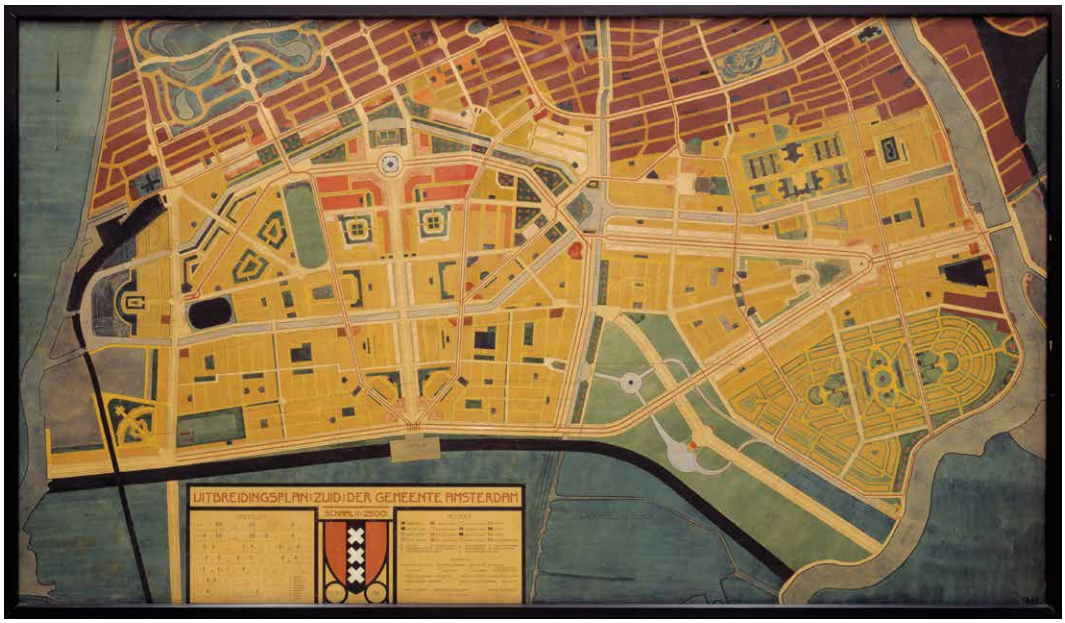
168 Berlage, 1916a, pp. 67, 68, 76 en 76.

169 Het betreft een met waterverf ingekleurd doek in een houten lijst met een afmeting van 111 bij 191 centimeter. De kaart bevindt zich in het Collectiecentrum (depot) van het Amsterdam Museum, voorheen Amsterdams Historisch Museum. In de monografie van Fraenkel (1976) ontbreekt de kaart opvallend genoeg, maar er staan wel verschillende voorstudies voor afgedrukt, inclusief de positie van het stadswapen en de profielen er links van.

170 In detail opgenomen als afbeelding 3.45 en 3.25.

171 Volgens: Bock, 1975, p. 71; Van de Garde, 1999, p. 42.

172 Berlage, 1916a. Hierin ontbrak de "tabel der bebouwing", die wel is opgenomen in: Fraenkel, 1976, pp. 97-106.



AFBEELDING 3.8 'Uitbreidingsplan Zuid' 1915 door Berlage, met aanpassingen 1916 (zie paragraaf 3.3.4).

§ 3.3.2 'Perspectief-teekeningen' van Berlage (augustus 1915)

Op 29 augustus 1915 leverde Berlage vervolgens de in zijn toelichting al aangekondigde "perspectief-teekeningen" in (afbeelding 3.9 en 3.10), met volgens de begeleidende brief slechts als doel "een beeld [te] geven van de beide voornaamste stadsgezichten, [die] van dienst [kunnen] zijn, wanneer tot de definitieve bebouwing wordt overgegaan."[173] Opvallend aan beide vogelvluchttekeningen is hoe gelijkvormig en terughoudend alle bebouwing is weergegeven, als een 'zee' van voornamelijk gesloten bouwblokken in traditionele stijl, met architectonische verbijzonderingen nabij belangrijke openbare ruimten. Die laatste trekken meer de aandacht en zijn monumentaal gestoffeerd, met bomen, tramlijnen en mensen.

§ 3.3.3 Plantekeningen en plantoelichtingen in de pers (1915-1917)

De vogelvluchten werden van 13 november tot 13 december 1915 tentoongesteld in het Stedelijk Museum.[174] Op 20 november 1915 verschenen de door Berlage als "geteekende toelichtingen" aangeduide perspectieven in zwart-wit in het blad *De Nieuwe Amsterdammer*, inclusief een korte toelichting van Berlage zelf; hierin herhaalde hij nog eens dat de tekeningen uitdrukkelijk niet bedoeld waren om de architecten "een architeckturale aanwijzing te willen geven".[175]

173 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5180, Archief van de Secretarie; Afdeling Publieke Werken, 1915, inv. nr. 7571, nr. 3829; zie: Van de Garde, 1999, p. 43.

174 Van Loghem, 1915, p. 6.

175 Berlage, 1915.



AFBEELDING 3.9 'Amsterdam Zuid gezien van boven de Amstelbrug' 1915 door Berlage.

Publicatie van de plankaart en de toelichting liet echter nog even op zich wachten en ze bleven ook bij de gemeenteraad onbekend. Pas op 21 februari 1916 werd het ontwerp voor het eerst openbaar gemaakt: in het op die datum aan Berlage vanwege zijn zestigste verjaardag aangeboden gedenkboek *Dr. H.P. Berlage en zijn werk*, én in zowel *Algemeen Handelsblad* als *De Telegraaf* vergezeld van Berlages 'Memorie van Toelichting', saillant genoeg zónder de passages die verwezen naar het gedetailleerde plan.[176] Beide keren werd dan ook niet het 'volledige plan' afgedrukt, maar versimpelde plankaarten in zwart-wit; in het gedenkboek een zeer slecht reproduceerbare lichtdruk en in de kranten een overgetrokken versie, met dikkere lijnen, arceringen en grotere letters (afbeelding 3.11 en 3.12).

De basistekening, door B en W op 20 februari 1916 in de gemeentelijke Leeskamer ter inzage gelegd, had oorspronkelijk als schaal 1:5000.[177] Mogelijk betrof het Berlages eigen "definitieve exploitatieplan, hetwelk thans in bewerking is", zoals het in zijn toelichting uit maart 1915 heette.[178] Op deze tekening ontbrak de detaillering van de openbare ruimte, evenals de bijzondere bebouwing. Alleen de bebouwingsklassen en enkele openbare gebouwen stonden aangegeven, zij het in minuscule cijfers en woorden. De gemeentegrens en de eigendomsgrens waren juist duidelijk aanwezig.

176 De Bazel, Gratama & Kalff, 1916, p. 157; Uitbreiding Plan-Zuid, 1916, pp. 9-10; Berlage en het Uitbreidingsplan-Zuid, 1916, pp. 5-6.

177 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 10033, Collectie Stadsarchief Amsterdam: kaarten van stadsgedeelten, nr. 1337 (1915). Zie ook: *Algemeen Handelsblad*, 20 februari 1916, ochtendblad, p. 8.

178 Berlage, 1916a, p. 77. De tekening kan ook door een medewerker van Publieke Werken zijn gemaakt.



AFBEELDING 3.10 'Amsterdam Zuid gezien van boven het Zuiderstation' 1915 door Berlage.

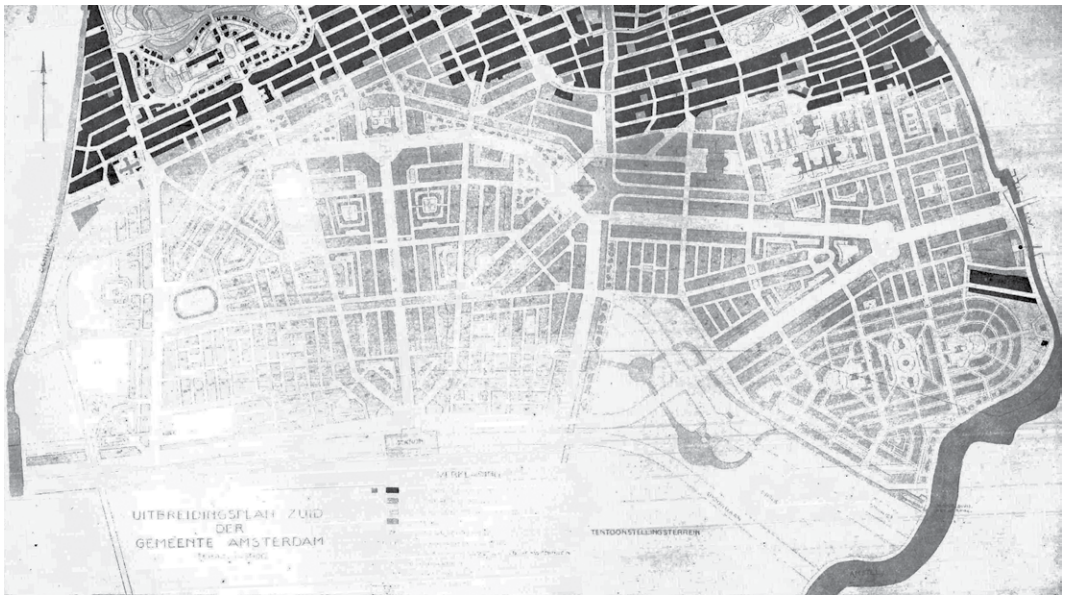
Ook in het *Bouwkundig Woordenboek* van L. Zwiers uit 1916, waarvoor Berlage het lemma 'Stedenbouw' voor zijn rekening nam, werd de lichtdruk afgebeeld (afbeelding 3.11).[179] Bij een samenvatting van Berlages toelichting in het *Bouwkundig Weekblad* van 26 februari 1916 verscheen eveneens de overgetrokken zwart-wit tekening, maar dan zonder arceringen, tezamen met de perspectieven in zwart-wit.[180] Bij de publicatie van de gehele toelichting – nu dus voor het eerst inclusief de eerder weggelaten passages – in drie nummers van *De Bouwwereld* op 1, 8 en 15 maart 1916 werd dezelfde tekening als in het *Algemeen Handelsblad* gebruikt (met als onderschrift "N. "ALG. HBL."").[181]

In de aanloop naar de behandeling in de gemeenteraad op 25 en 26 oktober 1917 werd de plantoelichting ook nog gepubliceerd in kranten als *Het Volk*, *Het Centrum*, *De Tijd* en de *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, maar daarin ontbrak de plankaart.

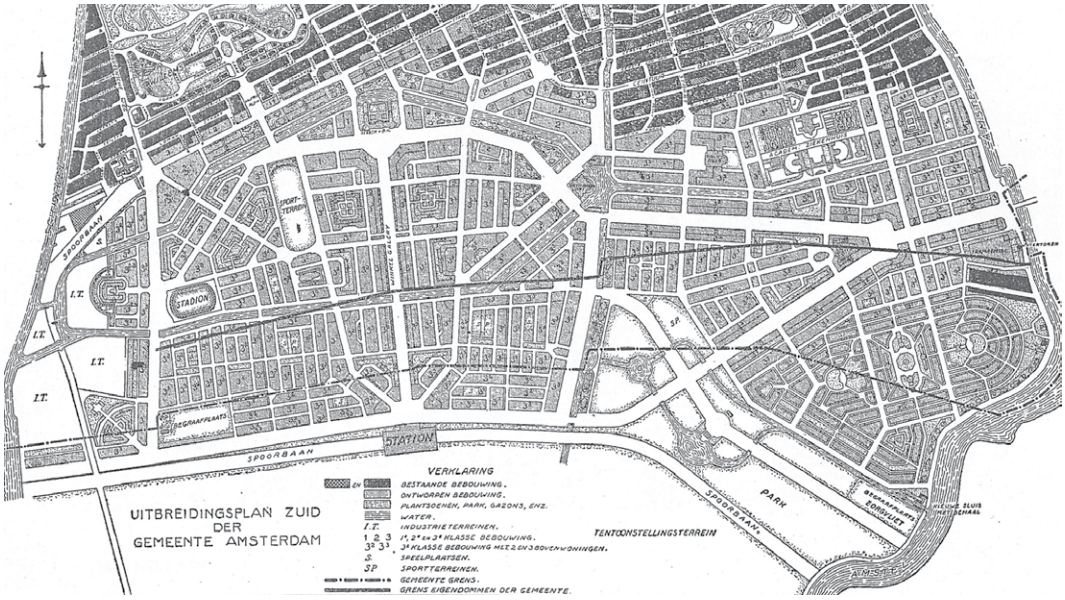
179 Berlage, 1916b, pp. 398-402.

180 Het uitbreidingsplan Zuid der gemeente Amsterdam, 1916.

181 Berlage, 1916a.



AFBEELDING 3.11 Zwart-wit plankaart 1916 in *Dr. H.P. Berlage en zijn werk* en *Bouwkundig Woordenboek*.

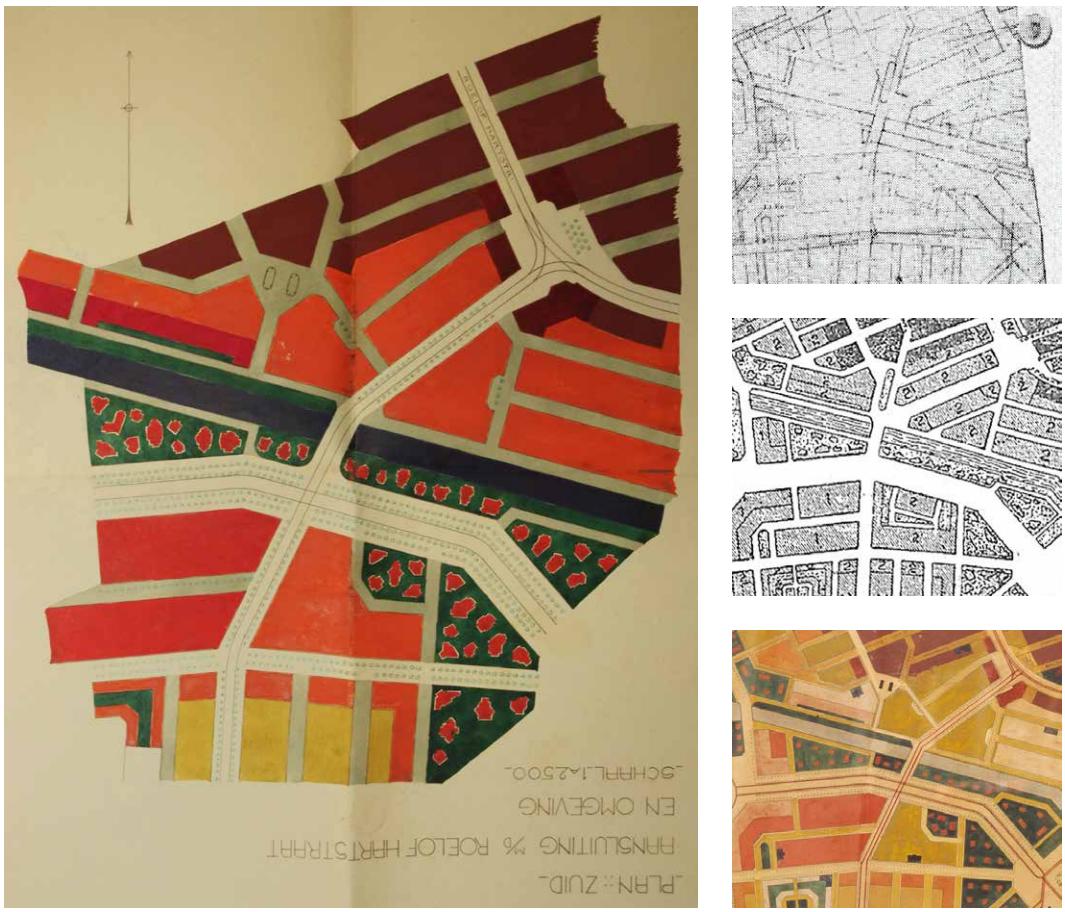


AFBEELDING 3.12 'Overgetrokken' plankaart 1916 in het *Algemeen Handelsblad* en *De Bouwwereld*.

§ 3.3.4 Discussies en aanpassingen (1916)

Over het algemeen waren de reacties op het nieuwe ontwerp positief (zie paragraaf 3.4). Desondanks kreeg Berlage in de loop van 1916 verschillende verzoeken tot kleine aanpassingen. Deze wijzigingen staan in dit onderzoek niet centraal, maar zullen desondanks kort vermeld worden, ook omdat ze een bevestiging vormen van hoe de oorspronkelijke plankaart gezien moet worden.

Voor een vergadering met de raadscommissie Publieke Werken op 30 juni 1916 maakte Berlage twee aangepaste detailtekeningen. De eerste wijziging betrof een soepeler, geknikt verloop van de 'Roelof Hartstraat' (de huidige Beethovenstraat-Joh. M. Coenenstraat), in plaats van de scherpe bocht ter plaatse van de gracht (afbeelding 3.13 links).[182] Deze wijziging is interessant omdat het een aantasting is van de symmetrische hoofdstructuur én omdat het een bewijs vormt voor de hier aangevoerde chronologie van plantekeningen. Zoals te zien is in de eerste schetsen (afbeelding 3.13 rechtsboven), stond Berlage aanvankelijk een kaarsrechte oostelijke stationsstraat voor ogen (de huidige Beethovenstraat), maar in juni 1916 wijzigde hij dit onderdeel en schilderde hij dit gedeelte ook over in zijn oorspronkelijke plankaart, hetgeen duidelijk te zien is aan de donkerder okerkleur (afbeelding 3.13 rechtsonder).[183] In de westelijke vogelvlucht uit 1915 (afbeelding 3.10) en de zwart-wit publicaties van het plan uit februari en maart 1916, in de kranten *Algemeen Handelsblad* en *De Telegraaf* en de vaktijdschriften *Bouwkundig Weekblad* en *De Bouwwereld* (afbeelding 3.13 rechtsmidden), is deze wijziging nog niet doorgevoerd.[184]



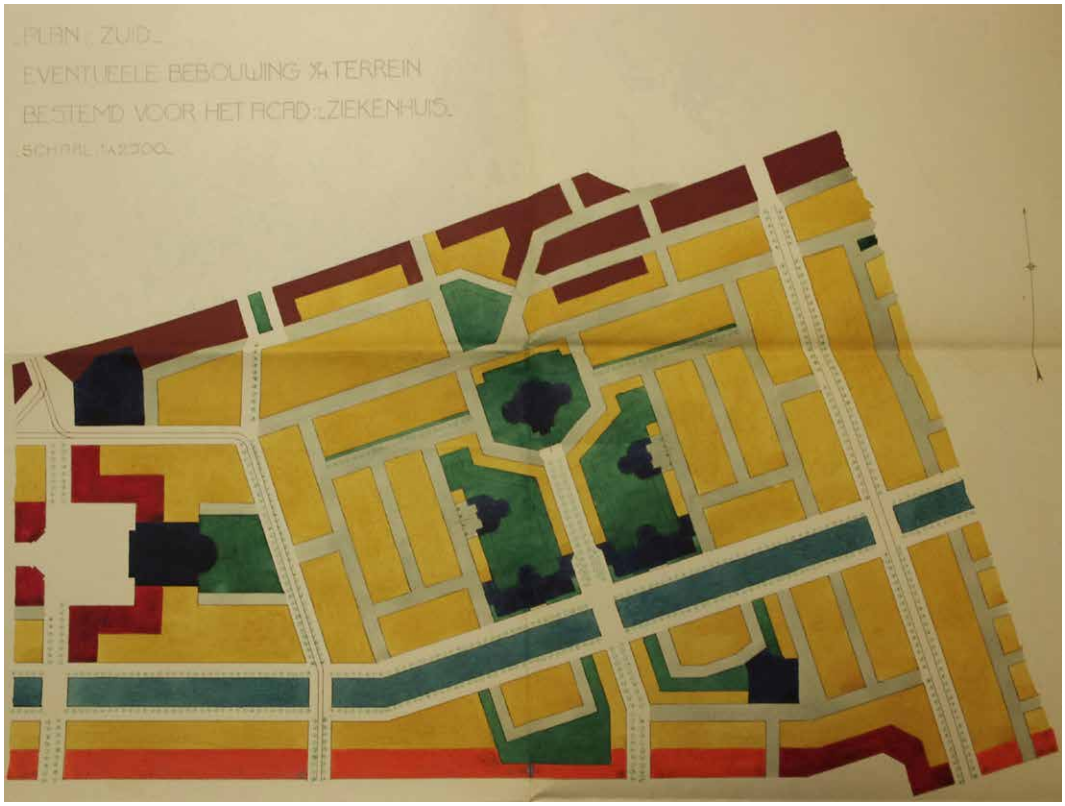
AFBEELDING 3.13 'Aansluiting m/d Roelof Hartstraat en omgeving' (huidige Beethovenstraat-Joh. M. Coenenstraat) 1916 door Berlage (links), oorspronkelijke schets 1915 (rechtsboven), oorspronkelijke plankaart zwart-wit 1916 (rechtsmidden), en plankaart 1915 met correctie 1916 (rechtsonder).

182 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5213, Archief van de Dienst der Publieke Werken, inv. nr. 490, dossier 310, nr. 5535.

183 De schetsen zijn gepubliceerd in: Fraenkel, 1976, p. 45.

184 Bij de uiteindelijke totstandkoming zou de Beethovenstraat nog een extra knik krijgen, zie paragraaf 3.5.1 en afbeelding 3.38.

De andere wijziging bestond uit een bebouwingsvoorstel voor de locatie van het academisch ziekenhuis in het noordoosten van het plangebied, wanneer deze functie toch niet gerealiseerd zou worden (afbeelding 3.14).[185] Deze werd echter niet doorgevoerd in de plankaart, waarschijnlijk omdat de toekomst van het terrein nog onzeker was.



AFBEELDING 3.14 'Eventueele bebouwing v/h terrein bestemd voor het Acad. Ziekenhuis' met woningen en scholen 1916 door Berlage.

Andere wijzigingen uit dezelfde periode waren minder ingrijpend en betroffen de verbreding van de Cornelis Schuytstraat-Breitnerstraat en met name de verbinding van de huidige Apollolaan met de Amstelveenseweg: op aanraden van opdrachtgever Bos verbreedde Berlage de weg langs de gracht (de latere Olympiakade) en kreeg deze ook een "plantsoenaanleg".[186]

Op 31 oktober 1916 stuurde Bos een aangepaste lichtdruk naar de wethouder van Publieke Werken en kon het college van B en W de voordracht gaan voorbereiden.[187]

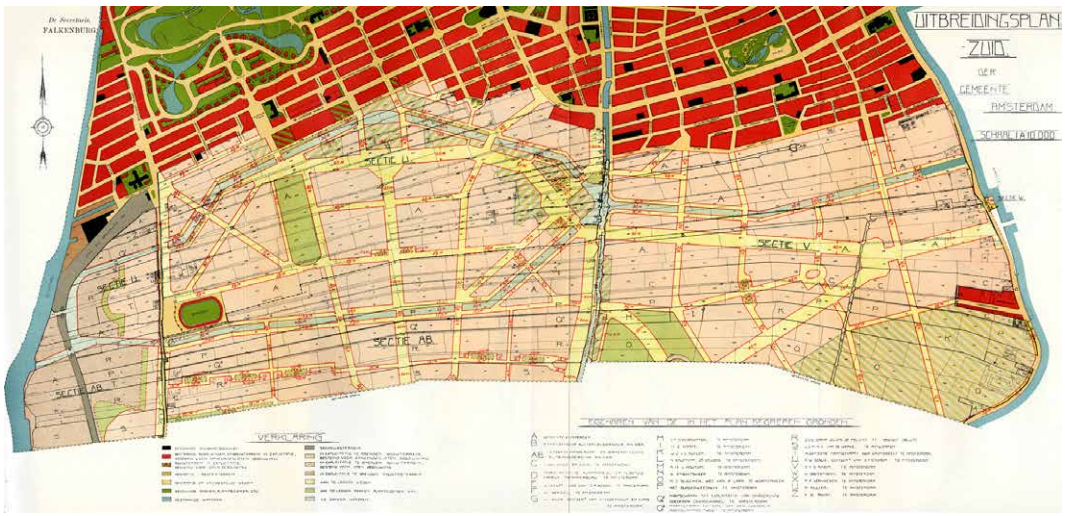
185 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5213, Archief van de Dienst der Publieke Werken, inv. nr. 490, dossier 310, nr. 5535.

186 Van de Garde, 1999, p. 50.

187 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 10033, Collectie Stadsarchief Amsterdam: kaarten van stadsgedeelten, nr. 1354 (1916).

§ 3.3.5 'Geraamteplan' van Berlage en Publieke Werken (1917)

In zijn toelichting had Berlage aangegeven dat het "volledige plan" alleen ter illustratie bedoeld was. Hij was dus een voorstander van het gebruik van een "hoofdwegenplan".[188] Op basis van de laatste versie van het ontwerp tekende Berlage – mogelijk in overleg met Publieke Werken – een zogenoemd 'geraamteplan', dat alleen onderscheid maakte tussen "wegen" in geel, "parken, plantsoenen enz." in groen, "grachten" in blauw, "aaneengesloten bebouwing" in roze (dat ook was gebruikt voor het ziekenhuisterrein) en "open bebouwing" in gearceerd roze-groen (afbeelding 3.15).[189] Alle breedtes van wegen en grachten werden vermeld, evenals de onderliggende polderstructuur inclusief eigenaren. Daardoor was ook te zien dat het meest zuidelijk gelegen plandeel nog niet tot de gemeente behoorde (dit werd niet afgebeeld) en dat van het binnen de gemeente gelegen deel de helft nog niet in eigendom was (aangegeven met een stippellijn).



AFBEELDING 3.15 'Geraamteplan' 1917 door Berlage en Publieke Werken.

§ 3.3.6 'Zuidelijk Uitbreidingsplan' van Publieke Werken (1917)

Daarmee toonde het geraamteplan duidelijk als een 'onaf' plan. De oorspronkelijke plankaart van Berlage maakte de gemeente echter niet openbaar, vermoedelijk omdat die uitgewerkte profielen en details bevatte die op bezwaren stuitten. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een kritische brief van de directeur Gemeentetram, die geen heil zag in de door Berlage getekende tramlijnen (de rode lijnen in afbeelding 3.8). Maar hij stelde: "Reden om tegen Dr. Berlage's plan, zooals het daar ligt, verzet aan te teekenen, heb ik intusschen niet; vooral omdat in de openbaar geworden, officieele teekeningen geen tramlynen zyn aangegeven."[190]

188 Van de Garde, 1999, p. 48.

189 B en W Amsterdam, 1917, p. 931.

190 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5213, Archief van de Dienst Publieke Werken, inv. nr. 446, dossier 47, no. 9671.

Om die reden werd waarschijnlijk in de loop van 1917 een 'presentatiekaart' vervaardigd door Publieke Werken: de bekende 'rode' plankaart (afbeelding 3.16). De dienst staat linksonder ook als auteur vermeld. Wanneer met een loep gekeken wordt is duidelijk te zien dat hiertoe de bebouwing op de meest recente lichtdruk bruin en rood werd ingekleurd en dat deze van schaduwranden werd voorzien. Zo had men toch een compleet beeld, naast het abstractere en tot de gemeentegrens lopende officiële geraamteplan.

Wanneer de presentatiekaart vergeleken wordt met de oorspronkelijke plankaart valt meteen het verschil in 'toon' op. De presentatiekaart liet de openbare ruimte geheel onuitgewerkt en legde door de rode kleur de nadruk op de grote hoeveelheid te realiseren bebouwing, een voorbeeld van symbolisch tekengebruik.[191] In de oorspronkelijke plankaart ging juist veel meer aandacht uit naar de openbare ruimte inclusief details als bomenrijen en profielen. Bovendien bevatte de oorspronkelijke plankaart zoals gezegd details over gebouwen van "bijzondere beteekenis", afgebeeld in transparant rood ("met een karmijnkleur aangegeven").[192] Op de presentatiekaart werden de bebouwingsklassen niet met verschillende kleuren aangegeven, maar net zoals in de lichtdruk met minuscule Romeinse cijfers. De originele plankaart had door zijn kleurgebruik en detailniveau dus een evenwichtiger focus, namelijk op de openbare ruimte én op de bebouwingsklassen.

In de paragrafen 3.7. 3.8 en 3.9 zullen we zien dat de oorspronkelijke plankaart beter de originele bedoelingen van Berlage en de betekenis van zijn begrippen kan verklaren. Het is echter belangrijk te beseffen dat alle contemporaine commentatoren zich baseerden op het geraamteplan en de presentatiekaart (en de zwart-wit versie daarvan). Welke commentatoren dat waren wordt nu eerst besproken in paragraaf 3.4.



AFBEELDING 3.16 'Zuidelijk uitbreidingsplan' 1917 door Publieke Werken.

191 Zie voor dit begrip paragraaf 2.4.1.

192 Berlage, 1916a, p. 76.

§ 3.4 Teksten van tijdgenoten

§ 3.4.1 Vakgenoten

De eerste artikelen over het Plan Zuid in zowel kranten als vaktijdschriften betroffen zoals gezegd geen inhoudelijke reacties, maar slechts letterlijke weergaven of samenvattingen van Berlages 'Memorie van Toelichting', soms vergezeld van de plankaart.[193]

In het reeds aangehaalde boek ter gelegenheid van Berlages zestigste verjaardag besprak K.P.C. de Bazel wel de stedebouw van Berlage, maar het kersverse Plan Zuid besloeg daarbij niet meer dan een alinea, waarin hij het ontwerp prees omdat het "den geest van [de] moderne en naaste toekomstmensch grootendeels [zal] kunnen bevredigen", ondanks de "schijnbaar onnoodige opzettelijkheden" en de "verslaving aan axiale symmetrie".[194]

Naar aanleiding van de publicatie van Berlages toelichting in het *Bouwkundig Weekblad* in februari en maart 1916 verscheen een reeks citaten van vakgenoten over de invloed die Berlage tot dan toe had gehad op de Nederlandse bouwkunst, en ook daarbij was de toon overwegend positief – al betrof dit natuurlijk niet specifiek zijn stedebouwkundige plannen, laat staan het Plan Zuid.[195]

De eerste echte professionele 'kritiek' op het Plan Zuid verscheen later dat jaar nota bene in het Duitse vakblad *Der Städtebau* en werd geschreven door Berlages vriend M. Eisler.[196] De beschrijving van het plan "*des großen Baumeisters*" was dan ook zeer lovend, aan de hand van de perspectieftekeningen en de slecht leesbare zwart-witte plankaart.[197]

Ook de tweede 'recensie' van Berlages plan kwam van een bekende. Deze verscheen op 9 december 1916 in vakblad *De Ingenieur*.[198] Het betrof een uitgeschreven voordracht die directeur van Publieke Werken Bos op 7 juli 1916 had gehouden over de 'Uitbreidingen van Amsterdam'. Hierin plaatste Berlages opdrachtgever het nieuwe uitbreidingsplan in een historische context. Vreemd genoeg werd daarbij het afgekeurde plan van Lambrechtsen uit 1899 veel groter afgedrukt dan de beide plannen van Berlage. In diens plan uit 1900 liet Bos letterlijk zien "hoe de ontworpen ringbaan een streep door de rekening maakte": dwars door het plangebied – noordelijker dan uiteindelijk gerealiseerd – was een breed spoortracé getekend.[199]

Daarna bleef het bijna een halfjaar stil in de vakbladen, mogelijk in afwachting van de behandeling van het plan in de gemeenteraad.

193 Zie voor het overzicht paragraaf 3.3.3.

194 De Bazel, 1916, p. 56.

195 De invloed van dr. Berlage of de ontwikkeling der Nederlandsche bouwkunst, 1916. Vermeldenswaard zijn wel de reacties van M.J. Granpré Molière ("Het schijnt mij evenwel een dwaling, te willen verwachten dat de vormgeving van deze bouwmeester voor de komende tijd van primaire betekenis zou zijn") en vooral M. de Klerk ("M.i. is Berlage reeds een tiental jaren niet meer toonaangevend" en "Berlage verstaat spel en taal der vormen niet, terwijl deze toch door alle stijlen heen, hoe uiteenloopend ook, de eigenlijke schoonheid voortgebracht hebben").

196 Eisler, 1916.

197 Eisler, 1916, p. 112.

198 Bos, 1916.

199 Bos, 1916, p. 968.

Op 1 augustus 1917 publiceerde tijdschrift *Architectura* de uit *De Telegraaf* overgenomen tekst van het voorstel van B en W (zie paragraaf 3.4.2), inclusief het eerste deel van de 'Memorie van Toelichting', namelijk zonder het gedeelte over de wijze van bebouwing.[200]

Kort daarna werd Berlages ontwerp op 15 en 22 augustus 1917 voor het eerst enigszins kritisch besproken, in *De Bouwwereld* door J.H.W. Leliman, die het plan uit 1900 ook al bekritiseerd had.[201] Verwijzend naar zijn bespreking uit 1904 schreef Leliman dat er weliswaar "veel meer eenheid en overzichtelijkheid in gebracht" was, maar "de wijzer slaat nu naar de andere zijde door."[202] Aan de hand van de plannen uit 1900 en 1916 (net als een jaar eerder de 'overgetrokken' zwart-wit kaart) liet Leliman zien dat het nieuwe ontwerp volgens hem de "*Barocke*" kant van Sitte belichaamde.[203] De voornaamste kritiek van Leliman betrof echter de risico's van het niet uitvoeren van wezenlijke plandelen die buiten de gemeente- of eigendomsgrenzen lagen:

"Het "scharnier" van het geheele plan is het Zuiderstation. Dat is de clou en het uitgangspunt van het ontwerp. Is echter de totstandkoming reeds verzekerd in den vorm dien Dr. Berlage zich blijkbaar gedacht heeft? Het ware natuurlijk vrij ongemotiveerd het geheele monumentale stratennet te laten uitloopen op een onbeteekenend buurtstation, een halte in den trant van het Muiderpoortstation, waar nu en dan een locaaltrein stopt. Het geheele plan staat en valt met de stichting van een monumentaal station, dat als pendant van de Academie van Beeldende Kunsten de hartader van het gehele plan afsluit. Komt nu dat station onverhoopt niet tot stand, dan wordt het plan vrijwel onbegrijpelijk. De 60 m. breede straat, die als een "*via triumphalis*" stadwaarts leidt, wordt alleen gewettigd als hoofdtoegang en voornaamste verkeersader van dit stadsgedeelte."[204]

Woorden van gelijke strekking schreef Leliman over het stationsplein, het park en de tuinstad, zeker nu B en W van plan waren om alleen de hoofdlijnen van het plan vast te stellen: "zoo zullen nog wel meerdere verleidelijkheden van het plan allengs illusies blijken."[205]

Op 16, 23 en 27 februari 1918, dus inmiddels na de goedkeuring in de gemeenteraad, verscheen de laatste contemporaine bespreking van het Plan Zuid, door niemand minder dan J. Stübben in de *Deutsche Bauzeitung*. Het lange artikel ging vergezeld van foto's van de binnenstad en van vier tekeningen: het plan uit 1900 (afbeelding 3.4), het plan uit 1915 (ook een overgetrokken versie met Duitse namen erin), een kaart die de inpassing in de stad toonde en het geraamteplan tot aan de gemeentegrens.[206] Stübben was behoorlijk kritisch over het ontwerp, met name over de "*Gartenstadt*", omdat de blokdiepte van 30 meter te weinig ruimte zou bieden aan een tuinstadbebouwing met voortuinen.[207] Sowieso bevreemdde het Stübben dat de verschillende prijscategorieën niet zichtbaar waren in verschillende blokmaten.[208] Ook uitte hij zijn twijfels bij de uitvoerbaarheid van de openbare gebouwen, inclusief het station. Verder vormt de recensie een bewijs voor het feit dat de originele

200 Amsterdam. Het Uitbreidingsplan-Zuid, 1917.
201 Leliman, 1917.
202 Leliman, 1917, p. 253.
203 Leliman, 1917, p. 254.
204 Leliman, 1917, p. 256.
205 Leliman, 1917, p. 263.
206 Daarnaast bevat het stuk vreemd genoeg drie foto's van de Amsterdamse binnenstad.
207 Stübben, 1918, p. 68.
208 Stübben, 1918, p. 73.

plankaart niet bekendgemaakt was, want Stübben meldde dat de loop van de trambanen ontbrak en over het openbare-ruimtenetwerk schreef hij: "*ihre Profilierung und Bepflanzung ist leider nicht angegeben*."[209]

§ 3.4.2 Bestuurders

Het complete ontwerp inclusief toelichting werd door het college van B en W zoals gezegd pas op 20 februari 1916 openbaar gemaakt, min of meer onder druk van het verschijnen van de feestbundel ter gelegenheid van Berlages zestigste verjaardag. Op 20 april 1916 werd het ontwerp besproken in de gemeenteraad en op 30 juni van dat jaar hield Berlage een toelichting voor de raad, waarna hij aan de slag ging met de reeds besproken wijzigingen.

Nadat alle gewenste veranderingen in 1916 waren doorgevoerd en verschillende commissies kennis hadden kunnen nemen van Berlages ontwerp, werd pas op 27 juli 1917 het complete 'Plan van uitbreiding voor het zuidelijk gedeelte der Gemeente' voorgedragen aan de gemeenteraad.[210] Dit gebeurde onder voorzitterschap van burgemeester J.W.C. Tellegen, oud-directeur van de Dienst Bouw- en Woningtoezicht. De voordracht telde twaalf pagina's, waarin de geschiedenis inclusief de laatste wijzigingen en de opzet werden toegelicht, en ging vergezeld van een "veronderstellenderwijs" "door dr. Berlage in details uitgewerkt plan" (vermoedelijk de presentatiekaart, afbeelding 3.16, maar deze werd niet opgenomen in het *Gemeenteblad*), het officiële goed te keuren geraamteplan (afbeelding 3.15, wel opgenomen in het *Gemeenteblad*), Berlages 'Memorie van Toelichting' en het advies van de Gezondheidscommissie van 14 maart 1916.[211]

Opvallend is de kritische toon van de Gezondheidscommissie. De commissie klaagde over de geringe hoeveelheid groen in het ontwerp, in de vorm van parken en speelplaatsen, en over het ontbreken van profieltekeningen.[212] Daarnaast diende het terrein voor het academisch ziekenhuis volgens de Gezondheidscommissie "voor dit doel [te] worden opengehouden, en in geen geval voor aanleg van woonstraten worden verkaveld"; het geraamteplan toonde zoals gezegd echter 'aaneengesloten bebouwing' ter plaatse.[213] Een laatste kritische kanttekening gold de "zeer intensieve bebouwing" in het zuidwestelijke plangedeelte, die de commissie liever vervangen zag door vrijstaande laagbouw.[214]

In de voordracht van B en W zelf valt op dat de focus meer economisch dan esthetisch was.[215] B en W gaven het geraamteplan, wijs geworden door de trage voortgang van het eerste Plan Zuid, "een zoo sober mogelijk karakter".[216] Een uitzondering werd gemaakt voor het gedeelte ten noorden van de

209 Stübben, 1918, pp. 73 en 68.

210 B en W Amsterdam, 1917. Tevens in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5180, Archief van de Secretarie; Afdeling Publieke Werken, 1917, inv. nr. 7720, nr. 3326.

211 B en W Amsterdam, 1917, p. 892.

212 B en W Amsterdam, 1917, p. 921.

213 Zo geciteerd in: Amsterdam. Het Uitbreidingsplan-Zuid, 1917, p. 249.

214 B en W Amsterdam, 1917, p. 925.

215 Bock, 1975, p. 70.

216 B en W Amsterdam, 1917, p. 891.

noordelijke gracht, ook omdat dit gebied al was opgehoogd. Van dit gebied werd een gedetailleerde plantekening inclusief voorgevelrooilijnen bijgevoegd. Verder benadrukten B en W dat dat veel details nog onderwerp waren van nadere uitwerking. Een enkele keer werden gedetailleerde alternatieven beschreven, zoals voor het ziekenhuisterrein: "Mocht uw College in zake de voorziening in het gebrek aan gasthuisruimte een beslissing in anderen zin nemen, dan is door dr. Berlage voor de ter plaatse vrijkomende ruimte reeds een ander fragment ontworpen, dat volledig in het plan past."[217] Tot slot stelden B en W dat de hoeveelheid parkterrein wel meeviel, vanwege de groene hoofdwegen, en dat geprobeerd zou worden meer laagbouw te bevorderen.

De behandeling door de gemeenteraad vond plaats in een avondzitting op donderdag 25 oktober en een middagzitting op vrijdag 26 oktober 1917. Uiteindelijk werd de voordracht van B en W "zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd".[218] Omdat alle raadsleden zich bewust waren van de vertraging van twaalf jaar eerder en de financiële gevolgen daarvan (de nog niet onteigende bouwgrond was bijvoorbeeld veel duurder geworden), leek geen van de aanwezigen het plan te willen blokkeren. Desondanks was een aantal leden weinig "enthusiast" – een raadslid vond het zelfs "afgeroomde melk" ten opzichte van het vorige plan.[219] SDAP-wethouders W.H. Vliegen van Publieke Werken en F.M. Wibaut van Volkshuisvesting moesten in twee termijnen dan ook genoeg kritische vragen beantwoorden.

Inhoudelijk spitste de kritiek zich vooral toe op de financiële onderbouwing en op de geringe hoeveelheid "ruimte" en "groen" in het ontwerp.[220] Ook lagen volgens enkele sprekers – de kritiek van Leliman in *De Bouwwereld* indachtig – enkele belangrijke onderdelen buiten de gemeentegrenzen. Een laatste punt van kritiek betrof de grote hoeveelheid gesloten bebouwing. Meerdere sprekers gaven aan dat ze hier niet van gecharmeerd waren en pleitten voor een grootschaliger toepassing van open bebouwing of laagbouw, met name aan de zuidkant (de landschappelijke kant), en meer villa's waar het kon.

In de beantwoording pareerden Vliegen en Wibaut alle bezwaren, vooral met financiële argumenten. Op voorhand stond eigenlijk al vast dat het plan zou worden geaccepteerd, omdat stilstand grote achteruitgang zou inhouden.

§ 3.4.3 Journalisten

De gewone Amsterdammer had al meerdere malen kennis kunnen nemen van de plannen van Berlage, dat wil zeggen: van de perspectieftekeningen. In november 1915 waren die te zien geweest in het Stedelijk Museum en op 20 november 1915 hadden ze in *De Nieuwe Amsterdammer* gestaan.[221]

217 B en W Amsterdam, 1917, p. 893. Dit is het eerder aangehaalde deelontwerp in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5213, Archief van de Dienst der Publieke Werken, inv. nr. 490, dossier 310, nr. 5535.

218 Gemeenteraad Amsterdam, 1917, p. 2056.

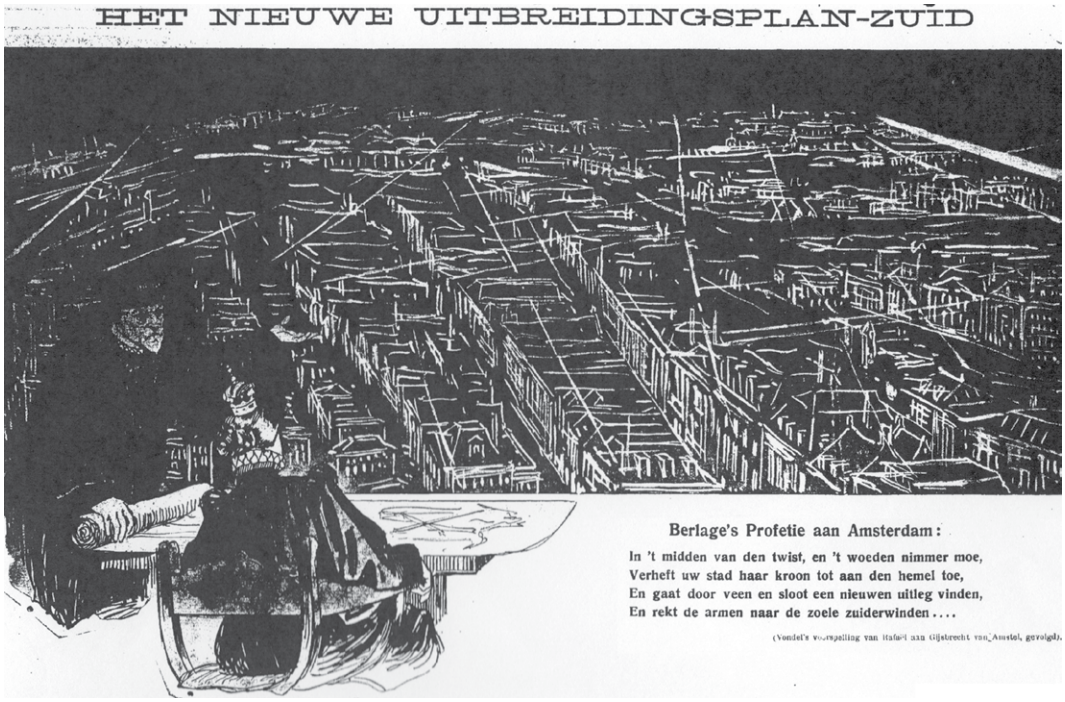
219 Gemeenteraad Amsterdam, 1917, pp. 1983, 1971.

220 Gemeenteraad Amsterdam ,1917, pp. 1972, 1980, 1990, 1996, 1998, 2022, 2035, 2037 en 2049.

221 Berlage, 1915.

Zoals vermeld in paragraaf 3.3.3 werd de plankaart pas op 21 februari 1916 openbaar gemaakt in het *Algemeen Handelsblad* en *De Telegraaf*, maar deze publicatie en de krantenberichten daarna betroffen steeds letterlijke weergaven of samenvattingen van hetzij Berlages toelichting, hetzij later de voordracht van B en W; er werd dus geen commentaar op geleverd.[222]

Een uitzondering daarop was de spotprent van de bekende cartoonist *avant la lettre*). Braakensiek, in weekblad *De Amsterdammer* van 27 februari 1916 (afbeelding 3.17).[223] De wekelijkse tekeningen van Braakensiek waren berucht en naar de publicatie werd met verwachting en vrees uitgekeken.[224] De tekening toonde doctor Berlage in zijn toga die zijn plan presenteerde aan de zogeheten Stedenmaagd, als personificatie van de stad. Het bijschrift vermeldde een 'profetie', een variatie op de voorspelling van de aartsengel Rafaël aan het einde van Vondels *Gysbreght van Aemstel* uit 1637.[225] Opvallend aan de prent is de geringe overeenkomst tussen de tekeningen in de spotprent (vogelvlucht in wit-op-zwart en plankaart op tafel) en de ordentelijke tekeningen van Berlage. Braakensiek toonde de nieuwe uitleg als een chaotisch lijnenspel, met steeds meer wanorde naarmate het oog verder reikt. Hiermee verwoordde hij een negatief toekomstbeeld en daarmee mogelijk de angst van veel burgers.



AFBEELDING 3.17 Spotprent 1916 door Braakensiek.

222 Zie over de voordracht van B en W: *Algemeen Handelsblad*, 2 augustus 1917, ochtendblad, p. 2; *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 2 augustus 1917, ochtendblad, p. 2, avondblad, p. 1.

223 Braakensiek, 1916, p. 11. Sinds 1925 heet dit tijdschrift *De Groene Amsterdammer*.

224 Zie voor een uitgebreide analyse van deze spotprent: Stieber, 2006, pp.254-261.

225 Vondel, 1994, p. 107. Bij Vondel luidden de laatste twee regels: "En gaet door vier en ys een andre weereld vinden, En dondert met geschut op alle vier de winden. "

Iets meer informatie kreeg de geïnteresseerde leek via de bespreking in het *Algemeen Handelsblad* van de "voordracht met lichtbeelden" die Berlage op 28 april 1916 over het ontwerp hield in café-restaurant Parkzicht aan de Hobbemastraat.[226] Hier herhaalde Berlage zijn historische visie op stedebouw en bewandelde hij dezelfde weg als in de 'Memorie van Toelichting'. De vermelding van deze lezing in de krant is echter geen journalistieke bron.

Pas een krap jaar later viel er weer iets bijzonders te melden, namelijk over de aanleg van een tweetal wandelwegen tussen Amstel en Amstelveenseweg.[227] Met name de tweede, "zuidelijke wandelweg" van "15 M." breed kreeg veel aandacht, ook in *De Amsterdammer* van 24 maart 1917, waar deze werd toegelicht aan de hand van een (oude) plankaart met allerlei ingeschreven termen, die we nog zullen tegenkomen in paragraaf 3.8 en 3.9 (afbeelding 3.18).[228] Hetzelfde artikel stelde kritisch: "In vergelijking met de hoofdwegen in het plan Berlage, kunnen wij den nieuwen wandelweg gerust "een wegje" noemen. Immers de breedten der wegen plan-Berlage varieeren tusschen 30 en 60 M. (Ten vergelijke diene dat de Ceintuurbaan een breedte van 30 M. beslaat)."[229]



AFBEELDING 3.18 Plankaart 1917 in *De Amsterdammer*.

Een laatste inhoudelijk commentaar in kranten uit de periode van voor de totstandkoming stond in het *Algemeen Handelsblad* van 22 oktober 1917, vlak voor de behandeling in de gemeenteraad.[230] De krant bleek "een beetje sceptisch" te staan tegenover het ontwerp, met name vanwege de grote onzekerheden die de lange uitvoering ten gevolge zou hebben. Ook vroeg de krant zich af of de grondprijspolitiek wel houdbaar zou blijken, evenals de "wondermooie, 60 Meter breede winkelallees [...] aan het randje van de stad". Maar: "Mogen sceptici het als een droom beschouwen – een schoone droom is het wel."[231]

226 *Algemeen Handelsblad*, 29 april 1916, avondblad, p. 10.
227 *Algemeen Handelsblad*, 21 maart 1917, avondblad, p. 6.
228 Het uitbreidingsplan Zuid. Een nieuwe wandelweg, 1917, p. 10.
229 Het uitbreidingsplan Zuid. Een nieuwe wandelweg, 1917, p. 10.
230 De nieuwe stad in het Zuiden, 1917.
231 De nieuwe stad in het Zuiden, 1917, p. 5.

§ 3.5 Totstandkoming en recente beschrijvingen

§ 3.5.1 Totstandkoming

Het duurde echter geruime tijd voordat men een aanvang maakte om die droom te realiseren. De totstandkoming staat in dit onderzoek zoals gezegd niet centraal.[232] Omdat de door Berlage en zijn tijdgenoten gebruikte woorden (taaltekens) echter niet alleen naar de getekende objecten (beeldtekens) verwijzen, maar soms ook naar de gebouwde objecten, is het wel noodzakelijk kort stil te staan bij de vraag in hoeverre het Plan Zuid gerealiseerd is volgens de plannen van Berlage.

Grofweg valt de totstandkoming van het Plan Zuid uiteen in twee delen: een eerste periode tot ongeveer 1928 waarin Berlages uitgangspunten redelijk trouw gevolgd werden en een tweede waarin toenemende kritiek leidde tot talrijke en later ook ingrijpende aanpassingen. Voor het overzicht zijn in de paragrafen 3.7, 3.8 en 3.9 plananalyses van het oorspronkelijke plan uit 1915 en de gerealiseerde werkelijkheid in 2015 opgenomen. De wijzigingen van voor en na 1928 worden hieronder gegroepeerd in negen fasen of thema's (overeenkomend met de Romeinse cijfers in afbeelding 3.24).

Nog voordat men begonnen was met bouwen kwam in december 1917 al de eerste tegenslag voor het Plan Zuid: het Zuiderstation werd van rijkswege op de lange baan geschoven.[233] Hierop wilde Berlage zijn plan wijzigen, maar de gemeenteraad vond dat niet nodig.[234] Het uitblijven van het station zou exemplarisch blijken, want ondanks een in 1918 door de architecten B. Bijvoet en J. Duiker gewonnen prijsvraag voor de academie van beeldende kunsten werd ook dit openbare gebouw in 1922 afgelast.[235] Uiteindelijk zou bijna geen van de door Berlage geplande openbare gebouwen gerealiseerd worden en dientengevolge kwam van de in hun nabijheid geplande pleinen ook weinig terecht. Het in de woorden van Berlage "belangrijkste kruispunt van Plan-Zuid", het plein voor de geplande academie, werd zelfs nooit meer dan een brede groenstrook in de Apollolaan.[236] Bij de kruising van de drie hoofverkeerswegen zou in 1931 de 'Wolkenkrabber' van J.F. Staal verrijzen, op de plek van het kunstenaarshuis in 1934 de Apollohal en het Apollo Paviljoen naar een ontwerp van A. Boeken (tussen 1961 en 1975 uitgebreid tot Apollo Hotel door A. Bodon), op de plek van de academie in 1962 het Hilton Hotel van H.A. Maaskant en waar het zogeheten volkshuis had moeten komen in 1970 het Okura Hotel van B. Bijvoet en G. Holt – veel hotels dus, maar geen openbare gebouwen.

Een tweede, kleinere belemmering kwam eveneens voordat er goed en wel gebouwd was: in 1919 breidde de destijds in de gemeente Nieuwer-Amstel (nu Amstelveen) gelegen begraafplaats Zorgvlied uit. Nadat het zuidelijk plangebied in 1921 dan eindelijk Amsterdams grondgebied was geworden, zou in 1926 een tweede uitbreiding volgen.[237] Hierdoor kon Berlages park tot aan de Amstel niet langer gerealiseerd worden, waardoor men op zoek moest naar een nieuwe locatie.

232 Gedetailleerde beschrijvingen van gerealiseerde deelplannen en architectuur zijn er in overvloed, zie o.a.: Fraenkel, 1976, pp. 58-85; Van der Hoeven & Louwe, 1985, pp. 113-123; Gaillard & Dokter, 1992, pp. 22-45, pp. 74-84; Bolhuis, Hartman, Mattie, Meijer, Oostenbrink, Roosenbeek, Schilt & Stissi, 2000.

233 *Algemeen Handelsblad*, 13 december 1917, ochtendblad, p. 7.

234 *Algemeen Handelsblad*, 19 januari 1918, ochtendblad, p. 3.

235 Van de Garde, 1999, pp. 60-62; Het Vaderland, 21 januari 1922, ochtendblad, p. 3.

236 Van de Garde, 1999, p. 60; Van Rossem, 1992, p. 18, stelt: "[Het] heeft zo weinig betekenis dat het zelfs geen naam heeft gekregen." Sinds 1919 stond het bekend als August Allebéplein (naar een van de academiedirecteuren), maar in 1960 ging die naam over op een winkelplein in Overtoomse Veld, zie: Wiersma, 1987, p. 19.

237 Slot, 1996, p. 61; Van Rossem, 1992, p. 21.

Als derde moet worden opgemerkt dat de eerste deelplannen die werden uitgewerkt door Publieke Werken bijna allemaal licht gewijzigd waren ten opzichte van Berlages "volledige plan" – dit was uiteraard een gevolg van de aard van het geraamteplan. Men begon dus tussen 1919 en 1923 met de strook ten noorden van het Noorder Amstelkanaal, van west naar oost. Verder valt op dat het door Berlage in 1916 ontworpen alternatief voor het ziekenhuisterrein als enige geheel volgens Berlages plan werd uitgevoerd (de paarse lijnen in afbeelding 3.22). Andere vroege deelplannen volgden qua straatwanden redelijk de loop van wegen uit het geraamteplan (de rode lijnen in afbeelding 3.22); daarbinnen werd Berlages principe van 'gesloten' woonbuurtjes vrijer gevolgd. Een enkele keer werd in de deelplannen ook een hoofdweg aangepast, zoals de door Berlage al gewijzigde Beethovenstraat, die bij de deelplannen van Publieke Werken uit 1923 nog een extra knik kreeg ter hoogte van het kanaal.

In datzelfde jaar kreeg het Plan Zuid ook flinke kritiek, in een artikel van H. Cleyndert, fervent natuurbeschermer en lid van het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw (NIVS), in het daaraan gelieerde *Tijdschrift voor Volkshuisvesting*.[238] Belangrijk punt van kritiek was dat er volgens Celyndert te veel voor arbeiders gebouwd werd, hetgeen mede leidde tot een vierde wijziging van Berlages ontwerp.[239] Tot 1923 waren de woningen inderdaad vooral in opdracht van woningbouwverenigingen gerealiseerd; een uitzondering vormde de particuliere bouw ten noorden van de Amstellaan (de huidige Vrijheidslaan). Alle ontwerpen waren echter sowieso van de hand van door de Schoonheidscommissie geselecteerde architecten, bijna zonder uitzondering vertegenwoordigers van de Amsterdamse School.[240] Zonder hier uitgebreid op deze bouwstijl in te gaan zijn daarbij twee zaken van belang. Om te beginnen stond de rationalistische Berlage getuige verschillende publicaties op gespannen voet met deze architecten.[241] Niet voor niets contrasteren de expressieve gevelontwerpen die het Plan Zuid grote faam hebben bezorgd sterk met de traditionele gevels uit Berlages perspectieven, die eerder lijken op de gevels van zijn sociale huurwoningen aan de Toldwarsstraat en de Tolstraat (vergelijk afbeelding 3.19, 3.9 en 3.10); al bleken de architecten van de Amsterdamse School uiteindelijk misschien wel beter in staat om Berlages 'blokbouw' te realiseren (zie paragraaf 3.9.3). Bijkomend nadeel van de bouwstijl was vervolgens dat veel sociale huurwoningen veel duurder werden dan gepland en daarmee onbetaalbaar voor de arbeidersklasse. Ook werd steeds vaker door particuliere ondernemers gebouwd. Deze wijziging van Berlages ontwerp was dus tweeledig: tijdens de realisatie verschoof het karakter van arbeiderswijk naar luxe wijk (waarmee Cleyndert zijn zin kreeg) en kreeg de expressieve bebouwing de overhand (ten koste van de openbare ruimte).



AFBEELDING 3.19 Woningbouw Toldwarsstraat 1907 door Berlage (links) en Vrijheidslaan 1921 door De Klerk (rechts).

238 Cleyndert, 1923, zie ook: Fraenkel, 1976, p. 59.

239 Cleyndert, 1923, p. 252, zie ook: Van der Hoeven & Louwe, 1985, p. 112.

240 Zie: Beek, 1992.

241 Zie: Vermeer, Rebel & Stissi, 2010, pp. 168-169; M. De Klerk in: De invloed van dr. Berlage of de ontwikkeling der Nederlandsche bouwkunst, 1916, p. 322; Berlage, 1923, p. 230.

Een vijfde wijziging was weer kleiner van aard, maar niet minder ingrijpend. Omdat Amsterdam de Olympische Spelen van 1928 mocht organiseren, zou er tegenover het bestaande stadion een nieuw stadion gebouwd worden, naar een ontwerp van J. Wils (afbeelding 3.20). Hiervoor was echter meer ruimte nodig dan beschikbaar was tussen het Noorder en Zuider Amstelkanaal en daarom werd het laatste naar het zuiden omgebogen. Aangezien deze ombuiging al direct ten westen van de geplande stationsstraat werd ingezet, impliceerde dit het afstappen van de symmetrie in het westelijk plandeel: de westelijke stationsstraat zou het kanaal anders gaan kruisen dan de oostelijke. Bovendien zou het oude stadion na de Spelen worden afgebroken, waardoor een gat geslagen werd in Berlages oorspronkelijke plan. Een kleinschaliger gevolg van de Olympische Spelen was dat de door Berlage ontworpen ijsbaan werd aangelegd als oefenterrein, het tegenwoordige Olympiaplein (zie afbeelding 3.32).



AFBEELDING 3.20 Luchtfoto juli 1928, met de twee stadions tegenover elkaar, de Zuidelijke Wandelweg en het begin van het talud voor de spoorbaan.

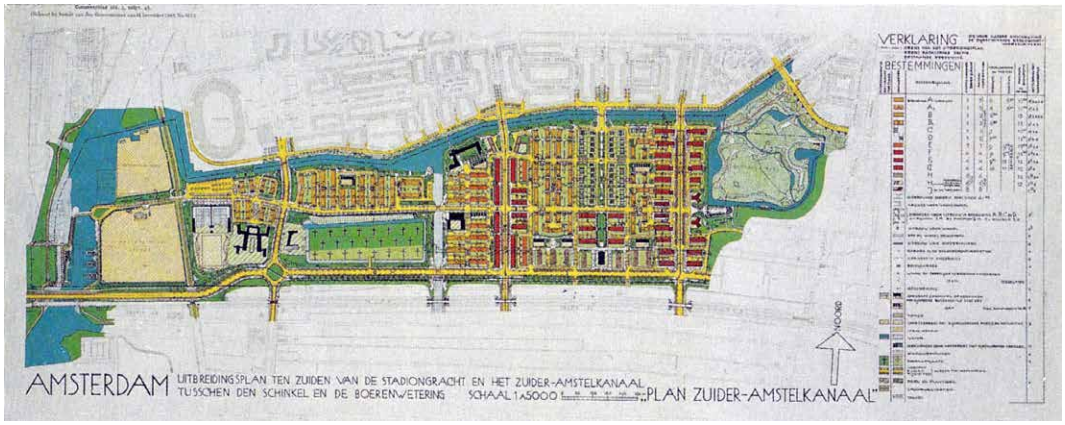
Na 1928 werden de wijzigingen zoals gezegd ingrijpender. In dat jaar werd bij de Dienst der Publieke Werken mede onder invloed van het NIVS van Cleyndert de Afdeling Stadsontwikkeling opgericht, met aan het hoofd L.S.P. Scheffer, en daarnaast "architect-urbanist" C. van Eesteren en onderzoeker Th. van Lohuizen.[242] Als voorbode van het Algemeen Uitbreidingsplan werden er voor het Plan Zuid meteen enkele wijzigingen in de verkeersstructuur voorgesteld, als zesde in deze opsomming. Cleyndert had in zijn artikel ook de oost-westverbinding bekritiseerd en daarom werd de weg tussen stadion en oostelijk plandeel aanzienlijk verbreed ten opzichte van Berlages plannen en doorverbonden naar het oostelijk plandeel (de latere Stadionweg). Daarnaast werd de westelijke stationsstraat ten noorden van het Zuider Amstelkanaal (de huidige Parnassusweg) opgeschoven in westelijke richting, zodat deze beter aan zou sluiten op de diagonaal naar de Amstelveenseweg.

242 Van Rossem, 1992, p. 21; Wagenaar, 2011, pp. 300-301.

Ook qua architectuur ging er een nieuwe wind waaien, die van het Nieuwe Bouwen. Deze zevende wijziging betekende dat er een einde kwam aan de door de crisis al sterk versoberde baksteenarchitectuur van gesloten bouwblokken. In het Plan Rijnstraat van juli 1931 verschenen op de plek van de afgelaste 'Tuinstad' de eerste halfopen bouwblokken.[243] Dat in hetzelfde jaar in het centrum van het oostelijk plandeel – de 'driesprong' van de hoofdverkeerswegen – de moderne 'Wolkenkrabber' van J.F. Staal verrees en ten behoeve van het uitzicht daarop zelfs de bomen in de Amstellaan (de huidige Vrijheidslaan) gekapt werden, was een teken aan de wand (zie afbeelding 3.27 en 3.31).[244] Overigens konden de tramlijnen op die manier ook beter worden aangesloten op de door Berlage ontworpen Amstelbrug, die in 1932 gereedkwam (de Berlagebrug). In datzelfde jaar declasseerde de modernistische architect B. Merkelbach de gesloten woonblokken in het Plan Zuid in tijdschrift *De 8 en Opbouw*:

"In al die huizen houden zich inderdaad menschen op, in al die huizen trachten menschen te leven, maar van wonen, werkelijk W O N E N, daar is geen sprake van. Waarom niet? zult gij vragen. Wel, om de eenvoudige reden dat ze daarop niet zijn ingericht. Wel is veel zorg besteed aan de gevels, de voorgevels wel te verstaan. Wel kunt ge ramen in alle mogelijke vormen aantreffen waaraan ge ziet dat geld noch moeite gespaard is, maar indien U vraagt, of aan de meest elementaire eischen van het wonen voldaan is, dan moeten wij antwoorden: N E E N, in geen enkel opzicht."[245]

Ook in de vogelvluchten van het AUP uit 1934 was duidelijk te zien dat de toekomst in open bebouwing zou liggen.[246] In de uitwerking van de zuidoostelijke en zuidwestelijke deelplannen in het Uitbreidingsplan Rivierenlaan uit januari 1939 en het Uitbreidingsplan Zuider Amstelkanaal uit december 1940 kwamen slechts nog vrijstaande villa's, stroken en stempels voor, hetgeen met name grote gevolgen had voor de middelste stationsstraat, de Minervalaan, die nu niet alleen van niets naar nergens liep maar ook nog eens werd begeleid door verspringende villabebouwing in plaats van door monumentale straatwanden (afbeelding 3.21). Ook waren in het laatste plan de stationsstraten (bij gebrek aan een station als doel) rechtgetrokken richting het toekomstige Buitenveldert: Berlages Plan Zuid bleek namelijk niet de laatste uitbreiding.



AFBEELDING 3.21 Uitbreidingsplan Zuider Amstelkanaal 1940 door Van Eesteren.

243 Fraenkel, 1976, pp. 76-79; Van Rossem, 1993b, pp. 246-248.

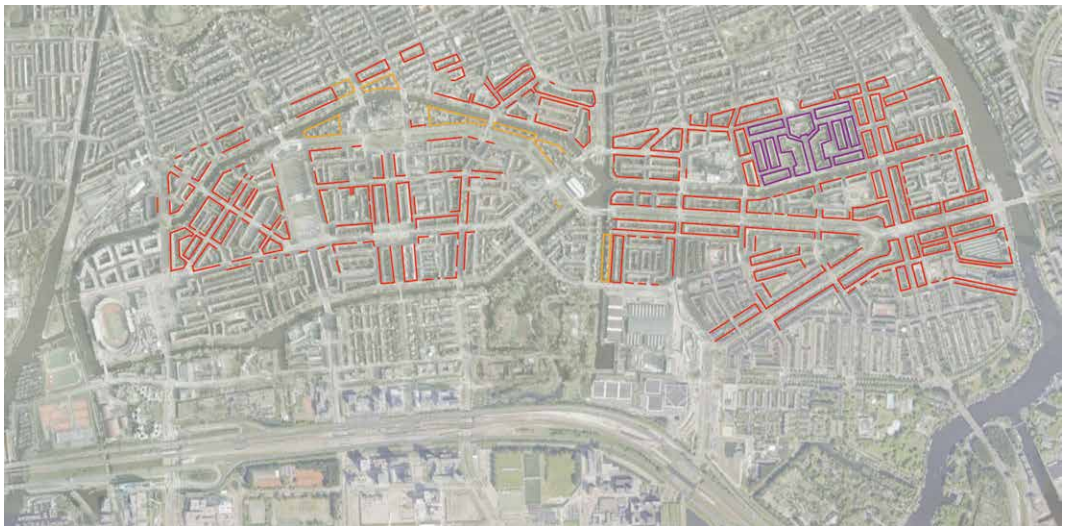
244 Beek, 1992, p. 43.

245 Merkelbach, 1932, p. 1.

246 Zie o.a.: Van Rossem, 1993b, pp. 241-250.

In het Uitbreidingsplan Zuider Amstelkanaal was ook een achtste wijziging te zien, namelijk de komst van het Beatrixpark ten westen van de Boerenwetering, waartoe in 1934 besloten was en dat in 1938 gereedkwam. Twee jaar eerder was aan de Amstel al het tegenwoordige Martin Luther Kingpark opengegaan, dat was aangelegd als werkverschaffingsproject. De rest van Berlages parklocatie werd in 1958 uiteindelijk toegewezen aan het tentoonstellingsgebouw voor de Rijwiel- en Automobiel Industrievereniging (RAI), dat eerder gevestigd was geweest op de plek van het geplande volkshuis. Het RAI-complex zou vele malen worden uitgebreid. Al met al heeft het gerealiseerde Plan Zuid ten zuiden van de lijn Zuider Amstelkanaal, Diepenbrockstraat, Wielingenstraat, Europaboulevard, Uiterwaardenstraat weinig met Berlages originele ontwerp te maken (vergelijk afbeelding 3.23 en 3.24).

Een laatste wijzigingsgolf volgde pas eind jaren zeventig. Hoewel in de jaren twintig als werkverschaffingsproject al een dijklichaam voor het spoor was aangelegd (zie afbeelding 3.20) en in 1954 rijksweg 2 (de huidige A2) was geopend, duurde het tot 1978 tot ook de spoorbaan werd aangelegd en men begon met de geïntegreerde aanleg van de ringweg (A10). Er kwam alsnog een station Amsterdam Zuid, ook al kreeg dat pas in 1986 een volwaardige verbinding met Amsterdam Centraal. In het kielzog van het station en de snelweg vestigden zich er veel kantoren, waaronder het World Trade Center. Misschien sluit de ontwikkeling van de Zuidas wel weer enigszins aan bij de stedelijkheid die Berlage ooit voor ogen stond (zie afbeelding 3.48).



AFBEELDING 3.22 Luchtfoto 2010, met de overeenkomsten met Berlages oorspronkelijke plankaart aangegeven in rood (gesloten bebouwing en straatwanden), paars (alternatief ziekenhuisterrein) en oranje (open bebouwing).

§ 3.5.2 Recente beschrijvingen

De laatste groep (secundaire) bronnen voor het begripsonderzoek bestaat uit de belangrijkste publicaties die ruim na het ontwerp en de totstandkoming zijn verschenen: de standaardwerken over het Plan Zuid. Daarbij moet goed bedacht worden dat deze bronnen niet alleen naar de getekende objecten maar vooral naar de gerealiseerde objecten verwijzen.

Halverwege de jaren zeventig verschenen drie boeken met een schat aan informatie over het Plan Zuid. In 1975 was dat om te beginnen de catalogus van de overzichtstentoonstelling van Berlages werk in het Haags Gemeentemuseum, inclusief een artikel over zijn stedebouw door M. Bock. In 1976 volgde het proefschrift van F.F. Fraenkel over het Plan Zuid, waarin het ontwerp en de totstandkoming uitgebreid werden geïnventariseerd (inclusief een lijst van alle architecten en de complete 'Memorie van Toelichting') en de vormlogica uitvoerig werd uitgelegd (onder andere aan de hand van afbeelding 3.7). In 1977 verscheen het standaardwerk *Formes urbaines* van J. Castex, J.-Ch. Depaule en Ph. Panerai met daarin een hoofdstuk over het Plan Zuid, waarin de meeste aandacht uitging naar de "desintegratie" van het bouwblok.[247]

Ook in de studie *Van Berlage tot Bijlmer* uit 1981 stelden W. Bolte en J. Meijer dat de bouwblokken in het Plan Zuid in tegenstelling tot Berlages bedoeling uit elkaar gevallen zijn, maar dan ook meteen in optisch opzicht, dankzij de gevelarchitectuur van de Amsterdamse School.[248] Bovendien was het Berlage volgens hen helemaal niet te doen om de bouwblokken, maar waren deze slechts een "afgeleide" van het monumentale stratennet.[249]

In 1983 haalde N. de Boer in vaktijdschrift *Wonen-TA/BK* uit naar de gemeente Amsterdam en ook naar het Plan Zuid, maar vooral naar wat er na de oorlog van gemaakt was. Berlage had volgens hem vooral een nieuwe stad op zich gemaakt, zonder goede aansluitingen op het bestaande weefsel en zonder "ontmoetingsruimten".[250]

In de "morfologiese analyse" van Amsterdam door C. van der Hoeven en J. Louwe uit 1985 kwamen zowel de interne en externe structuur als de "bouwblok-arrangementen" uitgebreid aan bod.[251] De auteurs vonden de modernistische kritiek op het plan (vanwege de onmogelijkheid om veranderende ideeën en programma's op te nemen) te gemakkelijk. Wel moesten ze uiteindelijk vaststellen dat de structuur van het Plan Zuid uit elkaar gevallen was, omdat de structurerende elementen te weinig doorliepen en de grenzen niet duidelijk waren.[252] Daarbovenop kwam volgens hen nog dat het gesloten bouwblok in het plangebied door de tijd heen ook uit elkaar gevallen was in halfopen bouwblokken en strokenbouw.[253]

In 1988 verscheen de Nederlandse vertaling van een Italiaans overzichtswerk van het complete oeuvre van Berlage, onder redactie van S. Polano; hierin is met name het artikel van V. van Rossem over Berlages stedebouw (en dus ook over het Plan Zuid) van belang.[254] Een bewerking hiervan verscheen vier jaar later ook in het eerste van twee boeken dat uitkwam in het officiële "Berlage Jaar" 1992, ter ere van het feit dat het Plan Zuid 75 jaar eerder werd goedgekeurd.[255] Hierin stonden ook andere artikelen, onder meer over de Schoonheidscommissie, en een uitgebreid chronologisch overzicht. Uit het boek sprak een duidelijke stellingname tegen de naoorlogse aanpassingen, waarbij het niet doortrekken van de Zuider Amstellaan (de huidige Rooseveltlaan) naar het station en de Minervalaan

247 Castex, Depaule & Panerai, 2003, p. 129-142.

248 Bolte & Meijer, 1981, pp. 53-98.

249 Bolte & Meijer, 1981, p. 97.

250 De Boer, 1983, p. 14. Hij stelde tevens: "Of de vormgevingsideeën van de Amsterdamse School nu de meest geschikte waren voor de architectonische presentatie van Berlages plan is de vraag. [...] Maar verbluffend is de wijze waarop Berlages ideeën werden bespot ten zuiden van het Zuider-Amstelkanaal."

251 Van der Hoeven & Louwe, 1985, pp. 101-123.

252 Van der Hoeven & Louwe, 1985, p. 113.

253 Van der Hoeven & Louwe, 1985, p. 119.

254 Polano, 1988; Van Rossem, 1988a, pp. 46-66.

255 Van Rossem, 1992, in: Gaillard & Dokter, 1992.

als "meest ingrijpende inbreuk" gezien werd.[256] Een tweede, hier direct aan gelieerd boek betrof de toekomst van het Plan Zuid.[257] Na een artikel van professor P. Singelenberg focuste het boek vooral op de tekortkomingen die waren ontstaan door de toename van de mobiliteit en onzorgvuldige renovaties. Het herontwerp van de openbare ruimte stond echter centraal.

In 1999 verscheen een boek over de Minervalaan, waarin de planvorming van het Plan Zuid ook gedetailleerd aan bod kwam.[258] Een jaar later werd door de Stedelijke Woningdienst een publicatie inclusief kaarten en cd-rom gepresenteerd, waarin alle bebouwing uit de zogenoemde 'gordel 20-40' werd ingedeeld in kwalitatieve "architectonische ordes" en "stedebouwkundige zones".[259] Wanneer we de kaarten voor het Plan Zuid bekijken, valt op dat het westelijk plandeel over het algemeen een meer versnipperd en kwalitatief minder beeld laat zien. De essays in het boek gingen echter niet alleen over de bebouwing; er werd ook geconstateerd: "De openbare ruimte, ooit integraal onderdeel van de Gordel 20-40, lijkt geheel te zijn opgeofferd aan het verkeer, parkeren en anti-parkeren."[260]

Een laatste relevante uitgave betreft een artikel van D. Casas Valle over studentenprojecten die rond het Plan Zuid werden gemaakt op de Academie van Bouwkunst Amsterdam in het najaar van 2008.[261] Het document bevatte enkele voorbeelden van ontwerpen, waarbij sommige proberen de interne en externe verbindingen op een interessante manier te herstellen (met name tussen het zuidelijk plandeel en Buitenveldert).

§ 3.6 Opvattingen, aard en context, en te verwachten begrippen

Op basis van de bronnen uit de paragrafen 3.3, 3.4 en 3.5 komen hierna de begrippen zelf aan bod, in drie afzonderlijke paragrafen per betekenisveld. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van andere teksten van Berlage, om te duiden welke betekenissen hij de getekende objecten in de plantekeningen en de woorden in de plantoelichtingen toedichtte (deelvraag 1).[262] Per betekenisveld worden deze ook vergeleken met de woorden die Berlages tijdgenoten ervoor gebruikten (deelvraag 2) en worden de woord-betekenispatronen synchroon (destijds) en diachroon (tussen de planperiode en nu) beschreven (deelvraag 3).

Op grond van de hier geschetste opvattingen van Berlage valt te verwachten dat hij in zijn begrippen veel aandacht besteedde aan de geometrische hoofdstructuur met de 'drietand' in het westen en de 'driesprong' in het oosten, aan het hiërarchische verkeersnetwerk met verschillende breedtes en veel ruimte voor het verkeer, en aan zijn wens tot 'blokbouw', ofwel het laten ontwerpen van meerdere percelen door één architect (de architectonische eenheid valt dan samen met stedebouwkundige eenheden als straat of bouwblok). Het is daarbij interessant om na te gaan of deze drie karakteristieken in de begrippen eventueel te herleiden zijn tot invloeden uit respectievelijk de barok

256 Slooff, 1992, p. 61.

257 Elfrink, Lambert & Polderman, 1992.

258 Van de Garde, 1999, in: Buurman & Kloos, 1999.

259 Bolhuis, Hartman, Mattie, Meijer, Oostenbrink, Roosenbeek, Schilt & Stissi, 2000, pp. 48-49.

260 Bolhuis, Hartman, Mattie, Meijer, Oostenbrink, Roosenbeek, Schilt & Stissi, 2000, p. 37.

261 Casas Valle, 2008.

262 O.a.: Berlage, 1892; Berlage, 1894; Berlage, 1908; Berlage, 1909; Berlage, 1913a; Berlage 1913b, 1914a; Berlage, 1914b; Berlage, 1916b; Berlage, 1918.

(geometrie), Amerika (nadruk op het verkeerssysteem) en Duitsland (blokbouw). Aangezien met name het eerste en het derde punt ongebruikelijk waren, gingen Berlages tijdgenoten hier begripsmatig mogelijk anders mee om, bijvoorbeeld door een begrip in twijfel te trekken of te declasseren. Op basis van het moment waarop zijn tweede Plan Zuid het licht zag, tien jaar na de aanvaarding van zijn eerste versie, ligt het verder voor de hand dat Berlage met zijn begrippen inzette op een snelle acceptatie door het gemeentebestuur. Bovendien maakte het woningprogramma van het Gemeentelijk Bureau voor Statistiek, inclusief de grote behoefte aan woningen voor de arbeidersklasse, het noodzakelijk dat Berlage veel begrippen wijdde aan de verschillende woningklassen en een duidelijke verdeling hiertussen. Mogelijk klinken sommige van deze woningtypen inmiddels verouderd, maar op dit vlak waren tijdgenoten vermoedelijk eensgezinder.

Dit past immers bij de maatschappelijke context van destijds, waarin de Woningwet woningbouw door woningbouwverenigingen financieel stimuleerde en waardoor planmatige stedebouw op basis van een nieuwe collectiviteitsgedachte de perceelsgewijze, pragmatische ontwerpen uit de negentiende eeuw verving. De lokale 'vriendjespolitiek' van de Amsterdamse Schoonheidscommissie, die architecten van de Amsterdamse School bevoordeelde, zorgde er vervolgens voor dat de vormgeving van de bebouwing vrijwel los kwam te staan van de woningplattegronden, waardoor Berlages 'blokbouw' uiteindelijk expressiever (minder traditioneel) uitpakte dan zijn bedoeling was – maar dit heeft het Plan Zuid zeker mede beroemd gemaakt.

Samenvattend kan op deze plaats het volgende worden verwacht: de plantekening en plantoelichting van het Plan Zuid zullen erop zijn gericht om snel aanvaard te worden, waarbij veel begrippen gewijd zullen zijn aan de herkenbare hoofdstructuur van de openbare ruimte en de regulering van het stadsbeeld, terwijl sommige woningtypen ons mogelijk gedateerd zullen voorkomen.

Voor de drie betekenisvelden geldt tot slot het volgende. Het betekenisveld voor de structuur van de stadsplattegrond (paragraaf 3.7) is niet direct gelieerd aan getekende objecten en de begrippen komen verspreid voor in de toelichting; ze verwezen vooral naar de bestaande werkelijkheid, buiten of binnen het plangebied. Voor de andere twee betekenisvelden is hier echter de volgorde van de 'Memorie van Toelichting' aangehouden. De belangrijkste openbare ruimten (paragraaf 3.8) besprak Berlage aan het begin: achtereenvolgens kwamen aan de orde de waterwegen, het stratennet en de overige openbare ruimten. Daarna ging hij in op het gebouwde programma (paragraaf 3.9), in de vorm van woningbouw en openbare gebouwen, en tot slot op de al genoemde 'blokbouw' als 'regels voor het bouwen'.

§ 3.7 Begrippen voor de structuur van de stadsplattegrond

§ 3.7.1 *Stad* en *Tuinstad*

In Berlages 'Memorie van Toelichting' namen begrippen voor de stad en het landschap als geheel geen centrale plaats in en een vastomlijnde betekenis valt er dan ook niet direct uit af te leiden.

Het begrip "***stad***" kwam in geïsoleerde vorm maar weinig voor in de toelichting, maar alle keren verwees het woord naar een fysieke, concrete stad (en dus niet naar een abstracte 'stedelijke

omgeving'); op twee gevallen na was dit specifiek 'Amsterdam'.[263] Binnen Amsterdam onderscheidde Berlage voorts "de oude stad" (het bestaande) en "de nieuwe stad" (zijn ontwerp), maar uit de toelichting blijkt dat hij die toch vooral als een geheel zag.[264] Ook in de plantekening is dit te zien, aan de nadrukkelijke aansluiting van het ontworpen monumentale stratennet (in detail behandeld in paragraaf 3.8.2) op bestaande wegen: de grote 'driesprong' verbond het "Oostelijk stadskwartier" via de "Amstelbrug" met enerzijds het "Vondelkwartier" en anderzijds met het nieuwe "Zuiderstation", tussen dat station en de bestaande stad liep als "toeloopend, eventueel afloopend stratennet" een 'drietand' naar het Valeriusplein, de Emmastraat, de Cornelis Schuytstraat en met een aftakking naar het Roelof Hartplein (de huidige Beethovenstraat), en in het oostelijk plandeel werden de Ferdinand Bolstraat, de Tweede van der Helststraat en de Van Woustraat verlengd.[265]

Ook uit zijn lezingen blijkt een op continuïteit gerichte en fysieke opvatting van het begrip *stad*: de nieuwe stad moest vooral voortbouwen op de bestaande. Niet voor niets opende Berlage zijn lezingen uit 1913-1914 vurig met:

"De stad! Is het inderdaad wel mogelijk eenig begrip te noemen zoo belangrijk als dit? Het betreft immers het resultaat, in zekeren zin middel en doel van het maatschappelijk leven der menschen, het gebeuren hunner gezamenlijke bestrevingen. Want de geschiedenis van den stedenbouw is de geschiedenis der menschheid, de ontwikkeling der stad is de ontwikkeling der menschelijke beschaving."[266]

Uit de reacties van Berlages vakgenoten blijkt dat zij met het woord *stad* ook verwezen naar geheel Amsterdam, of naar delen wanneer het woord voorafgegaan werd door de bijvoeglijke naamwoorden *oude*, *bestaande* en *nieuwe*.[267] In het *Bouwkundig woordenboek* van L. Zwiers uit 1916 werd het begrip *stad* op conceptueel niveau tegenover het *dorp* en het *platteland* geplaatst en in fysieke zin namen "straten, grachten en pleinen" een voorname positie in in de definitie.[268] Ook bij bestuurders en journalisten verwees *stad* altijd naar Amsterdam of delen daarvan. Vermeldenswaardig is nog wel de samenstelling "Berlage-stad" voor het Plan Zuid in het *Algemeen Handelsblad* van 22 oktober 1917.[269] Ook collega-architect S.J. van Embden heeft ooit beweerd dat Berlage zijn ontwerp toch vooral zag als "een zelfstandig stadje".[270]

Wanneer we de gewone woordenboeken uit de jaren tien naast die van nu leggen blijkt dat de betekenis van het woord *stad* in honderd jaar tijd vooral iets preciezer is geformuleerd qua programma: Van Dale is veranderd van "groote verzameling van huizen, ingedeeld in straten" naar "grote samenhangende bebouwing, ingedeeld in straten"; Koenen vermeldde naast de historische betekenis van "ommuurde plaats" oorspronkelijk alleen "tegenstelling van dorp", en nu "samenhangend geheel van huizen en gebouwen, langs straten, grachten en pleinen".[271] Het is trouwens de vraag of die laatste

263 Berlage, 1916a, pp. 65, 68, 76, 84.

264 Berlage, 1916a, pp. 65, 76.

265 Berlage, 1916a, pp. 65-66.

266 Berlage, 1914b, pp. 226-227.

267 Voor tijdgenoten worden alleen uitzonderlijke vindplaatsen in voetnoten vermeld.

268 Zwiers, 1916, Deel 2, p. 394.

269 De nieuwe stad in het Zuiden, 1917, p. 5.

270 Van Embden, 1985, p. 21.

271 Van Malssen, 1914, pp. 1694-1695; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Koenen, 1916, p. 787; De Boer, 2006, p. 1056. De woordenboekdefinities en etymologieën van alle gebruikte begrippen staan vermeld in de appendix.

betekenis nog wel adequaat is voor de hedendaagse stad.[272] Voor het hier bedoelde object, het Plan Zuid van Berlage, gaan die betekenissen echter zeker op.

Berlages monumentale "nieuwe stad" werd gepland in de zo goed als 'lege' 'Binnendijkse Buitenveldertsche polder'. Als noord-zuidverbindingen lagen er slechts van west naar oost de Schinkel, de Haarlemmermeerspoorlijn, de Amstelveenseweg, de Boerenwetering en de Amsteldijk. Aan de Amstelveenseweg bevond zich sinds 1914 een door H. Elte ontworpen voetbalstadion. Aan de Amsteldijk waren in de buurt van de watertoren en de autofabriek van Spyker uit 1898 al woningen verrezen aan weerszijden van de huidige Trompenburgstraat, die destijds bekendstond als Trompstraat en die door Berlage in zijn 'Memorie van Toelichting' ook zo werd genoemd (zie afbeelding 3.9, linksonder in de vogelvlucht).[273] Verder waren op het grondgebied van de toenmalige gemeente Nieuwer-Amstel (nu Amstelveen) aan de Amstelveenseweg en de Amsteldijk de begraafplaatsen Buitenveldert en Zorgvlied gevestigd. Al deze reeds aanwezige onderdelen werden, evenals de geplande spoorweg, door Berlage overgenomen. In het ontwerp hadden ze echter geen aparte status en behalve het stadion en de Trompstraat werden ze in de toelichting ook niet bij naam genoemd.

Berlage ging eveneens niet in op de rol van het onderliggende (agrarische) *landschap* – een woord dat hij ook helemaal niet gebruikte in zijn toelichting. Wanneer we de originele plantekening van dichtbij bestuderen blijkt ook dat hij deze over een kaart met de polderverkaveling heen tekende – om die vervolgens nergens over te nemen maar juist weg te schilderen. Mogelijk hadden de pragmatische stratenplannen uit de negentiende eeuw het ontwerpen op basis van het aanwezige landschap geen goed gedaan. Uit Berlages lezingen van 1913-1914 blijkt dat hij het begrip *landschap* – gesteund door Brinckmann – lijnrecht tegenover het monumentale plaatste: "de grootsheid van het landschap [verslindt] het monument zeer gemakkelijk, inplaats (sic) van het groot te maken."[274] Aangezien hij een monumentaal ontwerp met geometrisch stratennet wilde maken, is het dus niet verwonderlijk dat het woord *landschap* niet voorkwam in Berlages toelichting.

Overigens blijkt uit de reacties van Berlages tijdgenoten dat hij hierin geen uitzondering was: het woord *landschap* kwam ook in hun reacties niet voor en het was niet opgenomen in Zwiers' *Bouwkundig woordenboek* uit 1916 – kennelijk hoorde het destijds in tegenstelling tot tegenwoordig niet tot het bouwkundige standaardjargon.

Een mogelijke verklaring is dat het woord *landschap* gedurende de afgelopen eeuw in algemene zin een betekenisontwikkeling heeft doorgemaakt. Deze blijkt uit de gewone woordenboeken: waar in de Van Dale van 1914 en de Koenen van 1916 de betekenis "gewest" vooropstond is die in de huidige Van Dale vervangen door respectievelijk "landelijke omgeving voor zover men die met één blik overziet", meer specifiek "een deel van de aardoppervlakte dat zich [...] als een zelfstandig geheel onderscheidt".[275] Zeker de betekenis in de zin van de fysieke abstractie (een bepaald type landschap met bepaalde afmetingen) lag in de jaren tien dus niet voor de hand en in dat licht is het ontbreken van het woord dus niet zo vreemd. Overigens staat de betekenis 'gewest' dichterbij de herkomst van het woord dan de huidige: het is namelijk samengesteld uit *land* en het achtervoegsel *-schap*,

272 Het onderscheid tussen *stad* en *land* is de laatste decennia immers vager geworden; zie verder paragraaf 8.1.1.

273 Berlage, 1916a, p. 67.

274 Berlage, 1914b, p. 13.

275 Van Malssen, 1914, p. 1016; Koenen, 1916, p. 461; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

dat verwant is met het werkwoord *scheppen*; oorspronkelijk betekende het woord dus 'geschapen, gevormd stuk land; stuk land onder één heer'.[276]

Op de plankaarten is goed te zien dat het landschap ten westen, zuiden en oosten van het plangebied leeg bleef (dus agrarisch). Zonder een expliciete uitspraak te doen over de verhouding tussen Amsterdam en het omliggende landschap liet Berlage de stad als geheel op twee punten plotseling en monumentaal beginnen: in het zuiden bij het nieuwe station en in het oosten bij de Amstelbrug (de huidige Berlagebrug) – niet voor niets de twee 'entrees' waarvan hij een vogelvlucht tekende. Tussen deze twee entrees lijkt de overgang van stad naar landschap echter een overblijfsel uit het plan van 1900. Daarbij past ook de opmerking dat het "in het algemeen wenschelijk is gebleken, de hoogtebebouwing naar den rand der stad toe te laten afnemen."[277]

In de zuidoostelijke overgangszone grenzend aan de Amstel tekende Berlage dus niet voor niets het park en een "***Tuinstad***" van 57 hectare. Als reden voor het laatste voerde hij op dat "nu in dezen tijd de tuinstadbeweging snel voorwaarts gaat, in het uitbreidingsplan-Zuid der gemeente Amsterdam een dergelijke wijk niet mocht ontbreken."[278] Hiervoor baseerde Berlage zich (met "toestemming tot deze toepassing") op het ontwerp van J.F. Repko, dat bij de door de Sociaal Technische Vereeniging van Democratische Ingenieurs en Architecten uitgeschreven prijsvraag in 1915 "de hoogste onderscheiding verwierf".[279]

De spelling van *Tuinstad* met een hoofdletter is een aanwijzing dat het woord een zogenoemde leenvertaling is, van het Engelse *garden city*, een term die in 1898 geïntroduceerd werd door de Engelse journalist en stedebouwkundige E. Howard. Naar zijn ideeën verrezen na de eeuwwisseling in Engeland de tuinsteden Letchworth en Welwyn. Zijn boek *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform* uit 1898 (herdrukt in 1902 als *Garden Cities of To-morrow*) was van grote invloed, in Nederland met name in de jaren tien en twintig.

Slechts enkele van Berlages tijdgenoten gebruikten het woord *tuinstad* ook, namelijk de Gezondheidscommissie, één gemeenteraadslid, en de critici Eisler, Stübben en Leliman, waarbij de laatste ook de samenstelling "tuinstadwijk" noemde.[280] Niet voor niets stond het in het *Bouwkundig woordenboek* uit 1916 met als definitie "wijk nabij of aan den rand eener stad, waar de woningen in open bebouwing geplaatst zijn te midden van tuinen en geboomte".[281] Kennelijk werden ze niet gezien als losliggende steden in het groen.

Het woord *tuinstad* is in het Nederlands voor het eerst aangetroffen in 1911. Het woord maakte kennelijk snel naam, want ook in de Van Dale van 1914 en de Koenen van 1916 kwam het voor, waarbij Van Dale het omschreef als een "stad" en Koenen als een "kolonie"; in beide gevallen stonden "tuintjes" echter centraal.[282] In dit verband is het opvallend dat Stübben zich in zijn recensie van het Plan Zuid zoals vermeld afvroeg of de "*Gartenstadt*" met zijn blokdiepte van 30 meter wel genoeg ruimte zou bieden aan een tuinstadbebouwing met voortuinen.[283]

---

276 De etymologieën van alle begrippen staan ook vermeld in de appendix.

277 Berlage, 1916a, p. 68.

278 Berlage, 1916a, p. 75.

279 Berlage, 1916a, p. 75; Van Beekum, 2009.

280 Leliman, 1917, p. 263.

281 Zwiers, 1916, Deel 2, p. 488.

282 Van Malssen, 1914, p. 1802; Koenen, 1916, p. 854.

283 Stübben, 1918, p. 68.

Uiteindelijk zou Berlages Tuinstad niet gerealiseerd worden. De wijken die in Nederland destijds wél volgens de tuinstadgedachte gebouwd werden, kregen vanwege hun beperkte omvang meestal de aanduiding *tuindorp*, zoals Vreewijk in Rotterdam uit 1913, of *tuinwijk*, zoals Tuinwijk-Zuid in Haarlem uit 1922. Tegenwoordig wordt in stedebouwkundige literatuur met *tuinstad* dan ook vooral verwezen naar de naoorlogse grootschalige woonwijken met flatbebouwing – een duidelijk voorbeeld van betekenisverandering (door objectsverandering). In de laatste Van Dale luidt de definitie echter nog "stad of stadswijk in open bebouwing, met veel eengezinswoningen, te midden van tuinen en geboomte, gebaseerd op de tuinstadgedachte" – de stedebouwkundige betekenis lijkt dus niet gelijk aan de alledaagse.[284]

§ 3.7.2 *Stadsgedeelte*, *kwartier*, *wijk* en *buurt*

Zoals in paragraaf 3.8 en 3.9 zal blijken, gebruikte Berlage vooral de openbare ruimten, de verschillende woonklassen en de wijze van bebouwing om de structuur van zijn ontwerp in woorden uit te leggen. Toch benoemde hij terloops ook onderdelen van zijn plan en van de bestaande stad. Hoewel deze woorden niet direct kunnen worden gekoppeld aan getekende objecten kunnen ze wel worden omschreven. Hierbij valt op dat Berlage naar onze maatstaven een stuk minder precies was dan we tegenwoordig gewend zijn.

Naar de voor-negentiende-eeuwse stad verwees Berlage in zijn toelichting amper met een specifiek begrip; slechts eenmaal met "*stadscentrum*" en eenmaal met "*stadsmiddelpunt*".[285] In zijn lezingen gebruikte hij hiervoor ook het Engelse leenwoord *city*: "in het centrum der stad, de city, te werken, en in de buitenkwartieren, respectievelijk op het land, te wonen".[286] *Binnenstad* kwam slechts eenmaal in zijn lezingen voor en het stond ook niet in zijn plantoelichting.[287]

Berlages tijdgenoten gebruikten *centrum* en *binnenstad* slechts enkele keren in hun reacties. Mogelijk was *de (oude) stad* nog te eenvormig om daarin nog een afzonderlijk *centrum* te onderscheiden. De woorden *(stads)middelpunt* en *city* kwamen in de reacties van tijdgenoten niet voor.

Toch was ook dat laatste woord vrij gebruikelijk in de jaren tien, ook getuige de opname in het *Bouwkundig woordenboek*, met als definitie "het oudste gedeelte van groote steden".[288] *City* werd en wordt echter vooral gebruikt om te verwijzen naar de binnenstad van Londen met veel kantoren, en in algemene zin is het nu minder gangbaar.[289] *Centrum* heeft echter nog steeds de definitie "middelpunt" en in de Van Dale van nu wordt *stad* zelfs als idioomvoorbeeld genoemd – de betekenis lijkt zich dus te hebben uitgebreid.[290] Een belangrijk verschil tussen nu en de jaren tien is verder dat de betekenis 'gebouw (van samenkomst)' destijds nog niet voorkwam in de woordenboeken.[291]

284 Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Zie hiervoor ook paragraaf 4.7.1.

285 Berlage, 1916a, p. 66.

286 Berlage, 1914b, p. 264. *City* is een Engels leenwoord dat via het Franse *cité* uiteindelijk teruggaat op het Latijnse *civitas*, dat oorspronkelijk 'burgerrecht' betekende, later 'deelgebied' en 'stad'.

287 Berlage, 1909, p. 12

288 Zwiers, 1916, Deel 1, p. 236.

289 Van Malssen, 1914, p. 381; Koenen, 1916, p. 152; De Boer, 2006, p. 198; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

290 Van Malssen, 1914, p. 373; Koenen, 1916, p. 147; De Boer, 2006, p. 191; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

291 Zie verder paragraaf 4.9.2 en 5.9.2.

Opvallender is dat Berlage de samenstelling "***stadsgedeelte***" soms voor zijn hele plangebied gebruikte en dan weer voor een afzonderlijk plandeel – kennelijk is het niet gelijk aan ons huidige woord *stadsdeel*, dat een meer administratieve connotatie heeft.[292] Berlage gebruikte het woord *stadsgedeelte* ook veel in zijn lezingen, voor verschillende gebieden.[293]

Naar huidige maatstaven nog opmerkelijker is dat Berlage de begrippen "***kwartier***", "***wijk***" en "***buurt***" eveneens door elkaar gebruikte voor gebieden van dezelfde omvang.[294] Het meest treffend wordt dat geïllustreerd door het volgende citaat, waarbij overigens niet helemaal valt uit te sluiten dat hij *buurt* hier met een enigszins negatieve connotatie gebruikte, vergelijkbaar met die van *achterbuurt*:

"Neemt men namelijk voor Amsterdam de 1ste en 2de klasse samen als het kwartier der gegoede bevolking en de 3de klasse als de eigenlijke volksbuurt, dan wordt, algemeen genomen, de scheiding dezer beide wijken aangegeven door de Ruysdaelkade met haar verlengde, de Boerenwetering."[295]

Vanuit het heden geredeneerd lijkt dit overlappende gebruik in eerste instantie vreemd, maar het werd ook door Berlages tijdgenoten aangenomen, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het volgende citaat van de Gezondheidscommissie over de Pijp: "Geen stadswijk is op zulk een deerniswaardige en smakelooze wijze aangelegd als de voormalige buurt IJIJ".[296] Ook hier zou *buurt* wel eens een pejoratieve betekenis kunnen hebben, want de *communis opinio* over de Pijp was destijds erg negatief. Overigens kwam *kwartier* net als bij Berlage veel minder voor dan *wijk* en *buurt*. *Stadsgedeelte* was destijds geen gebruikelijk woord; het werd door Berlages tijdgenoten slechts een keer gebruikt, verwijzend naar de nieuwe uitbreiding.[297]

Stadsgedeelte stond (en staat) niet in de woordenboeken.[298] De woordenboekdefinities uit 1914 en 1916 sluiten echter aan bij het hier geschetste beeld: waar *wijk* en het nu minder gebruikelijke *kwartier* tegenwoordig nog steeds als synoniem worden gezien, waren *wijk* en *buurt* dat destijds ook. In de Van Dale van 1914 werd een *wijk* omschreven als een "gedeelte eener stad, buurt; groep van straten" en *buurt* als "geheel of deel van eene wijk".[299] Koenen noemde *wijk* in 1916 een "afdeeling van een stad; buurt", maar *buurt* al wel "een deel van een wijk".[300] Etymologisch is de overeenkomstige betekenis van deze woorden overigens goed te begrijpen. *Buurt* is een verkorting van *gebuurte*, dat oorspronkelijk 'groep huizen' betekende (*buur* duidde aanvankelijk een 'huis' of 'bouwsel' aan), en dit is ook de oudste betekenis van het woord *wijk*, dat ontleend is aan het Latijnse *vīcus* (verwant met *vīlla* 'landgoed').[301] Tegenwoordig worden *buurt*, *wijk* en *stadsdeel* door de meeste taalgebruikers opeenvolgend in omvang gevoeld: omgekeerd bestaat een *stadsdeel* uit meerdere *wijken* en is een *wijk* groter dan een *buurt*. Zo staat het zelfs letterlijk in de Van Dale bij *wijk*: "*wijk is een ruimer begrip dan buurt*", al vermeldt zowel *buurt* als *wijk* ook "stadsdeel" (maar dan waarschijnlijk niet in enge zin maar letterlijk opgevat als 'deel van een stad').[302]

---

292 Berlage, 1916a, pp. 76, 84, 85 en 86; zie ook paragraaf 4.7.2 en 5.7.2.

293 Berlage, 1909, p. 121; Berlage, 1914b, pp. 3, 9, 265.

294 "Kwartier" in: Berlage, 1916a, p. 68; "stadskwartier" in: Berlage, 1916a, p. 65; "wijk" in: Berlage, 1916a, pp. 68, 75; "stadswijk" in: Berlage, 1916a, pp. 68, 85; "buurt" in: Berlage, 1916a, p. 75; "volksbuurt" in: Berlage, 1916a, pp. 68, 85.

295 Berlage, 1916a, p. 68.

296 B en W Amsterdam, 1917, p. 922.

297 Leliman, 1917, p. 256.

298 Het werd wel zonder definitie vermeld in: Kruyskamp, 1961, p. 1900.

299 Van Malssen, 1914, pp. 363 en 1989.

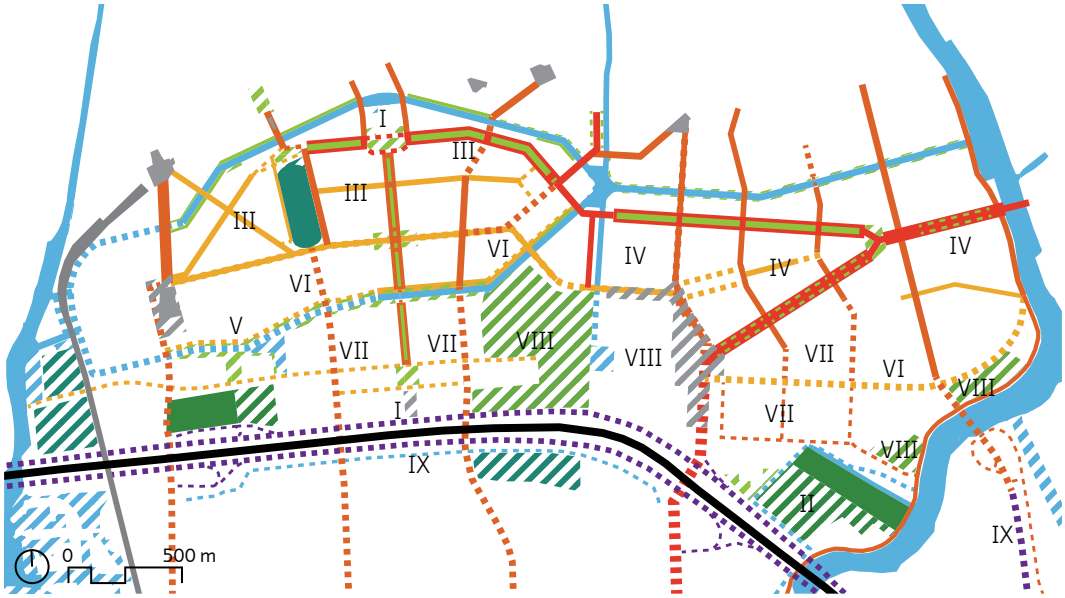
300 Koenen, 1916, pp. 961 en 140.

301 Zie: http://www.etymologiebank.nl.

302 Den Boon & Hendrickx, 2015, online.



AFBEELDING 3.23 Plananalyse ontwerp 1915: hoofdstructuur.



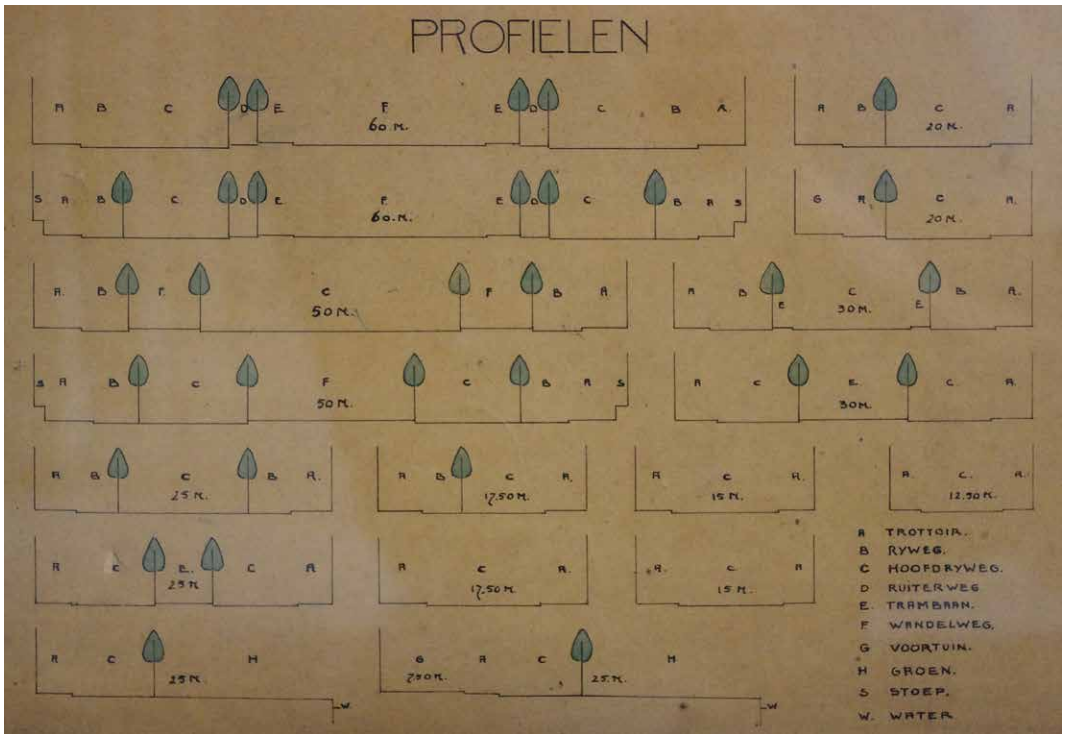
AFBEELDING 3.24 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn of arcering (zie paragraaf 3.5.1): hoofdstructuur.

I Schrappen Zuiderstation en Academie
II Park onmogelijk door uitbreiding Zorgvlied
III Aangepaste deelplannen en Beethovenstraat
IV Expressieve gevels en duurdere woningen
V Gewijzigd verloop Zuider Amstelkanaal
VI Wijziging wegenstructuur
VII Open bebouwing en rechte wegenstructuur
VIII Aanleg Beatrixpark, M.L. Kingpark en RAI
IX Aanleg A2, A10, spoor en Station Zuid

§ 3.8 Begrippen voor typen openbare ruimte

§ 3.8.1 *Gracht*

Op Berlages originele plankaart lag de nadruk niet op de waterwegen (afbeelding 3.33). Begin- en eindpunt aan Amstel en Schinkel lagen vast; Berlage voegde ter hoogte van de kruising met de Boerenwetering vermoedelijk om waterhuishoudkundige én esthetische redenen een afsplitsing toe.[303] De breedte van de waterlopen ontwierp Berlage overal op 30 meter (5 meter breder dan die van de grachtengordel). In het oostelijk en zuidwestelijk plandeel tekende hij stenen kaden van 15 tot 25 meter aan weerskanten (zie ook de perspectieven in afbeelding 3.9 en 3.10). In het noordwesten overheersten op de plankaart groene oevers. Opvallend genoeg nam Berlage alleen van het laatste type twee 'halve' profielen op met breedtes van 25 en 32,5 meter (zonder en met voortuin), waarvan het 'groen' (aangegeven met de letter H) licht afliep tot aan een verticale kademuur (afbeelding 3.25 onder). In het renvooi op de plankaart vielen deze onder de categorie 'wegen'; de waterlopen met geheel stenen kaden vielen onder 'hoofdwegen'.



AFBEELDING 3.25 Profielen 1915 door Berlage.

Zoals gezegd begon Berlage zijn plantoelichting met een beschrijving van de waterwegen, waardoor "het plan in zekeren zin [werd] vastgelegd", maar ze speelden geen rol bij de beschrijving van de essentie van het plan – hun functionaliteit (afwatering en verbinding over water) stond voorop.[304]

303 Mulder, 2012, pp. 108-109.

304 Berlage, 1916a, p. 65.

In de plantoelichting werd alleen de hoofdweg langs de zuidwestelijke waterweg apart beschreven (zie paragraaf 3.8.2). Ondanks de geringe koppeling met de wegen erlangs gebruikte Berlage in zijn toelichting voor de getekende waterwegen consequent het woord "***gracht***" en een keer "*verbindingsgracht*".[305] In zijn lezingen kwam het ongelede woord amper voor, alleen in relatie tot de grachtengordel.[306] Omdat de hier ontworpen waterwegen – vooral die met groene oever – ver afstaan van een stedelijk uiterlijk, komt het woord ons voor dit getekende object wat vreemd voor.[307]

Ook Berlages tijdgenoten refereerden er echter aan met het woord *gracht*, zoals vakgenoten Eisler, Bos, Leliman en Stübben, de leden van de Gezondheidscommissie en de gemeenteraad, en in het *Algemeen Handelsblad*.[308] Overigens werden de waterwegen door Berlages tijdgenoten ook aangeduid met het neutralere en deels overlappende "*kanaal*", zoals door Bos en in de plantekening van het Plan Zuid in *De Amsterdammer*.[309]

Toch is het goed mogelijk dat het woord *gracht* destijds dichter bij zijn oorspronkelijke, meer algemene betekenis van 'gegraven watergang' stond. Etymologisch kan *gracht* via de Oudnederlandse vorm *graft* namelijk worden teruggeleid tot dezelfde bronvorm als *graven*.[310] In het *Bouwkundig woordenboek* uit 1916 luidde de omschrijving van *gracht* niet voor niets "kanaal in een stad, met walmuren, walbeschoeiing of glooiing, soms bezet met basaltsteen, ook wel met graszoden, en soms met bloemperken".[311] Eenzelfde abstracte betekenis blijkt uit de definities in de Van Dale van 1914, "uitgraving in den grond; met water gevuld kanaal […] om of door eene stad; […] sloot in het land", en het woordenboek van Koenen uit 1916, "gegraven water".[312] Kennelijk heeft het begrip *gracht* in de afgelopen eeuw een betekenisspecificatie ondergaan. De Van Dale uit 2015 vermeldt bij de betekenis "uitgraving in de grond" nu "verouderd" en de betekenis "sloot in het land" wordt alleen Belgisch-Nederlands genoemd.[313] De betekenis 'stedelijke watergang met kaden' heeft in Nederland blijkbaar geprevaleerd.[314] Bij *kanaal* was (en is) de relatie met bebouwing en oevervorm volgens de woordenboeken minder vastomlijnd, en lijkt de transportfunctie belangrijker.[315]

In dit verband en in relatie met de realisatie is de kritiek van Cleyndert interessant, aangezien hij in 1923 stelde "dat men bezig is te verzuimen de gelegenheid om den weg langs het Amstel-Schinkel-kanaal te maken tot een parkweg met landelijk karakter, door in plaats van hem grootendeels te ontwerpen als een gewone stadskade met basalt- en steenen glooiingen, zooals we thans in uitvoering zien bij de Jozef-Israelskade enz., hem in zijn geheel – en niet bij kleine gedeelten zooals thans ontworpen – aan te leggen als een *singel* met glooiende met gras begroeide oevers met plantsoen-aanleg."[316]

305 "Gracht" in: Berlage, 1916a, pp. 65, 66, 67, 68, 86; "verbindingsgracht" in: Berlage, 1916a, p. 65.

306 Berlage, 1909, p. 114; Berlage, 1914, p. 242.

307 Niet voor niets merkt V. van Rossem (1992, p. 19) op: "Het traditionele beeld van het grachtenprofiel is […] verloren gegaan."

308 O.a. in: Eisler, 1916, p. 114; Bos, 1916, p. 966; Leliman, 1917, p. 263; Stübben, 1918, p. 66; B en W Amsterdam, 1917, pp. 922; Gemeenteraad Amsterdam, 1917, p. 1996; De nieuwe stad in het Zuiden, 1917, p. 5.

309 Bos, 1916, p. 966; Het uitbreidingsplan Zuid. Een nieuwe wandelweg, 1917, p. 10.

310 Zie: http://www.etymologiebank.nl.

311 Zwiers, 1916, deel 1, p. 468.

312 Van Malssen, 1914, p. 468; Koenen, 1916, p. 295.

313 Den Boon & Hendrickx, 2015, online. De Boer (2006, p. 400) noemt de oorspronkelijke betekenis niet meer.

314 Daarnaast bestaan onderscheidende samenstellingen als *slotgracht* en *vestinggracht*.

315 Van Malssen, 1914, p. 886; Koenen, 1916, p. 394; Zwiers, 1916, Deel 1, p. 598; De Boer, 2006, p. 525; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

316 Cleyndert, 1923, p. 255.

Uiteindelijk kregen bijna alle waterwegen in tegenstelling tot Berlages ontwerp inderdaad groene oevers, en kregen ze de namen Noorder en Zuider Amstelkanaal (afbeelding 3.34 en 3.26). Vreemd genoeg behielden de straten langs die oevers de naam *kade* die ze in 1917 al gekregen hadden, terwijl de betekenis van dat woord in zowel Berlages tijd als nu vooral "gemetselde oever" is.[317]

Hoe stedebouwkundigen de getekende (en gerealiseerde) waterwegen tegenwoordig zouden noemen is onzeker, maar vanwege de groene oevers lijkt *singel* de grootste kanshebber. Dit woord heeft als oorspronkelijke betekenis 'gracht rondom een stad of vesting' (volgens de woordenboeken nu nog), maar sinds de negentiende eeuw werd de singel al los toegepast, als slingerende waterloop met groene oevers.[318] In Berlages tijd was het woord waarschijnlijk vooral hieraan verbonden, maar sinds de naoorlogse stedebouw zijn ook rechtlijnige singels bekend, zoals in de Amsterdamse Westelijke Tuinsteden.



AFBEELDING 3.26 Een van Berlages '*grachten*' uitgevoerd met groene oevers als Amstelkanaal in 1925 (links) en 2017 (rechts), gezien vanaf de Amstel, met links de Amstelkade en rechts de Jozef Israëlskade.

§ 3.8.2 *Weg* en *straat*

Het stratennet lijkt op het eerste gezicht duidelijker gedefinieerd, volgens een strikte hiërarchie in vier stappen, met elk een eigen functie, bijbehorende breedte én benaming.

Het hoogst in de rangorde stonden drie 60 meter brede wegen: één vanaf het Valeriusplein ten zuiden van het Vondelpark naar de geplande Amstelbrug (west-oost), één van daar terug naar het station en verder door (oost-west), en één langs de Boerenwetering (noord-zuid). Berlage werkte ze ruimtelijk uit in de plattegrond met tot zes bomenrijen, en in twee profielen, die *gedifferentieerd* ook 'trottoirs', twee 'hoofdrywegen', twee 'trambanen', twee 'ruiterwegen' en in het midden brede 'wandelwegen' toonden (afbeelding 3.25 linksboven).[319] In de toelichting werden deze wegen ("breede" of "groote") "*verkeersweg*" genoemd, en twee keer "*hoofdweg*" en een keer "*hoofdverkeersweg*", "*verbindingsweg*"

317 Zie: Wiersma, 1987. In Berlages tijd lijkt *kaai* overigens nog de standaardvorm, zie: Van Malssen, 1914, p. 873; Koenen, 1916, p. 389; De Boer, 2006, p. 521; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

318 Van Malssen, 1914, p. 1632; Koenen, 1916, p. 753; De Boer, 2006, p. 1009; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; zie ook: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 140-147.

319 In een "gedifferentieerd" profiel gaan verschillende verkeerssoorten samen maar hebben ze ruimtelijk gedifferentieerde banen (in materiaal of hoogte), zie: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, p. 68.

en "*toegangsweg*" (afbeelding 3.35 en 3.27).[320] Over hun breedte en functie schreef Berlage: ze "werden op 60 Meter breedte gebracht, om daardoor in de gelegenheid te zijn, ze alle verkeer, zooals de moderne tijd dat eischt, te doen opnemen en ze bovendien tot een aangename wandelweg te maken (Parkweg)."[321] De toevoeging tussen haakjes is essentieel: Berlage introduceerde hier de uit Amerika afkomstige *parkway* (de hoofdletter wijst weer op een leenvertaling). Deze was in 1866 geconcipieerd door de Amerikaanse landschapsarchitect F.L. Olmsted en architect C. Vaux voor hun ontwerp van een landschappelijke toegangsweg geschikt voor 'plezierritjes', naar het ook door hen ontworpen Prospect Park in Brooklyn, New York (de huidige Eastern Parkway). Vanaf 1875 verschenen in vele Noord-Amerikaanse steden *parkways*, en hun aantal werd in de twintigste eeuw alleen maar groter met de toename van het autobezit.[322] Tijdens zijn Amerikaanse reis moet Berlage ze ongetwijfeld gezien hebben.

Op de tweede plaats in de hiërarchie kwamen acht noord-zuid gelegen straten: in het oostelijk plandeel waren dit verlengingen van bestaande straten, in het westen verliep de aansluiting op het bestaande stratennet minder ideaal middels de drie "*stationsstraten*"; daarnaast nam Berlage de reeds bestaande Amstelveenseweg en Amsteldijk over (afbeelding 3.37 en 3.28).[323] Ze varieerden in breedte van 50 meter (de middelste *Stationsstraat*) tot 30 en 25 meter, met per breedte twee gedifferentieerde profielen: met hetzij de 'hoofdryweg' hetzij de 'trambaan' in het midden (afbeelding 3.25 midden en linksonder). Berlage duidde ze in de toelichting aan als "straalvormige *hoofdstraten*, welke het [plangebied] met het stadsmiddelpunt verbinden", ook wel "*verkeersstraten*" genoemd.[324] In zijn lemma 'Stedenbouw' uit 1916 classificeerde hij dit soort wegen als "radialen […] van den omtrek der stad naar het centrum"; een van de "tweeërlei soort[en] verkeersaderen".[325]

Ten derde ontwierp Berlage elf vooral oost-west lopende straten (afbeelding 3.39 en 3.29), met profielen van 25, 20, 17,5 en 15 meter breed, waarbij de verkeerssoorten op de trottoirs na *geïntegreerd* waren en waarbij de smalste geen bomen hadden (afbeelding 3.25 midden en rechtsboven).[326] In zijn toelichting noemde hij ze "ringvormige" "*hoofdstraten*" of "*verkeersstraten*", voor de interne ontsluiting van het plangebied.[327] In zijn lemma waren "concentrische" wegen "om het centrum heen" het andere type dat elke stad nodig had.[328]

Binnen dit monumentale systeem lagen de "*zijstraten*", "*dwarsstraten*" of "*woonstraten*", die echter niet apart besproken werden en die in het geraamteplan dus ontbraken.[329] In Berlages "volledige plan" ontsloten ze de woonbuurtjes en vormden ze een contrast met de monumentale hoofdstraten.[330] De meeste waren 15 en 12,5 meter breed zonder bomen en met trottoirs (afbeelding 3.25 rechtsonder). Deze terughoudende aankleding kwam overeen met de perspectieftekeningen. Een enkele woonstraat was 20 meter met voortuin (afbeelding 3.30) of 17,5 meter breed met één bomenrij.

---

320 "Verkeersweg" in: Berlage, 1916a, pp. 65, 66, 67, 75, 76, 86; "hoofdweg" in: Berlage, 1916a, pp. 65, 67; "hoofdverkeersweg" in: Berlage, 1916a, p. 65; "verbindingsweg" in: Berlage, 1916a, p. 75; "toegangsweg" in: Berlage, 1916a, p. 65.

321 Berlage, 1916a, p. 65.

322 Zie verder: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 44-45, pp. 174-176.

323 Berlage, 1916a, pp. 66, 67.

324 "Hoofdstraat" in: Berlage, 1916a, pp. 66, 67, 84; "verkeersstraat" in: Berlage, 1916a, pp. 67, 75.

325 Berlage, 1916b, p. 400.

326 In een "geïntegreerd" profiel delen de verkeerssoorten dezelfde ruimte, zie: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, p. 68.

327 "Hoofdstraat" in: Berlage, 1916a, pp. 66, 67, 84; "verkeersstraat" in: Berlage, 1916a, p. 67.

328 Berlage, 1916b, p. 400.

329 "Zijstraat" in: Berlage, 1916a, pp. 65, 67; "dwarsstraat" in: Berlage, 1916a, p. 86; "woonstraat" in: Berlage, 1916a, p. 86.

330 Zie over dit contrast: Bolhuis, Hartman, Mattie, Meijer, Oostenbrink, Roosenbeek, Schilt & Stissi, 2000, pp. 8,13. Zij beschouwen het plan als een synthese van Sitte enerzijds en Brinckmann en Behrendt anderzijds.

In zijn toelichting maakte Berlage dus gebruik van de helder onderscheiden hoofdbegrippen ***weg*** (waar het verkeer de overhand zou krijgen) en ***straat*** (waar de relatie met de bebouwing belangrijker was), voorafgegaan door functionele specificatoren als *verkeers-, hoofd-* en *zij-*. In het renvooi van de plantekening werden de *verkeerswegen* en de *hoofdstraten* echter samengevoegd onder de noemer '*hoofdwegen*' (in lichtgeel), terwijl de *zij-*, *dwars-* en *woonstraten* werden weergegeven als '*wegen*' (in geel).

Ook tijdgenoten verwezen met "*weg*" en "*straat*" naar vergelijkbare getekende objecten.[331] Over Berlages *Parkwegen* bestond sowieso nog geen consensus. Alleen Cleyndert nam bij zijn bespreking in 1923 het woord "*parkweg*" over.[332] Opdrachtgever Bos noemde ze herhaaldelijk "breede *wandelwegen*" en hij nam als illustratie een maar liefst 146 meter breed profiel op.[333] De Gezondheidscommissie gebruikte dezelfde term en tevens het woord "*wandelboulevard*", en deed bij gebrek aan gepubliceerde profielen eveneens een suggestie:

"Men moet zich voorstellen dat naast elkander gelegen zijn: trottoir, weg voor wagens en handkarren, hoofdverkeersweg voor rijtuigen en automobielen, ruiterweg en rijwielpad, tramlijnen, wandelweg met plantsoen, rijwielpad, weg voor wagens en handkarren en trottoir, en dat het geheel voorzien is van twee dubbele rijen boomen."[334]

Stübben gebruikte het woord "*Promenadestraße*", en het *Algemeen Handelsblad* "*winkelallee*" en "*verbindingsallee*".[335] In de gemeenteraad werden ook "*boulevard*" en "*laan*" gebruikt.[336] Deze woorden hadden en hebben een duidelijker betekenis dan het functionele *verkeersweg* of het ongebruikelijke *parkweg* – een mogelijk motief om ervoor te kiezen.

In de woordenboeken werden de begrippen *weg* en *straat* duidelijker gedefinieerd: een *weg* als een "baan" of "strook grond [...] voor verkeer" (nu: "geschikt gemaakt voor het verkeer") – etymologisch hangt het woord samen met *bewegen* – en een *straat* als "gebaande" of "geplaveide" "weg tussen (...) rijen huizen" – 'geplaveide weg' is ook de betekenis van de Latijnse bron *via strāta*.[337] In het alledaagse taalgebruik worden beide begrippen desondanks deels overlappend gebruikt. Voor de taalgebruiker is het betekenisdeel 'tussen rijen huizen' kennelijk niet overheersend. Mogelijk heeft de negentiende-eeuwse samenstelling *straatweg* hierbij een rol gespeeld. Bovendien geldt hier dat *weg* net als *kanaal* een neutraler, meer omvattend begrip is, dat dus ook voor veel *straten* gebruikt kan worden, zolang die maar geschikt zijn 'voor verkeer' en een zekere breedte hebben (de betekenis in fysieke zin). Omgekeerd geldt dat brede 'wegen' waarbij de verkeersfunctie vooropstaat niet snel *straat* genoemd worden. Het woord *parkweg* is niet belangrijk gebleken, al staat het nu wel in de Van Dale, met als definitie "aan weerszijden met (natuur)parkstroken omzoomde weg".[338] De woorden *boulevard* en *laan* kenden (en kennen) een definitie waarin "boomen" of "wandelen" centraal stonden.[339]

331 O.a. in: Leliman, 1917.

332 Cleyndert, 1923, p. 254.

333 Bos, 1916, p. 967.

334 B en W Amsterdam, 1917, pp. 920-922.

335 Stübben, 1918, p. 68; De nieuwe stad in het Zuiden, 1917, p. 5.

336 B en W Amsterdam, 1917, p. 892; Gemeenteraad Amsterdam, 1917, p. 1996.

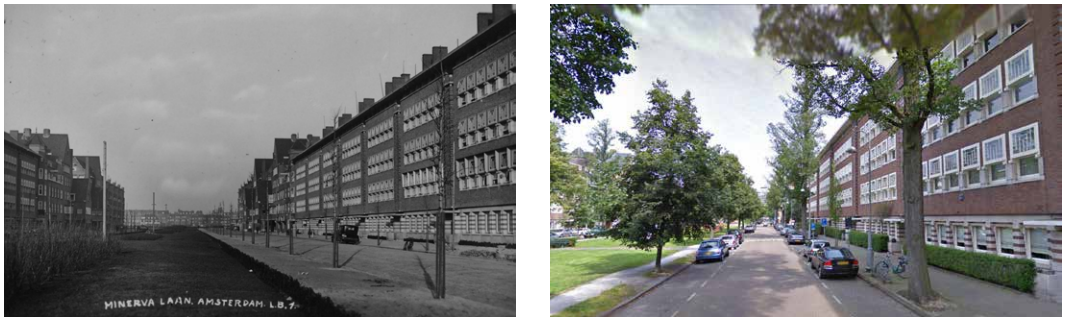
337 Zie: http://www.etymologiebank.nl; voor *weg*: Van Malssen, 1914, pp. 1970-1971; Koenen, 1916, p. 951; Zwiers, 1916, Deel 2, p. 564; De Boer, 2006, p. 1291; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *straat*: Van Malssen, 1914, p. 1725; Koenen, 1916, p. 803; Zwiers, 1916, Deel 2, p. 424; De Boer, 2006, p. 1079; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

338 Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

339 Voor *boulevard:* Van Malssen, 1914, p. 326; Koenen, 1916, p. 126; Zwiers, 1916, Deel 1, p. 167; De Boer, 2006, p. 160; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Voor *laan*: Van Malssen, 1914, p. 1008; Koenen, 1916, p. 457; Zwiers, 1916, Deel 2, p. 2; De Boer, 2006, p. 602; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.



AFBEELDING 3.27 Een van Berlages 'breede *verkeerswegen*' of '*Parkwegen*' uitgevoerd met wandelweg als Amstellaan in 1925 (links) en als Vrijheidslaan met trambaan in 2015 (rechts).



AFBEELDING 3.28 Een van Berlages 'straalvormige' '*hoofdstraten*', de '*Stationsstraat*', uitgevoerd met groenstrook als Minervalaan in 1925 (links) en in 2015 (rechts).



AFBEELDING 3.29 Een van Berlages 'ringvormige' '*hoofdstraten*' uitgevoerd als Stadionweg in 1939 (links) en in 2016 (rechts).



AFBEELDING 3.30 Een van Berlages '*zijstraten*', '*dwarsstraten*' of '*woonstraten*' uitgevoerd als Willem Passtoorsstraat met voortuinen aan een kant, twee rijbanen en centrale pleintjes in 1927 (links) en met parkeren en centrale rijbaan in 2016 (rechts).

Het woord *laan* had tot 1900 overigens een negatieve connotatie, vanwege de buiten de stad gelegen private *lanenkwartieren* met een slechte naam; pas daarna kreeg het positieve groene de overhand.[340] De *boulevard* had vooral een rechtlijnig karakter, overeenkomstig zijn (bouwkundige én taalkundige) herkomst van het *bolwerk*.[341]

De meeste *hoofdwegen* uit het renvooi werden volgens de ontworpen breedtes gerealiseerd (afbeelding 3.36, 3.38 en 3.40). Tussen 1922 en 1925 kregen enkele hoofdwegen de naam *laan*: de Amstellaan, de Noorder en Zuider Amstellaan, de Apollolaan en de Minervalaan (afbeelding 3.27 en 3.28); tegenwoordig worden sommige door hun verkeersfunctie en stedelijke uitstraling ook wel aangeduid als *stadsstraat*.[342] In het gewijzigde zuidelijke plandeel golden andere profielen maar werden wel twee 'ringvormige' *lanen* geïntroduceerd: de President Kennedylaan en de Strawinskylaan; de overige *hoofdwegen* kregen de naam *straat*, op de Stadionweg, de Marathonweg en de Parnassusweg na. Alle *woonstraten* gingen *straat* heten.

§ 3.8.3 *Plein*

Op de overige openbare ruimten ging Berlage veel minder systematisch in. Op de plankaart kunnen negentien grotere en kleinere *pleinen* worden onderscheiden (afbeelding 3.41). Vier bestonden (deels) al, van west naar oost het plein voor het Haarlemmermeerstation, het Valeriusplein, het Jacob Obrechtsplein en het Cornelis Troostplein. Waar we bij een *plein* tegenwoordig vooral een autovrije ruimte met verblijfskwaliteit verwachten, tekende Berlage ze slechts als kruispunten van hoofdwegen en als 'voorplein' bij openbare gebouwen. In het renvooi werden ze ook niet gespecificeerd en er was verder geen structuur aan gegeven. Het enige wat in de originele plankaart op enige verblijfskwaliteit wees was de fontein die stond aangegeven op het plein bij de academie, en de perspectieven toonden een soort monumenten of fonteinen op het huidige Victorieplein, bij de Amstelburg en op de ijsbaan.

In zijn toelichting benoemde Berlage slechts zeven bestaande en nieuwe ruimten expliciet als ***plein***: het vreemde "Valeriusplein" "aan beide zijden van de brug", het "groote verkeersplein" op de kruising van de "hoofdverkeerswegen" (het huidige Victorieplein), het "stationsplein", het "Obrechtsplein" (oorspronkelijk de aansluiting van de oostelijke stationsstraat), het "Academieplein", een "klein plein" (het huidige Roelof Hartplein) en het "plein bij de Amstelbrug".[343] Het gebrek aan aandacht en uitwerking – om het in termen van dit onderzoek te zeggen: gebrek aan concrete fysieke lading en slechts een conceptuele betekenis – sluit aan bij Berlages lezingen uit 1913-1914, waarin hij aangaf pleinen minder belangrijk te vinden dan straten en ze vooral te zien als "knooppunten in het stratennet".[344] Zijn opvatting was dus veranderd ten opzichte van de toelichting op zijn eerste Plan Zuid, toen hij nog schreef: "Pleinen moeten niet ontstaan als toevallige overblijfsels van een stratennet, zooals deze nu maar al te dikwijls blijken te zijn, maar als centrale "uitgangspunten" worden beschouwd."[345] Wat echter bleef gelden was zijn centrale uitgangspunt: "Ze moeten dus het

340 Zie: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 83-84.

341 *Boulevard* is een zogenoemd terugleenwoord: in het Frans is het een verbastering van het Nederlandse *bolwerk*; zie: http://www.etymologiebank.nl.

342 De Amstellanen werden in 1946 omgedoopt in Churchilllaan, Rooseveltlaan en Stalinlaan, de laatste in 1956 in Vrijheidslaan, zie: Wiersma, 1987.

343 Berlage, 1916a, p. 65, 67, 66, 86, 76.

344 Berlage, 1914, p. 143.

345 Berlage, 1904, pp. 1723-1724.

allereerst worden geprojecteerd en worden bestemd voor openbare gebouwen, zooals dat vroeger gebeurde. Want een plein zonder openbaar gebouw is geen plein van beteekenis en een openbaar gebouw heeft in 't algemeen een plein noodig om tot zijn recht te komen. "Plein en gebouw zijn er om elkaar"."[346]

Van de tijdgenoten van Berlage kregen de pleinen in het Plan Zuid geen overmatige aandacht of kritiek, en er werden geen andere woorden voor gebruikt. In het *Bouwkundig woordenboek* uit 1916 luidde de definitie "open ruimte in stadsbebouwing, welke geheel of ten deele voor het openbaar verkeer is opengesteld en derhalve geplaveid; soms ten dele als park aangelegd".[347] Kennelijk speelde de verblijfskwaliteit inderdaad (nog) geen grote rol, al schreef de Gezondheidscommissie: "De pleinen waren niet als steenvlakten, maar met grint of gras, aan te leggen, en met boomen te beplanten."[348]

Ook in de gewone woordenboeken uit 1914 en 1916 bleef de verblijfskwaliteit onvermeld, al vermeldde de Van Dale "gewoonlijk bestraat, of tot park ingericht"; later verdween dit deel.[349] Het woordenboek van Koenen uit 2006 maakt melding van "al dan niet met bomen, standbeelden en monumenten."[350] Het blijft mogelijk dat het begrip *plein* in de afgelopen eeuw een betekenisspecificatie heeft ondergaan, van 'open ruimte' in algemene zin naar 'open ruimte met verblijfskwaliteit'.[351] Hierop zou ook de opkomst van de verklarende samenstelling *verkeersplein* kunnen wijzen.[352] Een andere verklaring kan gevonden worden in een verandering in de werkelijkheid – namelijk een toename van het autoverkeer, waardoor verkeersfunctie en verblijfskwaliteit steeds moeilijker te combineren vielen.

Bij de realisatie zijn de pleinen er van alle openbare ruimten het slechtst vanaf gekomen (afbeelding 3.42). Het Academieplein is uiteindelijk niet meer dan een groenstrook geworden in de Apollolaan; geen wonder dat de ruimte "zelfs geen naam heeft".[353] Ook het Victorieplein bestaat nu uit drie groenstroken, die doorsneden worden door verkeerswegen (afbeelding 3.31), en het (bij Berlage niet als zodanig benoemde en kleiner getekende) Minervaplein uit vier groenstroken. Het Olympiaplein is een sportterrein (zie paragraaf 3.8.4 en afbeelding 3.44) en geen plein in de huidige betekenis, die misschien alleen opgaat voor het Stadionplein, dat lange tijd vooral een parkeerterrein was maar momenteel wordt vernieuwd, met twee nieuwe gebouwvolumes en een nieuw verblijfsplein.

346 Berlage, 1904, p. 1724.

347 Zwiers, 1916, Deel 2, p. 218.

348 B en W Amsterdam, 1917, p. 928.

349 Van Malssen, 1914, pp. 1434-1435; Koenen, 1916, p. 652; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

350 De Boer, 2006, p. 862.

351 Het Franse leenwoord *plein* betekende en betekent in het Frans slechts 'vlakte'; het heeft zich ontwikkeld uit Latijn *plānum*. De betekenis 'plein' was in het Frans voorbehouden aan *place*, dat in de middeleeuwen in het Nederlands terechtkwam als *plaetse* (*plaats*) en in het Middelnederlands hiervoor ook het standaardwoord was.

352 Het woord *verkeersplein* is voor het eerst aangetroffen in 1902, maar komt pas geregeld voor vanaf 1916, zie: http://kranten.kb.nl. Het ontbreekt in: Van Malssen, 1914; Koenen, 1916; Zwiers, 1916. Het staat uiteraard wel in: De Boer, 2006, p. 1209; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

353 Van Rossem, 1992, p. 18. Zie ook paragraaf 3.5.1.



AFBEELDING 3.31 Berlages 'groote *verkeersplein*' uitgevoerd als Daniël Willinkplein in 1936 (links) en als Victorieplein in 2017 (rechts).

§ 3.8.4 *Groen*: *park*, *speelplaats*, *ijsbaan* en *sportterrein*

Behalve pleinen nam Berlage ook groene openbare ruimten op in zijn ontwerp (afbeelding 3.43). Het renvooi kende één legenda-eenheid en kleur '*groen*', maar op de plankaart werden twee kleuren groen gebruikt: naast de donkere uit het renvooi ook nog een lichtere (vergelijk afbeelding 3.45 en 3.8). Dit is een voorbeeld van symbolisch tekengebruik: de verschillende kleuren leken niet op de werkelijkheid, maar stonden voor gradaties in de werkelijkheid.[354] Vreemd genoeg was dit kleurgebruik niet consequent, of in ieder geval niet ingegeven door het onderscheid openbaar versus privé: zo waren enerzijds de tuinen van de villa's donkergroen en het *park* lichtgroen, en anderzijds de voortuinen in de Tuinstad lichtgroen en de *speelplaatsen* donkergroen.

Het groen werd niet bij elkaar behandeld in de plantoelichting en het woord ***groen*** zelf kwam er zelfs niet in voor; wel kende de "tabel der bebouwing" een gelijknamige kolom.[355] Het "± 66 H.A" grote "***park***" in het zuidoosten van het plangebied werd nog het meest uitgebreid genoemd, al lichtte Berlage het ontwerp niet verder toe.[356] Daarnaast wees Berlage erop dat hij aan de Schinkeloever buiten het plangebied nog "het woord "*park*" [...] heeft ingeschreven".[357] De groene wandelwegen in de *Parkwegen* rekende hij ook mee bij het te realiseren parkterrein van 90 hectare.[358]

Verder bevatte de oorspronkelijke plankaart negen "***speelplaatsen***" (aangegeven met een 'S.'), in de toelichting ook "*kinderspeelplaatsen*" genoemd, en een "***ijsbaan***", het huidige Olympiaplein, dat voorafgaand aan de Olympische Spelen van 1928 werd aangelegd als oefenterrein (afbeelding 3.32).[359] "***Sportterreinen***" wilde Berlage pas toewijzen "bij gebleken behoefte".[360] Ze stonden dus niet op de originele plankaart, maar op de presentatiekaart werden twee speelplaatsen wel als zodanig aangegeven met de afkorting 'SP', die ook werd gebruikt in de noordelijkste punt van het park en in het U-vormige groen tegen de Schinkel aan; bovendien kende deze kaart een extra speelplaats in het noordoosten. Op de presentatiekaart werd de legenda-eenheid '*groen*' (in één kleur)

354 Zie voor dit begrip paragraaf 2.4.1.
355 Frankel, 1976, p. 106.
356 Berlage, 1916a, p. 75.
357 Berlage, 1916a, p. 76.
358 Berlage, 1916a, p. 65.
359 Berlage, 1916a, pp. 75, 76.
360 Berlage, 1916a, p. 77.

samengevat onder de noemer "*plantsoenen park gazons* enz.", maar het eerste en laatste woord kwam niet voor in Berlages toelichting. De niet toegelichte *plantsoenen* waren vooral versnipperd verdeeld over de woonbuurtjes, meestal als plaatselijke verbreding van een woonstraat (afbeelding 3.43).

De door Berlage gebruikte woorden werden op vergelijkbare wijze gehanteerd door zijn tijdgenoten. Wel werd het woord *groen* alleen door bestuurders gebruikt, zoals in het volgende citaat van wethouder Vliegen: "Er is weer geklaagd over gebrek aan *parken*, maar in de breede verkeerswegen komt een massa *groen*."[361] *Park*, *speelplaats* en *sportterrein* kwamen geregeld voor; *ijsbaan* slechts eenmaal bij Bos.[362] Cleyndert was in 1923 specifieker door het groen (of in zijn ogen het gebrek daaraan) aan te duiden met *natuur*; een woord dat Berlage in zijn lezingen overigens ook gebruikte, maar dan kritisch, net als *landschap* (namelijk gesteld tegenover het "logische" of "monumentale").[363] Het woord *plantsoen* kwam bij bestuurders vooral voor in de vaste combinatie "*parken* en *plantsoenen*".[364] Ook Bos en Leliman schakelden de woorden "*plantsoen*" en "*park*" aan elkaar gelijk.[365] *Gazon* kwam niet voor in de reacties.

Al deze begrippen voor groene openbare ruimten – in alfabetische volgorde *gazon*, *groen*, *ijsbaan*, *natuur*, *park*, *plantsoen*, *speelplaats* en *sportterrein* – waren destijds gebruikelijk en hadden redelijk vastomlijnde betekenissen. Ze werden ook allemaal vermeld in de Van Dale uit 1914 en de Koenen uit 1916.[366] Bijzondere vermelding verdient *park* in de Van Dale, waar nog geen sprake was van een 'publieke wandelplaats', maar waar de etymologische samenhang met *perk* nog goed zichtbaar was in "perk, door een hek afgesloten ruimte (inz. voor wandelaars)".[367] De woorden stonden tevens in het *Bouwkundig woordenboek* uit 1916, met uitzondering van *groen*, *ijsbaan*, *natuur* en *sportterrein* – kennelijk behoorden die nog niet tot de vaktaal.[368] Kijkend naar de woordenboeken lijken de woorden voor groene ruimten in tegenstelling tot de andere openbare ruimten de afgelopen honderd jaar weinig van betekenis veranderd te zijn, al worden ze uiteraard wel anders ontworpen.[369] *Groen* had en heeft bijvoorbeeld de betekenis 'gebladerte van de bomen', als stond die niet in de laatste Koenen. Ook *sportterrein* ontbrak in de laatste Koenen. *Speelplaats* bevatte in de Koenen steeds het element 'bij de/een school'.

361 Gemeenteraad Amsterdam, 1917, p. 2047.

362 Bos, 1916, p. 968.

363 Cleyndert, 1923, p. 252; Berlage, 1909, p. 114; Berlage, 1914b, p. 240.

364 B en W Amsterdam, 1917, p. 921; Gemeenteraad Amsterdam, 1917, pp. 1971, 1973, 1983, 1996, 2035, 2037, 2043, 2044.

365 Bos, 1916, p. 967; Leliman, 1917, p. 262.

366 Voor *gazon*: Van Malssen, 1914, p. 567; Koenen, 1916, p. 251; voor *groen*: Van Malssen, 1914, pp. 706-707; Koenen, 1916, p. 301; voor *ijsbaan*: Van Malssen, 1914, p. 823; Koenen, 1916, p. 357; voor *natuur*: Van Malssen, 1914, p. 1169; Koenen, 1916, p. 547; voor *park*: Van Malssen, 1914, p. 1395; Koenen, 1916, p. 631; voor *plantsoen*: Van Malssen, 1914, p. 1431; Koenen, 1916, p. 651; voor *speelplaats*: Van Malssen, 1914, p. 1673; Koenen, 1916, p. 776; voor *sportterrein*: Van Malssen, 1914, p. 1685; Koenen, 1916, p. 783.

367 *Park* is herhaaldelijk ontleend aan het Franse *parc*, oorspronkelijk 'omheind jachtterrein', of direct aan het middeleeuws-Latijnse *parricus* 'omheind stuk grond', mogelijk behorend bij dezelfde wortel als *perk* 'stuk grond'. De betekenis 'publieke wandelplaats' is zeventiende-eeuws, zowel in het Frans als in het Nederlands. Zie: http://www.etymologiebank.nl.

368 Zie voor *gazon*, *park*, *plantsoen* en *speelplaats* respectievelijk: Zwiers, 1916, Deel 1, p. 421, Deel 2, p. 194, Deel 2, p. 216, Deel 2, p. 379. *Groen*, *ijsbaan*, *natuur* en *sportterrein* ontbraken.

369 Voor *gazon*: De Boer, 2006, p. 351; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *groen*: Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *ijsbaan*: De Boer, 2006, p. 475; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *natuur*: De Boer, 2006, p. 722; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *park*: De Boer, 2006, p. 830; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *plantsoen*: De Boer, 2006, p.859; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *speelplaats*: De Boer, 2006, p.1040; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *sportterrein*: Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

Op de groenstroken in de brede lanen en het Olympiaplein na kwam al het groen uiteindelijk op andere plekken terecht dan door Berlage bedacht was: zo belandde het park uiteindelijk ten westen van de Boerenwetering, het Beatrixpark (afbeelding 3.44). Bovendien werd een aantal van Berlages pleinen zoals gezegd groen uitgevoerd (vergelijk afbeelding 3.42 en 3.44 en zie paragraaf 3.8.3). Toch ligt het huidige Martin Luther Kingpark min of meer op de plek van de groene Amsteloevers uit Berlages ontwerp. Ook de meeste woonbuurtjes hebben intern een groen plantsoen, zij het op een aangepaste plek uit de door Publieke Werken ontworpen deelplannen. Hetzelfde geldt voor de kleinere en grotere *speelplaatsen*, waarvan het Hygiëaplein haaks op de Marathonweg een goed voorbeeld is. De beplantingsontwerpen toonden wel duidelijke overeenkomsten met de ontwerpen van Berlage, zoals die bijvoorbeeld blijken uit zijn plantekeningen en schetsen (zie afbeelding 3.46): voor de wegenstructuur benadrukten de bomen de hiërarchie en de plantsoenen werden uitgevoerd als gras omzoomd met hagen en in het midden enkele bomen.[370]

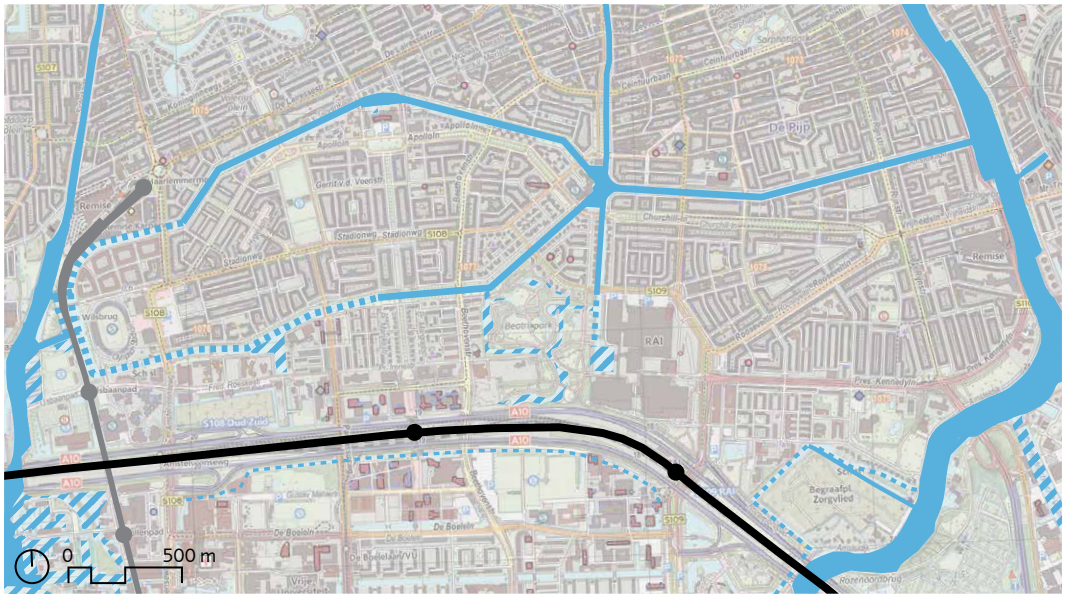


AFBEELDING 3.32 Berlages '*ijsbaan*' uitgevoerd als Olympiaplein in 1927 (links) en als Sportpark Olympiaplein in 2015 (rechts).

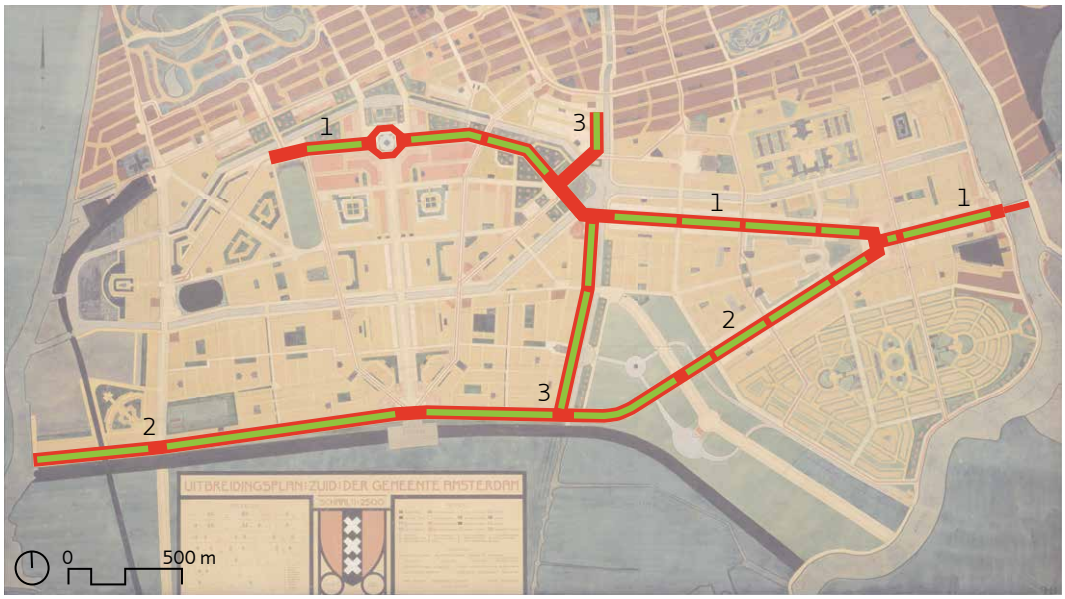
370 Van der Werf, 2006, pp. 6-12.



AFBEELDING 3.33 Plananalyse ontwerp 1915: *spoorbaan* (zwart) met stations (zwarte cirkels), en *grachten* en overig water (blauw).

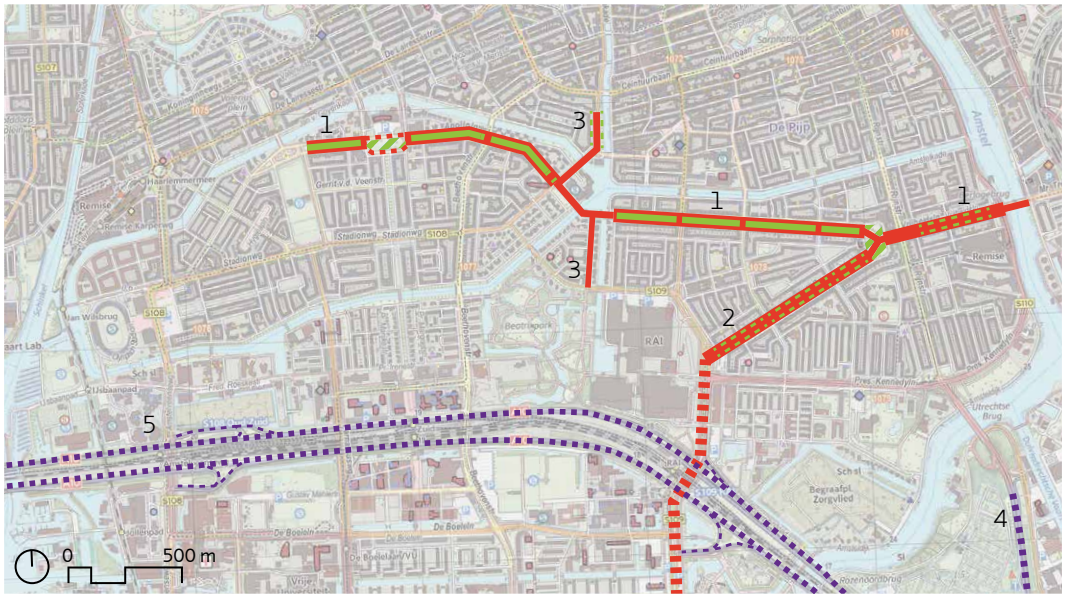


AFBEELDING 3.34 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn of arcering: *spoorweg* (zwart) met stations (zwarte cirkels), museumtram (grijs) met halten (grijze cirkels), en *kanalen* met *kaden* en overig water (blauw).



AFBEELDING 3.35 Plananalyse ontwerp 1915: *verkeerswegen* of *Parkwegen* (rood).

1 60 meter breed
2 60 meter breed
3 60 meter breed



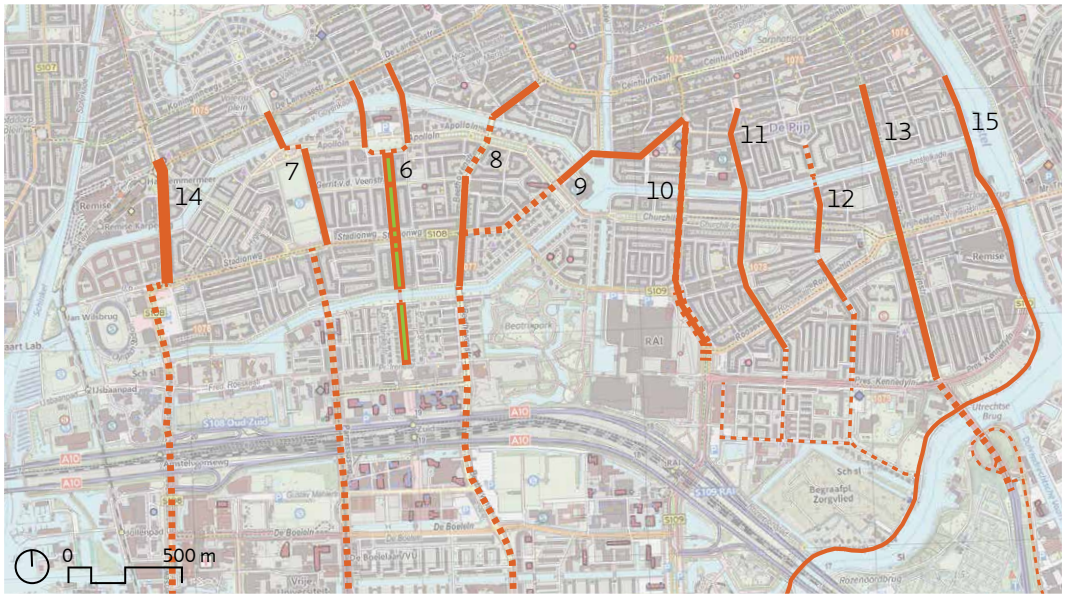
AFBEELDING 3.36 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn: *snelwegen* (paars) en *lanen* of *kaden* (rood).

1 Apollolaan en Churchilllaan, 60 meter breed, met delen 30 meter breed
2 Rooseveltlaan en Europaboulevard, 60 meter breed
3 Hobbemakade, 60 meter breed inclusief kade, en Herman Heijermansweg, van 60 naar 25 meter breed
4 A2
5 A10



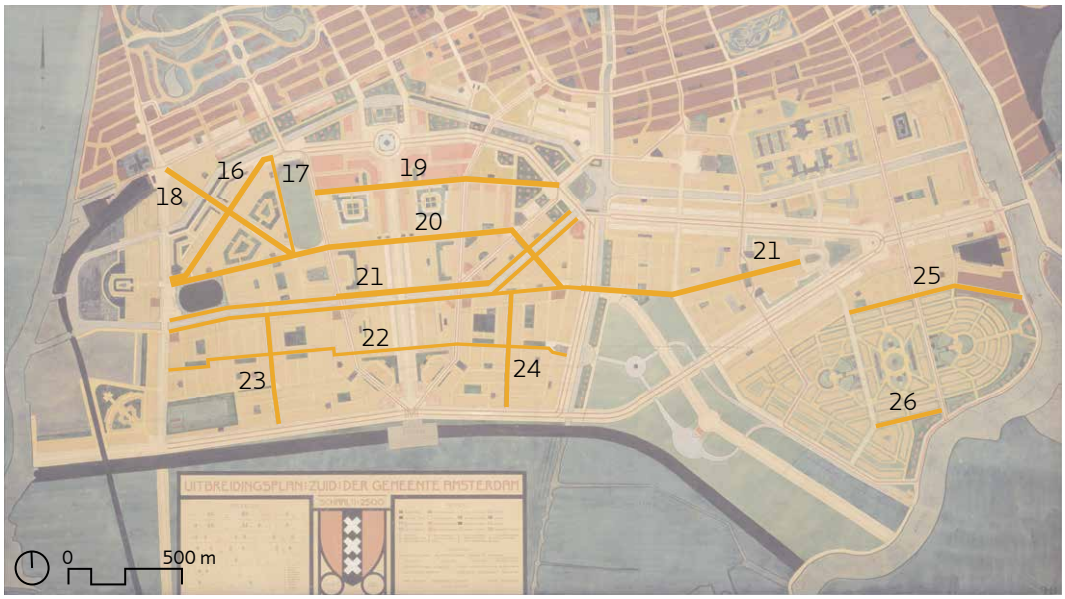
AFBEELDING 3.37 Plananalyse ontwerp 1915: *straalvormige hoofdstraten* of *verkeersstraten* (oranje).

6 *Stationsstraat*, 50 meter breed met wandelweg
7 *Westelijke Stationsstraat*, 30 meter breed
8 *Oostelijke Stationsstraat*, 30 meter breed
9 *Zuid-Westelijke verbindingsstraat*, 30 meter breed
10 verlengde Ferdinand Bolstraat, 25 meter breed
11 verlengde Tweede Van der Helstraat, 25 meter breed
12 Ziekenhuisstraat, 25 meter breed
13 verlengde Van Woustraat, 30 meter breed
14 Amstelveenseweg, 50 meter breed (bestaand)
15 Amsteldijk, 25 en 17,5 meter breed (bestaand)



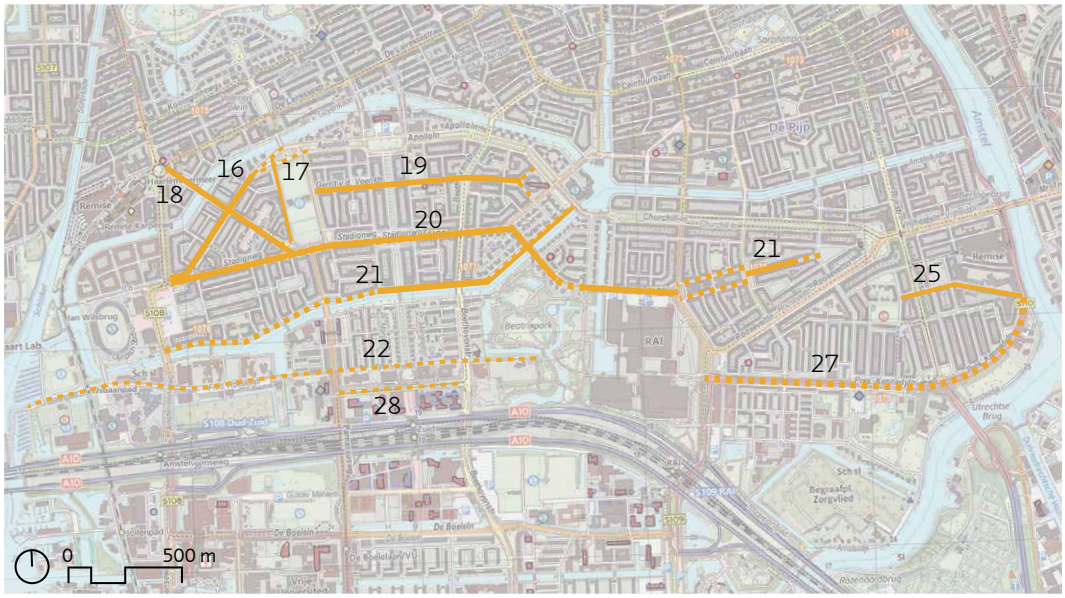
AFBEELDING 3.38 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn: *wegen*, *lanen* of *straten* (oranje).

6 Minervalaan, van 50 naar 50 en 40 meter breed
7 Olympiaplein en Parnassusweg, 30 meter breed
8 Beethovenstraat, 30 meter breed
9 Stadionweg en Van Hilligaert-/Pijnackerstraat, 30 meter breed
10 Ferdinand Bolstraat en Scheldestraat, van 25 naar 30 meter breed, Gelrestraat en Zuidelijke Wandelweg, 15 meter breed
11 Tweede Van der Helststraat en Maasstraat, 25 meter breed, Veluwelaan, 15 meter breed
12 Pieter Lodewijk Takstraat en Waalstraat, 25 meter breed, De Mirandalaan, 15 meter breed
13 Van Woustraat en Rijnstraat, 30 meter breed
14 Amstelveenseweg, van 50 naar 50 en 30 meter breed
15 Amsteldijk, 25 en 17,5 meter breed



AFBEELDING 3.39 Plananalyse ontwerp 1915: *ringvormige hoofdstraten* of *verkeersstraten* (geel).

16 25 meter breed
17 15 meter breed
18 25 meter breed
19 25 meter breed
20 25 meter breed
21 25, 20 en bij de *gracht* tweemaal 17,5 meter breed
22 15 meter breed
23 20 meter breed met voortuin
24 20 meter breed met voortuin
25 Trompstraat, 20 meter breed, deels met voortuin
26 20 meter breed, met voortuin



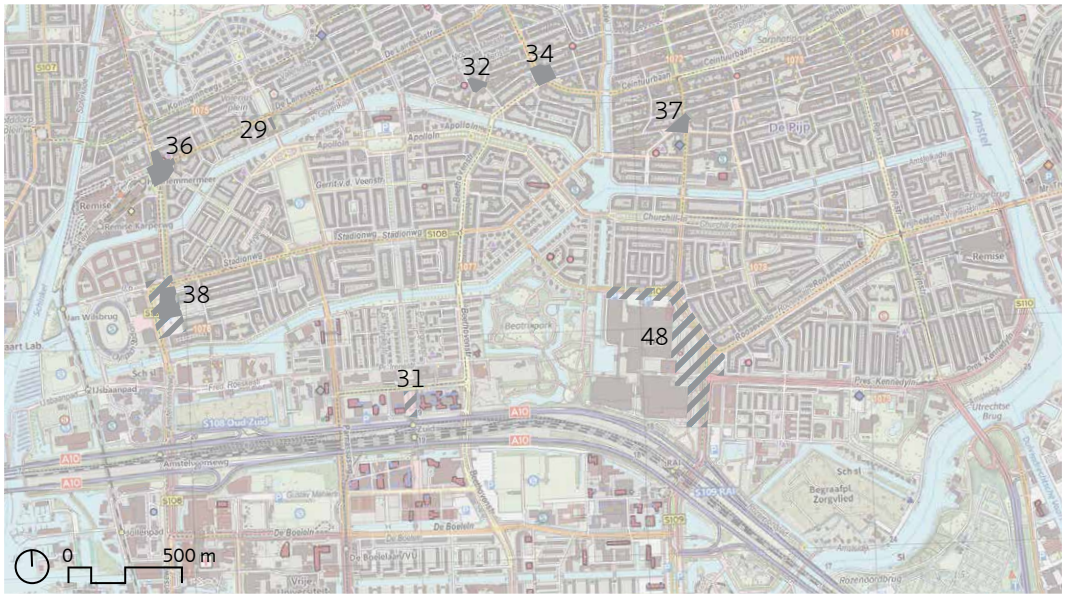
AFBEELDING 3.40 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn: *wegen*, *kaden*, *lanen* of *straten* (geel).

16 Olympiaweg, 25 meter breed
17 Olympiaplein, 15 meter breed
18 Marathonweg, van 25 naar 24 meter breed
19 Gerrit van der Veenstraat, 25 meter breed
20 Stadionweg, van 25 naar 30 meter breed
21 Stadionkade en Diepenbrock-/Wielingen-/Geul-/Geleen-/Biesboschstraat, van 17,5 tot 25 naar 25 tot 30 meter breed
22 IJsbaanpad en Frederik Roeske-/Prinses Irenestraat, van 15 naar 17,5 meter breed
23 (niet uitgevoerd)
24 (niet uitgevoerd)
25 Trompenburgstraat, 20 meter breed
26 (niet uitgevoerd)
27 President Kennedylaan (niet bij Berlage), 30 meter breed
28 Strawinskylaan (niet bij Berlage), 17,5 meter breed



AFBEELDING 3.41 Plananalyse ontwerp 1915: *pleinen* (grijs).

29 *Valeriusplein* (deels bestaand)
30 *groote verkeersplein*
31 *stationsplein*
32 *Obrechtsplein* (deels bestaand)
33 *Academieplein*
34 *klein plein* (Roelof Hartplein)
35 *plein bij de Amstelbrug*
36 (kruispunt, bestaand)
37 Cornelis Troostplein (bestaand)
38 (bij Stadion)
39 (bij *Volkshuis*)
40 (bij *Kunstenaarshuis*)
41 (bij *Academisch Ziekenhuis*)
42 (bij kerk)
43 (bij kerk)
44 (bij kerk)
45 (bij kerk)
46 (kruispunt)
47 (kruispunt)



AFBEELDING 3.42 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in arcering: *pleinen* (grijs).

29 Valeriusplein (zie ook afbeelding 3.44)
30 (zie afbeelding 3.44)
31 Zuidplein
32 Jacob Obrechtplein
33 (zie afbeelding 3.44)
34 Roelof Hartplein
35 (zie afbeelding 3.44)
36 Amstelveenseweg
37 Cornelis Troostplein
38 Stadionplein
39 (niet uitgevoerd)
40 (niet uitgevoerd)
41 (niet uitgevoerd)
42 (niet uitgevoerd)
43 (niet uitgevoerd)
44 (niet uitgevoerd)
45 (niet uitgevoerd)
46 (niet uitgevoerd)
47 (niet uitgevoerd)
48 Europaplein (niet bij Berlage)



AFBEELDING 3.43 Plananalyse ontwerp 1915: *groen*.

plantsoenen en *gazon* (lichtgroen)
speelplaatsen, *sportterreinen* en *ijsbaan* (blauwgroen)
park (groen)
begraafplaatsen (donkergroen)



AFBEELDING 3.44 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn of arcering: *groen*.

groen en 'groene' *pleinen* (lichtgroen)
29 Valeriusplein (zie ook afbeelding 3.42)
30 Victorieplein
33 (Apollolaan)
35 (Amsteldijk)
49 Minervaplein (niet bij Berlage)
50 IJsselplein (niet bij Berlage)

speelplaatsen en *sportvelden* (blauwgroen)
51 Olympiaplein
52 Hendrick de Keijserplein
53 Hygiëaplein (niet bij Berlage)

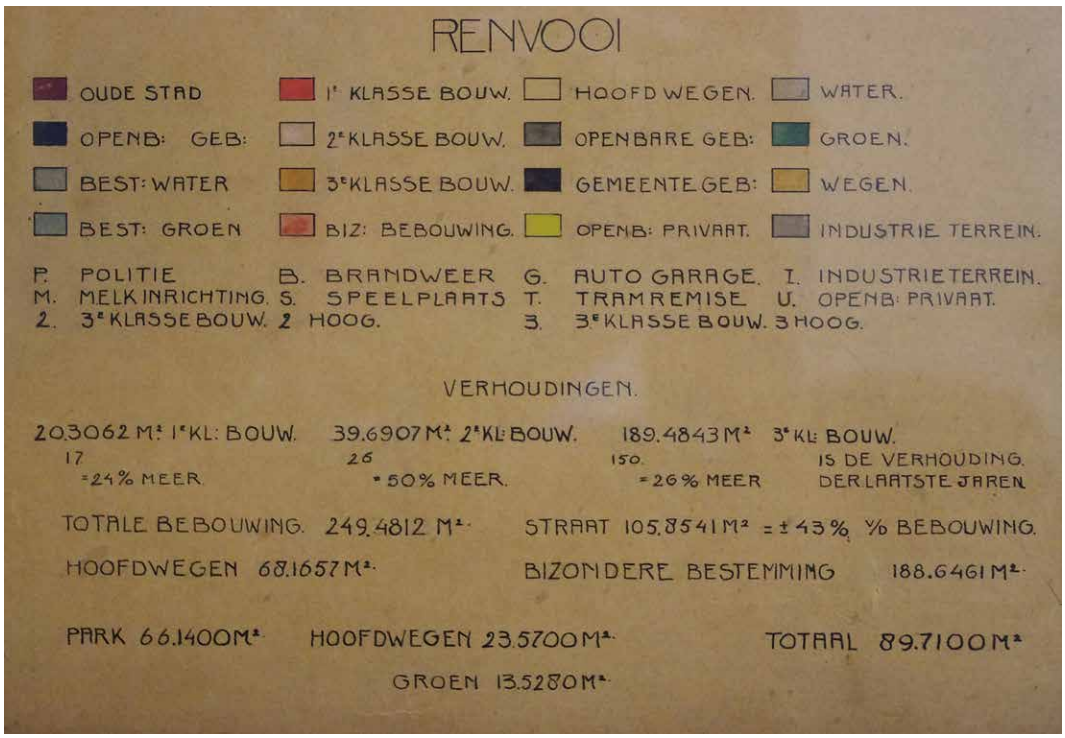
parken
54 Beatrixpark (niet bij Berlage)
55 Martin Luther Kingpark (niet bij Berlage)

begraafplaatsen (donkergroen)

§ 3.9 Begrippen voor typen bebouwing

§ 3.9.1 *Huis*, *woning* en *villa*

Op de oorspronkelijke plankaart en in het renvooi werden de drie woningbouwklassen met verschillende kleuren aangegeven (afbeelding 3.45 en 3.8); zoals gezegd vermeldde de gepubliceerde presentatiekaart slechts minuscule Romeinse cijfers (afbeelding 3.16). In de oorspronkelijke plankaart stond daarnaast het aantal lagen boven de begane grond per blok genoteerd, als '2H' of '3H'. De woningbouwklassen kwamen overeen met verschillende woningtypen, maar deze werden niet altijd benoemd door Berlage.



AFBEELDING 3.45 Renvooi 1915 door Berlage.

Om te beginnen was 20,3 hectare met rood ingekleurd aan wat in de 'Memorie van Toelichting' heette "*één*gezins***huizen***, zoowel open, als gesloten* bebouwing" (zie voor de bebouwingstypologie paragraaf 3.9.3): de "*1ste klasse* ***woningen***" of volgens het renvooi "*1e kl. bouw*".[371] Deze bevonden zich enerzijds in "*gesloten bebouwing*" van vier lagen hoog plus kap in het noordwesten van het ontwerp (volgens de "tabel der bebouwing" bij de 'Memorie van Toelichting' 6,7 hectare op basis van "46 *huizen* per H.A."), en anderzijds als "*open bebouwing*" of "*villabouw*" langs het Noorder Amstelkanaal, de Boerenwetering en de Amstel (13,6 hectare in "22 *huizen* per H.A."); het woord "***villa***" kwam alleen in de tabel voor en niet in de tekst zelf, maar in zijn lezingen gebruikte Berlage wel het woord "*villabebouwing*".[372]

371 Berlage, 1916a, pp. 67-68.

372 Berlage, 1916a, pp. 67-68; Fraenkel, 1976, p. 106; Berlage, 1909, pp. 123, 129, 130, 132, 134, 138; Berlage, 1914, p. 267.

In wit was vervolgens 39,7 hectare opgenomen aan "*tweegezinshuizen*", "*2de klasse woningen*" of "*2e kl. bouw*", waarmee bedoeld werd gestapelde beneden-bovenwoningen van in totaal vier lagen plus kap, gelegen langs de brede verkeerswegen in het oosten, langs de middelste stationsstraat en in het noordwesten (in "66 *huizen* per H.A. x 2 = 132").[373]

Het grootste gedeelte bestond tot slot uit in totaal 189,5 hectare "*volksklassehuizen*", "*3de klasse woningen*" of "*3e kl. bouw*" in oker (afbeelding 3.47), uit te voeren als enerzijds vier of drie lagen plus kap portiekwoningen (96,9 hectare in "90 *huizen* per H.A. x 4 = 360" en 52,6 hectare in "90 *huizen* per H.A. x 3 = 270") en anderzijds als twee lagen plus kap in de tuinstad in het zuidoosten (40,0 hectare, geen dichtheid vermeld).[374] Berlage gaf nadrukkelijk aan dat "er immers een aanzienlijk tekort aan *3de klassewoningen* in Amsterdam bestaat" en dat "het geheele beschikbare terrein ten Zuiden van de Zuidelijke gracht, evenzeer algemeen genomen, voor een bebouwing der 3de klasse beschikbaar [moet] worden gesteld."[375]

Uit deze opsomming en ook uit zijn lezingen blijkt dat Berlage vooral het ongelede woord *huis* gebruikte, in drie betekenissen:

1 voor een fysiek 'woongebouw' met een zelfstandige 'woonruimte voor één huishouden', zoals ook in de samenstellingen "*ééngezinshuis*" (nu vooral *eengezinswoning*), "*woonhuis*" en "*winkelhuis*",
2 voor een (gestapelde) 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' zoals in "*huizen* per H.A." in de tabel (tegenwoordig "*woningen* per hectare") en in de samenstelling "*volksklassehuis*", en
3 voor een fysiek 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' in de samenstelling "*tweegezinshuis*" – een gebouw voor twee gezinnen.[376]

Het woord "*woning*" werd door Berlage minder gebruikt – zevenmaal in de toelichting – en bijna alle keren in combinatie met *1ste*, *2de* of *3de klasse*.[377] Het betekende altijd 'woonruimte voor één huishouden' met minder nadruk op het fysiek gebouwde. Kortom: *huis* kon hetzij een fysiek woongebouw aanduiden voor één of meer huishoudens, hetzij een woning voor één huishouden in een groter gebouw; een *woning* was altijd voor één huishouden en had een meer abstracte, conceptuele betekenis.

Tijdgenoten van Berlage gebruikten veelal dezelfde woorden.[378] Ook in het Duits werd gebruikgemaakt van vergelijkbare begrippen als "*Einfamillienhaus*", "*Zweifamillienhaus*" en "*Volksklassenhaus*".[379] Toch werden er ook andere woorden voor dezelfde objecten gebruikt. Voorbeelden waren naast het genoemde *villa* al sporadisch "*twee onder een kap*", "*heerenhuis*" en simpelweg "*huis*" of "*woonhuis*" voor *ééngezinshuis*, daarnaast "*bovenhuis/-woning*", "*benedenhuis-/woning*", "*étage*", "*middenstandswoning*", "*arbeiderswoning*" en "*volkswoning*" voor *huis* in de zin van gestapelde 'woonruimte in een woongebouw'.[380] Behalve deze samenstellingen op *-huis* en *-woning* is het Engelse leenwoord "*cottage*" nog noemenswaardig, dat door de Gezondheidscommissie werd

373 Berlage, 1916a, pp. 67-68; Fraenkel, 1976, p. 106.
374 Berlage, 1916a, pp. 67-68; Fraenkel, 1976, p. 106.
375 Berlage, 1916a, p. 68.
376 Berlage, 1916a, pp. 67, 68, 76, 77, 84, 85, 86; Fraenkel, 1976, p. 106.
377 Berlage, 1916a, pp. 68, 85.
378 Zie o.a.: De nieuwe stad in het Zuiden, 1917, p. 5.
379 Eisler, 1916, p. 115.
380 Zie o.a.: Bos, 1916, p. 968; B en W Amsterdam, 1917, pp. 894-897; De uitbreiding-Zuid, 1918, p. 1.

gebruikt als (mogelijk minder luxe) synoniem van *villa* en als suggestie ter vervanging van de gesloten bouwblokken.[381] Op *villa*, *herenhuis*, *twee-onder-een-kap* en *eengezinswoning* na zijn deze woorden nu verouderd, omdat de objecten waar ze naar refereren niet meer gebouwd worden of omdat de klasse-indeling een negatieve connotatie heeft.[382]

De woordenboeken uit de jaren tien lieten een overeenkomstig beeld zien. In de Koenen had *huis* een vrij ruime betekenis van "menschenwoning"; in de Van Dale stond zowel "gebouw om in te wonen" als "het huis als verblijf van het gezin" – min of meer vergelijkbaar met de betekenissen die Berlage ook gebruikte.[383] Het dubbele gebruik van *huis* sloot ook aan bij de definitie in het *Bouwkundig woordenboek* uit 1916, waarin bij de betekenis "elk gebouw, dat tot bewoning bestemd is" als kanttekening geplaatst werd: "Soms wordt een bepaald *huis* wel als het *huis* aangewezen."[384] *Woning* had in de gewone woordenboeken de vrij abstracte betekenis van "verblijfplaats", "verblijf" of "huis (of deel van een huis)"; in het *Bouwkundig woordenboek* stond "afgesloten ruimte […] ingericht tot permanent verblijf voor menschen" – wat inderdaad overeenkomt met het gebruik van het woord door Berlage.[385] Samenstellingen met *eengezins-* en *tweegezins-* stonden overigens nog niet in de woordenboeken; vanaf de jaren zestig was dat wel het geval, maar dan vooral in combinatie met *-woning* (en niet zoals hier met *-huis*).[386] Het geconstateerde onderscheid tussen *huis* en *woning* sluit in ieder geval aan bij de etymologie van beide woorden: *huis* gaat net als *huid* terug op een Proto-Indo-Europese wortel die 'bedekken, omhullen' betekent, terwijl *woning* via het werkwoord *wonen* terug te voeren is op de betekenis 'ergens verblijven; tevreden zijn'.[387] *Villa* betekende volgens de woordenboeken tot slot "landelijk gelegen heerenhuis"; tegenwoordig kan dat ook "rustig gelegen" of "in een parkachtige stadswijk" zijn.[388] *Huis* heeft de afgelopen honderd jaar een duidelijker ontwikkeling doorgemaakt: enerzijds wordt het nu niet meer gebruikt voor een gebouw met meerdere woningen – 'gebouw om in te wonen' staat ook niet meer in de Van Dale – hiervoor is *woongebouw* in gebruik geraakt; anderzijds worden gestapelde 'woonruimten in een woongebouw' nu eerder *woningen* dan *huizen* genoemd – niet voor niets spreken we niet meer van *huizen per hectare* maar van *woningen per hectare*.[389] Bij *woning* is de abstracte betekenis 'verblijf' nu minder belangrijk, ten gunste van het specifiekere 'woonruimte voor één huishouden'.[390] *Huis* heeft die betekenis ook nog, zij het voor de meeste taalgebruikers met een iets zelfstandiger en fysieker karakter, of anders gezegd: een *huis* is altijd een *woning*, maar een *woning* is niet altijd een *huis*. Tot slot zijn er nog woorden bijgekomen die kunnen verwijzen naar de hier bedoelde objecten, zoals *portiekwoning* (aangetroffen sinds de jaren twintig) en *rijtjeshuis* (sinds de jaren zestig). Voor woningen in woongebouwen zijn met name sinds de naoorlogse woningbouw ook *appartement* en *flat(woning)* in zwang, al zal het tweede zelden gebruikt worden voor de woningen in het Plan Zuid.[391]

Zoals aangegeven is het opmerkelijk dat er in het Plan Zuid veel minder 'volksklassehuizen' zijn gerealiseerd dan gepland. Met name in de Apollobuurt en de Prinses Irenebuurt bevinden de

381 B en W Amsterdam, 1917, p. 927.

382 Woorden als *arbeiderswoning*, *volks(klasse)huis* en *middenstandswoning* zijn in onbruik zijn geraakt ten faveure van *sociale huur*, *middensegment* en *vrije sector*; het positieve *herenhuis* wordt echter nog wel gebruikt, met name in 'makelaarstaal'.

383 Koenen, 1916, p. 349; Van Malssen, 1914, pp. 812-813.

384 Zwiers, 1916, Deel 1, p. 544.

385 Van Malssen, 1914, p. 2004; Koenen, 1916, p. 971; Zwiers, 1916, Deel 2, p. 576.

386 Zie de appendix.

387 Zie de appendix en: http://www.etymologiebank.nl.

388 Van Malssen, 1914, pp. 1901; Koenen, 1916, p. 909; De Boer, 2006, p. 1237; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

389 De Boer, 2006, p. 464; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

390 De Boer, 2006, p. 1316; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

391 Zie voor *flat* paragraaf 4.9.1 en voor *appartement* paragraaf 5.9.1.

woningen zich in het hoogste segment (zowel gestapeld als grondgebonden), gevolgd door de Scheldebuurt; maar zelfs in de Stadionbuurt, de Diamantbuurt, de IJsselbuurt en de Rijnbuurt – waar het corporatiebezit de overhand heeft – is de WOZ-waarde in 2016 bijna overal boven de 200.000 euro.[392]

§ 3.9.2 *Openbare gebouwen*, *winkelgalerij*, *industrieterrein*, *tentoonstellingsterrein* en *bijzondere bebouwing*

Na de woningbouw ging Berlage in zijn toelichting in op de "plaatselijke bijzonderheden en openbare gebouwen".[393] Op de oorspronkelijke plankaart gaf hij deze met verschillende kleuren aan, alhoewel het renvooi alleen de kleuren donkergrijs voor 'openbare geb.', zwart voor 'gemeente geb.' en lichtgrijs voor 'industrie terrein' (sic) vermeldde (afbeelding 3.45 en 3.8). Op de gepubliceerde presentatiekaart ontbraken de meeste details, al werd het industrieterrein wel aangegeven in grijs en met 'I.T.', en werd van het station en de Academie de naam vermeld (afbeelding 3.16).

Als "plaatselijke bijzonderheden" noemde Berlage achtereenvolgens een "***industrieterrein***" in het westen langs de Schinkel, als "voortzetting van reeds bestaande, kleinere inrichtingen te dier plaatse" (en met de letter 'I.' op de kaart in het oosten een drietal kleine terreinen, zie afbeelding 3.49), de "ijsbaan" (zie paragraaf 3.8.4), een "vierde *tramremise*" aan de Amstel, de "Tuinstad" (zie paragraaf 3.7.1) en een "terrein voor parkaanleg" (zie paragraaf 3.8.4).[394]

Vervolgens ging Berlage specifiek in op acht "***openbare gebouwen***": een nieuw "*Academisch Ziekenhuis*" in het noordoosten, de "reeds boven genoemd[e]" "*tramremise*", een "*Academie van Beeldende Kunsten*" aan het einde van de middelste stationsstraat, een "*kunstenaarshuis*" bij de splitsing van de gracht, een "*ambachtsschool*" en een "Roomsch-Katholieke *Kerk*" bij de Ferdinand Bolstraat, een "*Neurologische Kliniek*" bij het Valeriusplein, en een "*Clubgebouw* voor de Roei- en Zeilvereeniging 'De Hoop'" aan de Amstel.[395] Het Zuiderstation en het bestaande stadion nam hij dus niet op in deze opsomming. Wel noemde hij ten slotte vijf (hervormde) "*kerken*" en zeventig "*dubbele scholen*", die op de plankaart echter niet als zodanig staan aangegeven (maar aan hun vorm soms wel herkenbaar zijn), en als gemeentegebouwen "*Politie- en Brandweerposten*" (op de kaart 'P.' en 'B.', in donkergrijs), "*Garages*" ('G.', in bruin), "*Melkinrichtingen*" ('M.', in bruin) en "*openbare privaten*" ('U.', vermoedelijk kort voor 'urinoirs', in geel).[396] Verder toonde de plankaart in het verlengde van de Ferdinand Bolstraat nog een '*volkshuis*' dat in de toelichting niet aan bod kwam en op de plek van de huidige 'Wolkenkrabber' aan het Victorieplein een onbenoemd openbaar gebouw (in donkergrijs).

Hierna noemde Berlage in zijn toelichting een "***tentoonstellingsterrein***" in de polder ten zuiden van het park en een "***winkelgalerij***" langs de middelste stationsstraat (de enige plek die hij specifiek voor *winkels* aanwees); de eerste functie stond vermeld op de originele plankaart (afbeelding 3.8), de tweede op de presentatiekaart (afbeelding 3.16).[397]

392 Zie: http://maps.amsterdam.nl/.

393 Berlage, 1916a, p. 75.

394 Berlage, 1916a, p. 75.

395 Berlage, 1916a, pp. 75-76.

396 Berlage 1916a, p. 76.

397 Berlage, 1916a, pp. 75-76. Berlage haalde hier als voorbeeld de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling Op Scheepvaartgebied (ENTOS) van 1913 aan, die ook buiten de stad, op de noordoever van het IJ, gehouden werd.

Op de oorspronkelijke plankaart nam Berlage in transparant rood tot slot nog "***bizondere bebouwing***" op, of in de woorden van de toelichting "met een karmijnkleur aangegeven" "*bebouwing* […] *van bijzondere beteekenis*".[398] Dit hoefden niet per se openbare gebouwen te zijn – het woord *bijzonder* sloeg dus niet op de functie – zolang ze maar "een zekere monumentaliteit" bezaten.[399] Expliciet noemde Berlage de (woon)bebouwing rond het huidige Victorieplein en het plein bij de geplande academie. Op de plankaart had ook de bebouwing rond het stationsplein, bij het volkshuis, langs het Noorder Amstelkanaal en bij de Amstelbrug een karmijnkleur (zie afbeelding 3.8). Precies deze gebouwen hadden op de vogelvluchten een afwijkende, witte gevelkleur (zie afbeelding 3.9 en 3.10). Deze detaillering ontbrak op de gepubliceerde plankaart, vermoedelijk dus omdat het gemeentebestuur zich niet wilde vastleggen voor deze 'beeldkwaliteitsregels' *avant la lettre* (zie paragraaf 3.3.6).

Wanneer we de door Berlage gebruikte begrippen voor de openbare en overige bebouwing vergelijken met die van zijn tijdgenoten valt op dat hierover destijds een grote consensus en duidelijkheid bestond: er kwamen geen volledig andere woorden voor de getekende objecten voor. In hun besprekingen gebruikten tijdgenoten dezelfde woorden, afhankelijk van het belang dat ze het getekende object toedichtten. Zo noemde opdrachtgever Bos de "industrie-terreinen" bijvoorbeeld een "zeer gewichtig onderdeel".[400] B en W hamerden vooral op de flexibiliteit van het ontwerp, met het alternatief voor het ziekenhuisterrein en de gedachte om "van den breeden verbindingsweg [van het station] naar den stad een wandelweg met veel beplanting te maken, de gedachte winkelgalerij te laten vervallen en de betrekkelijke bouwblokken te bestemmen voor den bouw van villa's of althans van vrijstaande huizen."[401] Overigens kwamen de meest specifieke benamingen, zoals *kunstenaarshuis*, *volkshuis* of *melkinrichting*, en de combinatie *bijzondere bebouwing* niet voor bij tijdgenoten, want die ontbraken immers ook op de gepubliceerde plankaarten.

De hoofdbegrippen *openbaar*, *bijzonder* en *winkelgalerij* stonden destijds ook in de woordenboeken (*winkelgalerij* alleen in de Van Dale) en hebben sindsdien weinig veranderingen ondergaan.[402] *Industrieterrein* ontbrak destijds nog en *tentoonstellingsterrein* heeft de woordenboeken nooit gehaald.[403] Hetzelfde geldt voor de door Berlage gehanteerde combinatie *bijzondere bebouwing*; *openbaar gebouw* stond pas later in de Van Dale. Van de andere begrippen bleven er enkele specifieke onvermeld.[404] Toch leverden en leveren de meeste woorden weinig problemen op, omdat ze nog bestaan en verwijzen naar slechts in mindere of meerdere mate veranderde objecten in de werkelijkheid (de objecten waar *kerk* en *school* naar verwijzen zijn minder veranderd dan die van *winkel*, *garage* of *academisch ziekenhuis*). Al met al kan geconcludeerd worden dat de meeste begrippen voor bebouwing helder waren en dat ook zijn gebleven. Wel zijn ook hier enkele begrippen verouderd omdat de objecten verdwenen zijn; bij onduidelijkheid zal de betekenis moeten worden opgezocht. Zo was een *kunstenaarshuis* een woon-/werkgebouw voor kunstenaars, een *volkshuis* een ontmoetingsgebouw met verschillende voorzieningen voor arbeiders (waaronder in dit geval

398 Berlage, 1916a, p. 76.

399 Berlage, 1916a, p. 76.

400 Bos, 1916, p. 967.

401 B en W Amsterdam, 1917, p. 893.

402 Voor *openbaar*: Van Malssen, 1914, p. 1318; Koenen, 1916, p. 602; De Boer, 2006, p. 789; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *bijzonder*: Van Malssen, 1914, p. 271; Koenen, 1916, p. 106; De Boer, 2006, p. 135; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *winkelgalerij*: Van Malssen, 1914, p. 1996; De Boer, 2006, p. 1310; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

403 Voor *industrieterrein*: De Boer, 2006, p. 484; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

404 Zie voor de woordenboekdefinities de appendix. In alle woordenboeken ontbrak *kunstenaarshuis*. In Zwiers (1916) ontbraken *garage* en *kliniek*, in Zwiers (1916), Koenen (1916) en Van Malssen (1914) ontbrak *volkshuis*, *clubgebouw* ontbrak zowel in Zwiers (1916), Koenen (1916) als in Den Boon & Hendrickx (2015) en De Boer (2006), *brandweerpost* ontbrak in Koenen (1916) en De Boer (1916), en *melkinrichting* ontbrak in De Boer (2006).

een theater- of concertzaal, gecombineerd met de functie van het tegenwoordige *buurthuis* of *wijkcentrum*), een *melkinrichting* een groothandel voor de distributie van zuivelproducten, een *ambachtsschool* de voorloper van de lts (nu vmbo basis- en kaderberoepsgerichte leerwegen), en een *dubbele school* twee scholen in één gebouw.[405]

Zoals gezegd zijn in plaats van openbare gebouwen vooral kantoren en hotels gerealiseerd; alleen de bestaande tramremise, de Lairesseklinie aan het Valeriusplein en het station komen overeen (afbeelding 3.50). Ook de industrieterreinen en de winkelgalerij van de middelste stationsstraat werden niet gerealiseerd; de daar gesuggereerde beplanting en villa's wel. Uiteindelijk kwamen de winkels vooral terecht in de oostelijke stationsstraat (Beethovenstraat) en de oostelijkste straalvormige hoofdstraat (Rijnstraat), en in mindere mate langs de andere radialen en ten zuiden van het Olympiaplein.

§ 3.9.3 *Blokbouw*, *gesloten bebouwing* en *open bebouwing*

Na de inhoudelijke beschrijving van de bebouwing schreef Berlage: "Ontwerper meent na deze uiteenzetting het plan voldoende te hebben toegelicht, zoodat hij hiermede zou kunnen besluiten. Toch wenscht hij aan deze toelichting nog een beschouwing over de wijze van bebouwing in het algemeen toe te voegen, omdat deze, het eigenlijk stadsgezicht bepalend, op elk stadsplan van den grootsten invloed is."[406] Hierna wijdde Berlage het laatste derde van zijn 'Memorie van Toelichting' aan wat we tegenwoordig 'bebouwingstypologie' en 'beeldkwaliteit' zouden noemen, met zijn pleidooi voor "***blokbouw***".[407] Deze samenstelling is gezien de betekenis verwarrend genoeg waarschijnlijk een verkorting van *bouwblokbouw*. Het woord werd in het Nederlands gemunt door Berlage zelf, want het kwam tot dat moment niet voor bij andere auteurs. Waarschijnlijk haalde Berlage zijn inspiratie voor het woord overigens uit Duitsland, want Eisler had het in zijn bespreking, Behrendt indachtig, over "*einheitlichen Blockbau*" en ook Stübben verwees naar Duitse auteurs, al plaatste hij "*Blockbau*" tussen aanhalingstekens.[408] Berlages *blokbouw* kon verwijzen naar twee verwante maar verschillende zaken: enerzijds de bouwvorm in gesloten bouwblokken en anderzijds de uitgeefwijze in grotere architectonische eenheden dan het individuele huis.

Uit zijn 'Memorie van Toelichting' blijkt dat Berlage met *blokbouw* vooral het laatste wilde benadrukken. Hij parafraseerde wat hij in zijn Delftse lezingen al gezegd had en keurde het af om "de wijze van bebouwing der verschillende grondstukken geheel vrij te laten".[409] Het stadsbeeld moest dus niet "per huis of huizengroep" tot stand komen, want: "Beschouwde men vroeger elk huis als een afzonderlijk (aesthetisch) geheel, nu moet dat tot de straat, het plein of het stadsgedeelte worden uitgestrekt."[410] Bovendien "kan in het algemeen worden gezegd, dat symmetrische stratenplannen ook een symmetrischen opbouw verlangen, symmetrische bouwblokken ook in hun opbouw

405 Een woord als *volkshuis*, dat waarschijnlijk geïnspireerd was op het Volkshuis in Brussel van V. Horta en duidelijk refereert aan de klassenindeling, is waarschijnlijk om die reden in onbruik geraakt, zoals we ook al zagen bij *arbeiderswoning* en *volks(klasse)huis* in paragraaf 3.9.1. Overigens stond *volkshuis* nog niet in de woordenboeken in de jaren tien, wel in die uit de jaren zestig: Kruyskamp, 1961, p. 2288; Drewes, 1966, p. 1248.

406 Berlage, 1916a, p. 77.

407 Berlage, 1916a, pp. 84-86.

408 Eisler, 1916, p. 114; Behrendt, 1911; Stübben, 1918, p. 73.

409 Berlage, 1916a, p. 77.

410 Berlage, 1916a, p. 85.

gelijkvormig moeten worden behandeld."[411] Ter illustratie beschreef Berlage hoe de blokken langs de stationsstraat in drie gehelen zouden moeten worden uitgegeven. Bijkomend voordeel van dit "beginsel" was volgens Berlage dat het een "innige samenwerking" tussen gemeente, "raadgevende aesthetische lichamen" (de Schoonheidscommissie) en "groote bouwmaatschappijen" noodzakelijk maakte, terwijl de "oeconomisch zwakke eigenbouwers niet meer in staat zullen zijn hun bedrijf uit te oefenen."[412] Ook uit zijn lezingen en het lemma 'Stedenbouw' is op te maken dat het Berlage te doen was om een samenhangend monumentaal ontwerp van "plan en opbouw".[413] Of in andere woorden: "Want het is vanzelfsprekend, dat het beste stadsplan, het fraaist ontworpen stratennet door de bebouwing kan worden bedorven, terwijl ook omgekeerd een slecht stratennet door de bebouwing in aspect kan winnen. [...] De kunst van stedenbouw bestaat dus in het scheppen van stadsbeelden, van rhytmische ruimten. Op dat stadsbeeld is het bouwblok natuurlijk van den grootsten invloed."[414] Net als de '*bizondere bebouwing*' zijn de aanwijzingen voor '*blokbouw*' dus op te vatten als een soort 'beeldkwaliteitsregels'. Hierbij moet overigens worden aangetekend dat Berlage verder zeer terughoudend was over de exacte vórm van de architectuur. Dit blijkt ook uit de neutraal getekende perspectieven, die zoals gezegd niet bedoeld waren om de architecten "een architeckturale aanwijzing te willen geven".[415] Later tijdens de uitvoering wilde Berlage als adviseur ook slechts iets zeggen over stedebouwkundige wijzigingen zoals rooilijnen en bouwhoogten, en liet hij esthetische keuzes geheel over aan de Schoonheidscommissie.[416]

Natuurlijk was *blokbouw* ook op te vatten als het bouwen in wat in de 'Memorie van Toelichting' heette ("*aaneengesloten*" of) "***gesloten bebouwing***" (235,9 hectare volgens de tabel), die Berlage plaatste tegenover "***open bebouwing***" (13,6 hectare); net zoals hij dat in zijn eerste Plan Zuid gedaan had.[417] In het tweede Plan Zuid was tweederde van de *1ste klasse woningen* in open bebouwing gepland, in een bijna aaneengesloten groen 'villalint' van het Valeriusplein via het Noorder Amstelkanaal, de Boerenwetering en het park naar de Amsteldijk (afbeelding 3.49). De overgrote meerderheid van het plan – bijna 95 procent – bestond dus uit gesloten bouwblokken van gemiddeld 40 bij 130 meter. Daarbij vond Berlage het noodzakelijk dat "zoo ruim mogelijk zou worden gebruik gemaakt van voortuinen, stoepen en al dergelijke voorsprongen van de eigenlijke rooilijn. Deze geven, bij een goede toepassing, het voor een gunstigen aanblik der straat zoo noodzakelijke, bewegelijke huizenfront."[418] Wat aan de plankaart verder opvalt, is dat de gesloten bouwblokken vooral in het westelijke plandeel gerangschikt waren rond openbare '*hoven*', die afwisselend de functie *plantsoen* of *plein* en *speelplaats* hadden. Berlage gebruikte het begrip *hof* niet, maar hier wordt het in navolging van Fraenkel gebruikt ter verduidelijking van de opbouw van de groepen gesloten bouwblokken.[419] Veelal werden de woonbuurtjes in het ontwerp namelijk omzoomd door monumentale *hoofdstraten* en *verkeerswegen*, vervolgens doorsneden door smallere woonstraten, en tot slot gecompleteerd door een met wanden omkaderde hof. Van dit principe maakte Berlage ook meerdere perspectiefschetsen (waaronder die in afbeelding 3.46).

411 Berlage, 1916a, p. 85.

412 Berlage, 1916a, p. 85.

413 Berlage, 1914, pp. 149-155; Berlage, 1916b, p. 399.

414 Berlage, 1914b, pp. 2, 142.

415 Berlage, 1915, p. 6. Tevens in: Singelenberg, Bock & Broos, 1975, p. 63.

416 Gaillard & Dokter, 1992, p. 30.

417 Berlage, 1916a, p. 67; Fraenkel, 1976, p. 106.

418 Berlage, 1916a, p. 76.

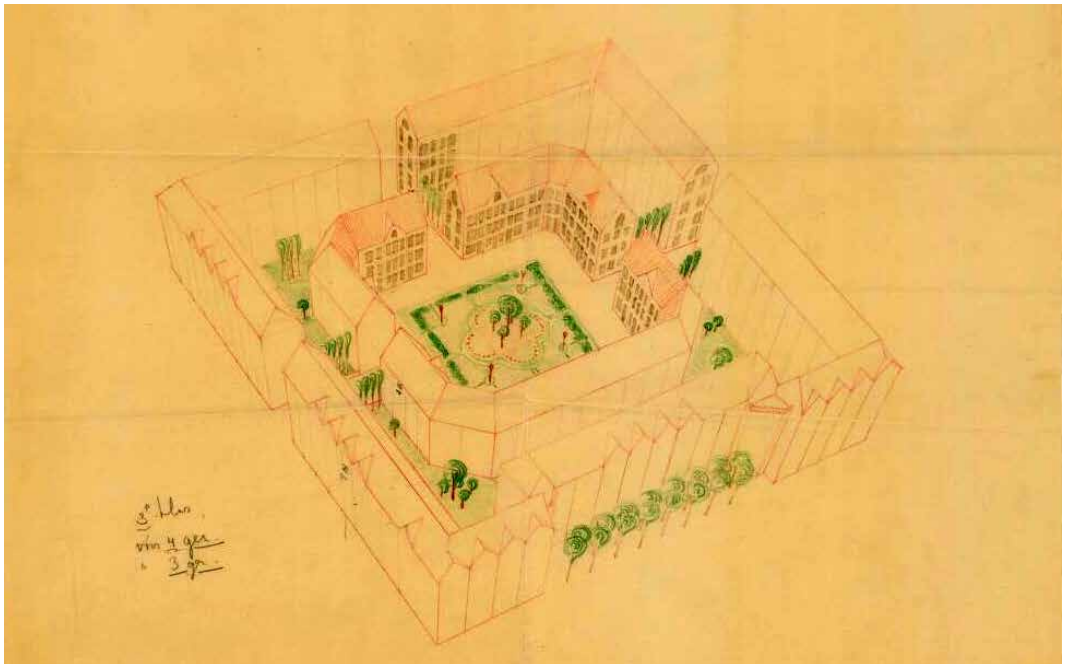
419 Volgens Fraenkel (1976) telt het westelijk plandeel dertien van dit soort, met de in 1919 in de Spaarndammerbuurt gebouwde Zaanhof vergelijkbare, hoven, zie: Fraenkel, 1976, p. 56. Zes zijn er duidelijk zichtbaar in de plankaart. Zie voor het begrip *hof* verder paragraaf 4.8.3.

Bij tijdgenoten zorgde het begrip *blokbouw* met zijn twee betekenissen voor de nodige verwarring. Criticus Leliman plaatste het bijvoorbeeld tussen aanhalingstekens – een bewijs van het feit dat het geen bekende vakterm was – en schreef enigszins negatief: ""Blokbouw" is de jongste leuze".[420] De directeur van Publieke Werken, Bos, nam de betekenis 'bouwen met grote architectonische eenheden' wel over in zijn lezing over het Plan Zuid, maar hij nuanceerde de noodzaak ervan.[421] Ook B en W meenden zich op de beantwoording van de vraag of "de zgn. *blokbouw* al dan niet moet worden voorgeschreven, ten einde een aesthetisch geheel te verkrijgen, thans niet te moeten vastleggen. Deze vraag toch is niet alleen een aesthetische, ze is ook en vóór alles een economische."[422] Tegelijkertijd werd er naar aanleiding van *blokbouw* door gemeenteraadsleden vooral kritisch gesproken over de (hoeveelheid) 'gesloten bebouwing'.[423] Journalisten namen het woord *blokbouw* niet over. Ook de begrippen *gesloten bebouwing* en *open bebouwing* werden alleen gebruikt door vakgenoten en bestuurders; het waren dus duidelijk vaktermen.

Dit laatste blijkt ook uit hun vermelding in het *Bouwkundig woordenboek* van 1916. *Gesloten bebouwing* had als definitie: "Bebouwing, waarbij de huizen in aaneengesloten rij naast elkander worden gebouwd en aldus tusschen drie of vier straten een blok vormen, zooals in de centra der steden gewoonlijk plaats heeft; in tegenstelling met *open bebouwing*, waarbij elk huis vrij op zich zelf staat."[424] En bij *open bebouwing* stond vermeld: "Aldus noemt men eene bebouwing, waarbij de perceelen elk op zich zelf en van elkander afgescheiden staan, zooals in sommige buitenwijken der steden, maar vooral in dorpen vaak voorkomt."[425] Overigens wordt tegenwoordig met *open bebouwing* ook veel verwezen naar de moderne bebouwingstypen *strokenbouw*, *stempels* of *flats*. *Blokbouw* stond in geen enkel woordenboek; de samenstelling *bouwblok* alleen in de Van Dale.[426] Naar onze huidige maatstaven is het overigens opvallend te noemen dat Berlage bij zijn betoog over de uitgifte en de architectonische eenheid nergens de begrippen *kavel* of *perceel* gebruikte – die ook in het *Bouwkundig woordenboek* uit 1916 stonden – maar het alleen over *huizen* en *huizengroepen* had[427]

Zoals al aangegeven is het noordelijke gedeelte van het Plan Zuid inderdaad grotendeels gerealiseerd in gesloten bouwblokken, en in open bebouwing langs het Noorder Amstelkanaal en de Boerenwetering, en een stuk extra langs het Zuider Amstelkanaal (afbeelding 3.50). Ook de bouwwijze met hoven bleef veelal gehandhaafd, ondanks dat de deelplannen anders werden gerealiseerd (zie afbeelding 3.22). De door Berlage gewenste voortuinen zijn bij gesloten bouwblokken slechts op een paar plaatsen gerealiseerd (zie afbeelding 3.30). Tot slot kwam de uitvoering door de architecten van de Amsterdamse School misschien niet overeen met de wens van de rationalistische Berlage; hun expressieve gevelarchitectuur leverde wel samenhangende straatwanden op, zij het meestal niet voor een heel blok of tegenovergelegen wanden.[428] Berlages begrip *blokbouw* heeft in ieder geval geen school gemaakt: vakgenoten namen het niet over. Eind jaren twintig kwam er helemaal een einde aan de architectonische eenheid van straat en wand, en tevens aan het bouwen in gesloten bouwblokken. Daarmee vielen beide betekenissen van het begrip weg uit de realiteit.

420 Leliman, 1917, p. 253.
421 Bos, 1916, p. 969.
422 B en W Amsterdam, 1917, p. 895.
423 Gemeenteraad Amsterdam, 1917, pp. 1974-1975, 1984, 1991-1992, 2020-2021, 2029-2030, 2035, 2051.
424 Zwiers, 1916, Deel 1, p. 437.
425 Zwiers, 1916, Deel 2, p. 159.
426 Van Malssen, 1914, p. 327; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.
427 Voor *kavel*: Zwiers, 1916, Deel 1, p. 610; voor *perceel*: Zwiers, 1916, Deel 2, p. 202.
428 Zie paragraaf 3.5.1.



AFBEELDING 3.46 Schets voor een 'dubbel bouwblok' rond een 'hof' voor de locatie direct ten zuidwesten van het Academieplein 1915 door Berlage.

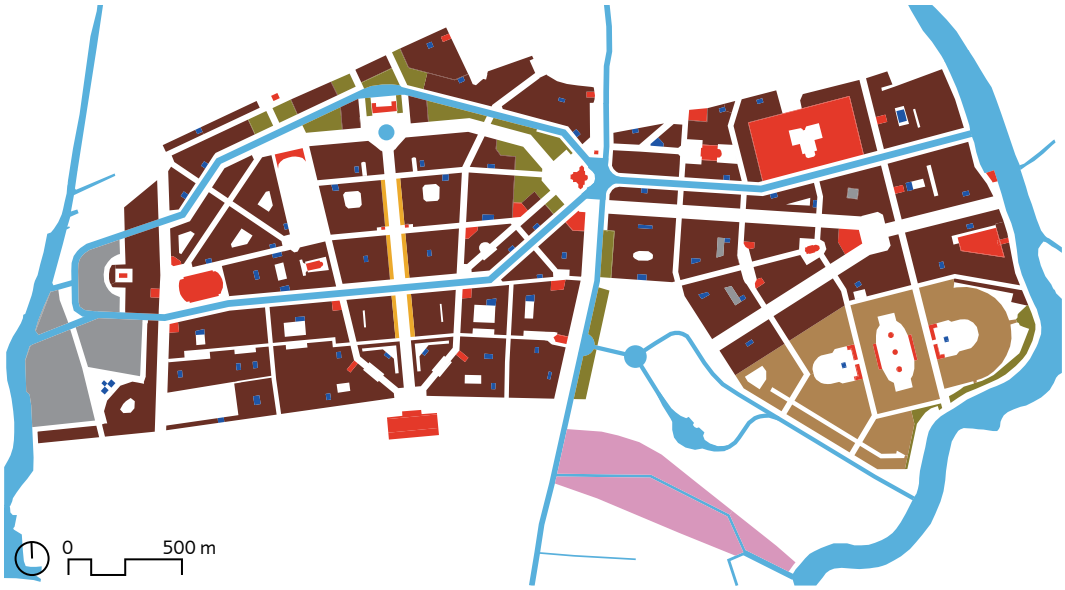




AFBEELDING 3.47 Berlages '*gracht*' met '3de *klasse bouw*' uitgevoerd als Noorder Amstelkanaal en Pieter Lastmankade met beneden-bovenwoningen en (in de verte) portiekwoningen in 1925 (links) en 2015 (rechts).

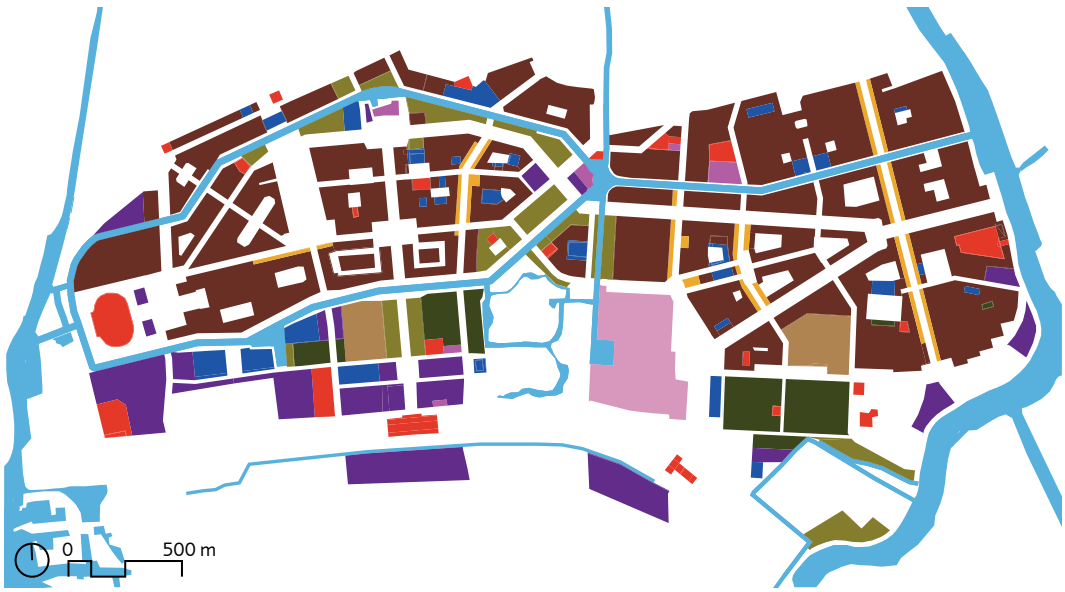


AFBEELDING 3.48 Detail van Berlages 'perspectief-teekening' 1915 van Station Zuid (boven) en *artist impression* 2030 van de Zuidas (onder).



AFBEELDING 3.49 Plananalyse ontwerp 1915: typen bebouwing.

gesloten bebouwing (bruin)
open bebouwing of *villa's* (olijfgroen)
Tuinstad (beige)
openbare gebouwen (rood)
winkelgalerij in plint (geel)
scholen (blauw)
tentoonstellingsterrein (lichtroze)
industrieterrein (grijs)



AFBEELDING 3.50 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen: typen bebouwing.

gesloten bebouwing (bruin)
twee-onder-een-kapwoningen of *villa's* (olijfgroen)
(half)open bouwblokken (beige)
stroken en *stempels* (legergroen)
openbare gebouwen (rood)
winkels in plint (geel)
scholen (blauw)
tentoonstellingsterrein (lichtroze)
kantoren (paars)
hotels (felroze)

§ 3.10 Bevindingen

Het 'Uitbreidingsplan Zuid' van Berlage uit maart 1915 was een gedetailleerd totaalontwerp, dat vergezeld ging van een concrete 'Memorie van Toelichting'. In tegenstelling tot de tegenwoordig veelvuldig afgebeelde plankaart van Publieke Werken uit 1917 kende de oorspronkelijke plankaart van Berlage uit maart 1915 met herzieningen uit 1916 ook een uitgewerkt openbare-ruimteontwerp, zowel in plattegrond als in profielen. De combinatie van die plankaart met de toelichting is het uitgangspunt geweest in dit casusonderzoek naar de woorden die gebruikt zijn voor de getekende objecten in het Plan Zuid, om antwoord te krijgen op de drie deelvragen uit dit onderzoek.

§ 3.10.1 Het woordgebruik van de ontwerpers en extra planinzichten

In reactie op de eerste deelvraag valt op dat Berlage zeker in vergelijking met zijn eerste ontwerp uit 1900 én in combinatie met zijn ruimtelijk gedetailleerde plantekening veel functionele, specifieke en concrete begrippen gebruikte, met name voor het tweede en derde betekenisveld.

Binnen het eerste betekenisveld, de structuur van de stadsplattegrond, viel vooral op dat de woorden voor de onderdelen van de stad – *stadsgedeelte*, *kwartier*, *wijk* en *buurt* – door elkaar gebruikt werden, verwijzend naar dezelfde objecten, terwijl tegenwoordig met name *buurt* en *wijk* door de meeste taalgebruikers opeenvolgend in omvang worden gevoeld. Verder werd het woord *stad* door Berlage alleen gebruikt in fysieke, concrete zin, bijna altijd doelend op 'Amsterdam', en speelde het onderliggende *landschap* geen rol van betekenis; het woord kwam dan ook niet voor bij Berlage en zijn tijdgenoten. Een eerste extra planinzicht betreft Berlages paradoxale omgang met de overgang tussen stad en het omliggende landschap: enerzijds liet hij het plan op twee punten monumentaal beginnen (bij het Zuiderstation en de Amstelbrug), anderzijds liep het plan richting het landschap af in dichtheid en bebouwingshoogte, met het park en de niet-gerealiseerde *Tuinstad*, als begrip een leenvertaling van het Engelse *garden city*.

De compositie van de stadsplattegrond valt bij het Plan Zuid geheel te verklaren aan de hand van het tweede betekenisveld, de typen openbare ruimte. Het plan werd bepaald door een monumentaal, geometrisch stratennet, dat werd uitgewerkt in vier hiërarchische niveaus: *verkeerswegen* of *Parkwegen*, *straalvormige hoofdstraten* (noord-zuid, in aansluiting op de bestaande stad), *ringvormige hoofdstraten* (oost-west) en daarbinnen de besloten *zijstraten*, met op elk niveau verschillende profielen. De systematische aandacht voor het verkeer haalde Berlage uit Amerika, en dat gold ook voor de leenvertaling *Parkweg*. Bij de verder functionele benamingen die Berlage gebruikte voor de *wegen* en *straten* speelde mogelijk een rol dat hij zijn ontwerp snel geaccepteerd wilde krijgen, gezien zijn slechte ervaringen met zijn eerste plan uit 1900. Overigens liepen de begrippen *weg* en *straat* wel door elkaar – en ondanks de helder onderscheiden woordenboekdefinities ('voor verkeer' versus 'tussen huizen') is dat in het alledaags taalgebruik nog steeds zo. Een tweede extra planinzicht is dat vakgenoten en journalisten twijfels hadden bij het monumentale stratennet, vooral omdat het deels gebaseerd was op punten waarvan spoedige realisatie onzeker was, zoals het Zuiderstation en de Amstelbrug. De zuidelijke helft van het Plan Zuid werd inderdaad anders gerealiseerd, maar de heldere openbareruimtestructuur is in het noorden ondanks vele aanpassingen aan de eisen van de tijd nog steeds herkenbaar. De overige openbare ruimten werden door Berlage minder systematisch behandeld: de *grachten*, die ondanks hun naam vooral groene oevers kregen, de veelal niet-besproken

en op kruispunten en bij openbare gebouwen gelegen *pleinen*, en het *groen*, dat op het grote *park* en het als *ijsbaan* bedoelde Olympiaplein na naar onze huidige maatstaven sterk versnipperd was (*speelplaatsen*, *sportterreinen* en onbenoemde *plantsoenen*).

Bij het laatste betekenisveld, de typen bebouwing, werd de woningbouw door Berlage uitgewerkt naar bouwhoogten en naar verschillende klassen: 8 procent *1ste klasse woningen* als *ééngezinshuizen* in gesloten blokken en als *villa's*, 16 procent *2de klasse woningen* als *tweegezinshuizen* (gestapeld), en 76 procent *3de klasse woningen* als *volksklashuizen* (gestapeld en in de Tuinstad). Dat in het Plan Zuid uiteindelijk veel meer dure dan arbeiderswoningen gerealiseerd werden is een derde extra planinzicht. Bovenstaande opsomming toont ook de overlap bij de woorden *huis* en *woning*, die beide een 'woonruimte voor één huishouden' konden aanduiden, waarbij *huis* een meer fysieke connotatie had (het gebouwde object). Destijds kon *huis* daarnaast ook in ruime zin 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' betekenen, zoals in *tweegezinshuis* 'een gebouw voor twee gezinnen', en getuige de combinatie *huizen per hectare* ook gestapelde 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' – wat we nu eerder een *woning* zouden noemen (en *woningen per hectare*). De *openbare gebouwen* werden vervolgens concreet vermeld, met name op de oorspronkelijke plankaart, maar amper gerealiseerd. Dat laatste geldt ook voor de door Berlage ontworpen *winkelgalerij*, *industrieterreinen* en het *tentoonstellingsterrein*. Behalve openbare gebouwen gaf Berlage ook *bijzondere bebouwing* aan, die vooral 'een zekere monumentaliteit' moest bezitten. Ook deze 'beeldkwaliteitsregel' *avant la lettre* werd niet doorgevoerd op de presentatiekaart, waardoor er niet over geschreven werd. Berlage besteedde tot slot veel aandacht aan de wijze van bebouwing. Enerzijds maakte hij onderscheid tussen *open bebouwing* – alleen de villa's langs de Boerenwetering, het Noorder Amstelkanaal en de Amstel – en *gesloten bebouwing* – de rest, veelal gegroepeerd rond 'hoven' (al gebruikte Berlage die term zelf niet). Anderzijds besprak hij in het verlengde van het laatste uitvoerig wat hij *blokbouw* noemde. Dit woord nam Berlage waarschijnlijk over van Duitse voorbeelden en kon verwijzen naar zowel 'bouwen in gesloten bouwblokken' als naar 'bouwen met grotere architectonische eenheden'; Berlage doelde vooral op het tweede, dus opnieuw als 'beeldkwaliteitsregel'. Ondanks het feit dat het begrip niet werd overgenomen, werd het noordelijke gedeelte van het Plan Zuid wel voornamelijk gerealiseerd in blokken met een grote architectonische eenheid, ontworpen door architecten van de Amsterdamse School. Hoewel deze ver afstonden van de rationalistische Berlage, bleken zij bij uitstek in staat om de door Berlage gewenste grotere architectonische eenheid tot kunst te verheffen met hun expressieve straatwanden; een vierde extra planinzicht.

Al met al moet worden vastgesteld dat er een groot verschil is in detailniveau en focus tussen de originele plankaart met de plantoelichting enerzijds (uitgewerkte openbare ruimte, profielen, tramlijnen, duidelijker woningbouwklassen, bouwhoogten, openbare gebouwen, bijzondere bebouwing, evenveel nadruk op openbare ruimte en bebouwing) en die van de presentatiekaart van Publieke Werken anderzijds (geen van deze details, nadruk op gelijkvormige bebouwing); als vijfde misschien wel het belangrijkste extra planinzicht.

§ 3.10.2 Het woordgebruik van de overige actoren

In antwoord op de tweede deelvraag, over het woordgebruik van de tijdgenoten van Berlage, kan worden vastgesteld dat de grootste consensus heerste op het vlak van het eerste betekenisveld (de structuur van de stadsplattegrond). De door Berlage gehanteerde begrippen *stad*, *kwartier*, *wijk* en *buurt* gebruikten tijdgenoten op dezelfde manier (de laatste drie dus als synoniem) en er kwamen

geen andere woorden voor; de woorden *Tuinstad* en *stadsgedeelte* werden wel minder gebruikt. Binnen het tweede betekenisveld (typen openbare ruimte) bedienden ze zich in algemene zin ook van de woorden *weg* en *straat* en namen ze de woorden over voor het *groen* en de *pleinen*; voor zover die besproken werden. Voor het derde betekenisveld (typen bebouwing) was er grotendeels consensus: er waren overeenkomsten in het gebruik van de woorden voor *woning* en *huis* en de *openbare gebouwen*, maar minder voor de wijze van bebouwing.

Qua verschillen viel bij het woordgebruik van vakgenoten op dat kritiek slechts een aantal keer gepaard ging met alternatieve woorden. Zo bediende de grootste criticaster, Leliman, zich consequent van dezelfde begrippen als Berlage. Cleyndert gebruikte in zijn kritiek eenmaal het woord *natuur*; dat in Berlages plantoelichting niet voorkwam en in zijn lezingen alleen in negatieve zin. Vakgenoten gebruikten verder naast *gracht* ook het neutralere woord *kanaal* en eenmaal het juist specifiekere *singel*; mogelijk vonden ze *gracht* te stedelijk voor het getekende object. Berlages *Parkweg* werd eenmaal overgenomen, maar het object werd ook met de duidelijkere woorden *wandelweg* en *Promenadestraße* aangeduid.

Bestuurders gingen hierin nog verder en zij maakten gebruik van meer specifieke of expressieve varianten: naast *wandelweg* ook *wandelboulevard*, *boulevard* en *laan*; alles om te kunnen begrijpen wat voor openbare ruimte de *hoofdverkeers-* of *Parkwegen* zouden (moeten) worden, en om eventueel bij te sturen. Een ander voorbeeld is het woord *cottage* dat de Gezondheidscommissie gebruikte, als (mogelijk minder chique) vervanging van het type *villa* en als suggestie om de gesloten bouwblokken deels mee te vervangen. Berlages *blokbouw* was een voorbeeld van een woord dat verwarring zaaide, als taalteken dat kon verwijzen naar meerdere betekenissen en waarvoor alleen uit de context kon worden opgemaakt met welke betekenis het gebruikt werd: door bestuurders meestal in de alternatieve betekenis 'bouwen in gesloten blokken', in plaats van Berlages hoofdbetekenis 'bouwen in grotere architectonische eenheden'. Verder werd de functionele categorie *groen* alleen door bestuurders overgenomen, en kwamen bij hen de vakmatige begrippenparen *gesloten* en *open bebouwing* en *parken en plantsoenen* in tegenstelling tot bij andere tijdgenoten veel voor.

Journalisten vermeden in de weinige recensies zoals te verwachten viel ontwerpjargon als *Parkweg*, en *straal-* of *ringvormig*. In plaats daarvan werd het eerste getekende object concreter *allee* genoemd, en de *grachten* net als bij vakgenoten *kanaal*. Ook de vaktermen *blokbouw* en *gesloten* en *open bebouwing* ontbraken in de kranten.

§ 3.10.3 De relatie object-woord-betekenis

Voor wat betreft de derde deelvraag, naar de relatie tussen de gebruikte woorden, de getekende objecten en de betekenissen, kunnen voor de aangetroffen begrippen tweemaal vier groepen met een vergelijkbaar taalkundig patroon worden onderscheiden.

Bezien vanuit de ontstaansperiode van het Plan Zuid (synchroon) zijn dat de volgende vier groepen:

1 Bij een groot gedeelte van de begrippen verwees een woord destijds één op één naar een duidelijk getekend object en had het een breed gedragen betekenis, met meestal ook een kenmerkende vorm in de gebouwde werkelijkheid; hiertoe behoren (in volgorde van aantreffen) *tuinstad*, *centrum*, *plein*, *groen*, *park*, *speelplaats*, *ijsbaan*, *sportterrein*, *villa*, de meeste openbare gebouwen (bijvoorbeeld *station* en *kerk*), *winkelgalerij*, *industrieterrein*, *tentoonstellingsterrein*, *gesloten* en *open bebouwing*.

2 Naar veel getekende objecten kon met meer dan één woord verwezen worden, waarbij de taalgebruiker soms bepaalde motieven kon hebben om voor een specifiek woord te kiezen (bijvoorbeeld functioneel, neutraal of beeldend taalgebruik), bijvoorbeeld bij de synoniemen *kwartier*, *wijk* en *buurt*, *3de klassewoning* en *arbeiderswoning*, en *bijzondere bebouwing* en *bebouwing van bijzondere betekenis*, en de woorden waarover nog geen consensus was *laan*, *allee* of *boulevard* voor *verkeersweg* of *parkweg*.

3 Vervolgens waren er woorden die naar meerdere objecten konden verwijzen of die meerdere betekenissen hadden (zogenoemde polysemen), te weten *stad* ('Amsterdam' of 'Plan Zuid'), *stadsgedeelte* (klein of groot stadsdeel), en *blokbouw* ('bouwen in gesloten blokken' of 'bouwen met grote architectonische eenheden'), en van de onder de tweede groep genoemde woorden de synoniemen *kwartier* (klein of groot stadsdeel), *wijk* (klein of groot stadsdeel) en *buurt* (klein of groot stadsdeel).

4 Tot slot waren er woorden waarbij sprake was van (soms gedeeltelijke) overlap, bij de begrippenparen *gracht* en *kanaal*, *straat* en *weg*, en *woning* en *huis*.

Vervolgens kunnen dezelfde begrippen gevolgd worden in hun ontwikkeling gedurende de afgelopen eeuw (diachroon). Hierbij zijn eveneens vier groepen van patronen te onderscheiden:

1 Veel begrippen hebben in honderd jaar tijd amper een zichtbare betekenisontwikkeling doorgemaakt, al kan hun betekenis wel 'gekleurd' zijn door de inmiddels veranderde objecten in de werkelijkheid; hiertoe behoren *stad* (alhoewel momenteel in ontwikkeling), *straat*, *parkweg*, *groen*, *park*, *speelplaats*, *ijsbaan*, *sportterrein*, *villa*, de meeste openbare gebouwen, *winkelgalerij*, *industrieterrein* en *gesloten bebouwing*.

2 Een volgende mogelijkheid is dat er de afgelopen honderd jaar nieuwe woorden zijn bijgekomen voor de getekende of gebouwde objecten, zoals *tuinwijk* of *tuindorp* voor *tuinstad*, *rijtjeshuis* voor *eengezinshuis/-woning*, *appartement* en *flat* 'woning van een verdieping' voor *etage* of *arbeiderswoning*, en *woongebouw* voor *tweegezinshuis*.

3 Ook kunnen begrippen in een eeuw verouderd zijn (dat wil zeggen dat de betekenis vervaagd is), omdat het object in de werkelijkheid niet meer bestaat (in die vorm of betekenis), bijvoorbeeld *tentoonstellingsterrein* (nu vaak een gebouw), *kunstenaarshuis*, *volkshuis*, *melkinrichting*, *dubbele school* en *ambachtsschool*, of omdat het woord niet meer (frequent) gebruikt wordt, bijvoorbeeld *stadsgedeelte*, *kwartier* (al lijkt dat aan een nieuwe opmars bezig, bijvoorbeeld bij de herontwikkeling van een *stationskwartier*), *volksklassewoning*, *bijzondere bebouwing* en *blokbouw* in de betekenis van Berlage.

4 De laatste groep begrippen wordt gevormd door woorden waarbij zich in honderd jaar tijd (soms haast ongemerkt) een betekenisverandering heeft voorgedaan; met betekenisspecificatie zijn dit *wijk* (vastomlijnder), *buurt* (vastomlijnder), *gracht* (stedelijker), *weg* (duidelijker verkeersfunctie en duidelijker onderscheiden van *straat*), *plein* (verblijfsfunctie), en *woning* en *huis*, met betekenisuitbreiding *tuinstad* (ook 'naoorlogse woonwijk'), *centrum* (inclusief vaker voor 'binnenstad' en als 'gebouw van samenkomst') en *open bebouwing* (nu ook en vooral 'strokenbouw' et cetera), en met connotatieverandering *laan* ('(soms brede) straat met bomen') en *arbeiderswoning* (nu negatieve connotatie).

Met name beide vierde groepen leiden tot het voorlopige algemene inzicht dat bij het bestuderen van historische plantekeningen en plantoelichtingen altijd goed gekeken moet worden naar de toenmalige betekenis van de gebruikte woorden en de destijds getekende objecten, ook al is het plan nog geen eeuw oud.[429] Overige bevindingen, de relatie met de andere casussen en de terugkoppeling naar het begripsmodel komen aan de orde in hoofdstuk 6.

429 Zie verder paragraaf 6.3.3.



AFBEELDING 3.51 Topografische kaart 2015 met de belangrijkste straat- en waternamen.

1-2-2.

in tendens loodrecht op de secundaire wegen en hiervan aftakkend de vrije ruimte in blijken de inrichtingen voor het huisvesten in meer beperkte zin te zijn geprojecteerd; de 'tertiaire autoweg' is omgevormd tot parkeergarage; het trottoir langs de tertiaire autoweg is daarvan losgekoppeld en zal een nieuwe gestalte dienen te krijgen in deze inrichtingen voor het huisvesten (afgekort voorlopig I.H.V.)

[Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 255.]

4 De Bijlmermeer in woorden

§ 4.1 Inleiding

Onder leiding van hoofd J.H. Mulder (1900-1988) en hoofdontwerper G.S. Nassuth (1922-2005) van de Afdeling Stadsontwikkeling van de Amsterdamse Dienst der Publieke Werken werd vanaf 1959 gewerkt aan een nieuwe uitbreiding ten zuidoosten van de stad, in een polder die in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit 1934 nog leeg was gelaten en ook buiten Amsterdams grondgebied lag: de Bijlmermeer. Hier moest een ware 'Stad van de Toekomst' verrijzen: bij de ontwikkeling stond het begrip "toekomstwaarde" voorop.[430] Na veel gesteggel over de mogelijke annexatie en louter interne discussies over de aard van het ontwerp werd uiteindelijk gekozen voor een plan dat geheel ontworpen was volgens de principes van het Nieuwe Bouwen, met een strikte functiescheiding, een autonoom, verhoogd gelegen verkeerssysteem afgestemd op de auto, vrij kruisende fiets- en voetpaden, en voornamelijk hoogbouw in een parkachtige omgeving.

In juni 1965 werden de definitieve plannen gepresenteerd in de vorm van de 'Grondslagen voor de Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding'. De tekst ging vergezeld van een 'struktuurschema' met de 'aanduiding van bestemmingen in hoofdzaak', verschillende schematische tekeningen en enkele profielen. Van slechts een klein deel was ook een gedetailleerde plankaart bijgevoegd.

In de periode tot aan de oplevering van de eerste woningen in november 1968 volgden nog vier andere documenten die hier zullen worden onderzocht: in juli 1965 de 'Grondslagen voor een coördinerende supervisie', in oktober 1965 een toelichting van Mulder zelf, in december 1965 het 'Programma hoog- en laagbouw en verkavelingstypen patiowoningen', in februari 1968 gevolgd door 'Collectieve blokvoorzieningen', pas het eerste document met uitgewerkte plankaarten voor alle deelplannen.

De Bijlmermeer werd vervolgens de bekendste hoogbouwwijk van Nederland.[431] Achteraf moet worden vastgesteld dat de wijk het hoogtepunt van de modernistische stedebouw in Nederland is, maar misschien ook meteen het dieptepunt: al snel na de oplevering bleek dat het ontwerp op verschillende verkeerde aannames berustte. Onder andere de gebrekkige en trage uitvoering van zowel woningen als voorzieningen en het feit dat in de Bijlmermeer nooit de bevolkingsgroepen zijn komen te wonen waarvoor de uitbreiding bedacht was, hebben bijgedragen aan het beeld van de Bijlmermeer als dé probleemwijk van Nederland, die nu al weer een geheel ander aangezicht heeft dan eind jaren zestig.

De periodes van totstandkoming, bewoning, ontwerpaanpassingen, neergang, sloop en nieuwbouw staan in dit onderzoek echter niet centraal. In dit hoofdstuk ligt de nadruk namelijk op de eerste ontwerpfase, tot aan de oplevering van de eerste woningen eind 1968, en is vooral gekeken naar de tekeningen en teksten van de ontwerpers uit de periode 1962 tot en met 1968 en de reacties van hun tijdgenoten. Die laten goed zien hoe de belangrijkste stedebouwkundige begrippen in deze cruciale fase van de naoorlogse woningbouw gebruikt werden, en hoe dat gebruik verschilt van dat van nu.

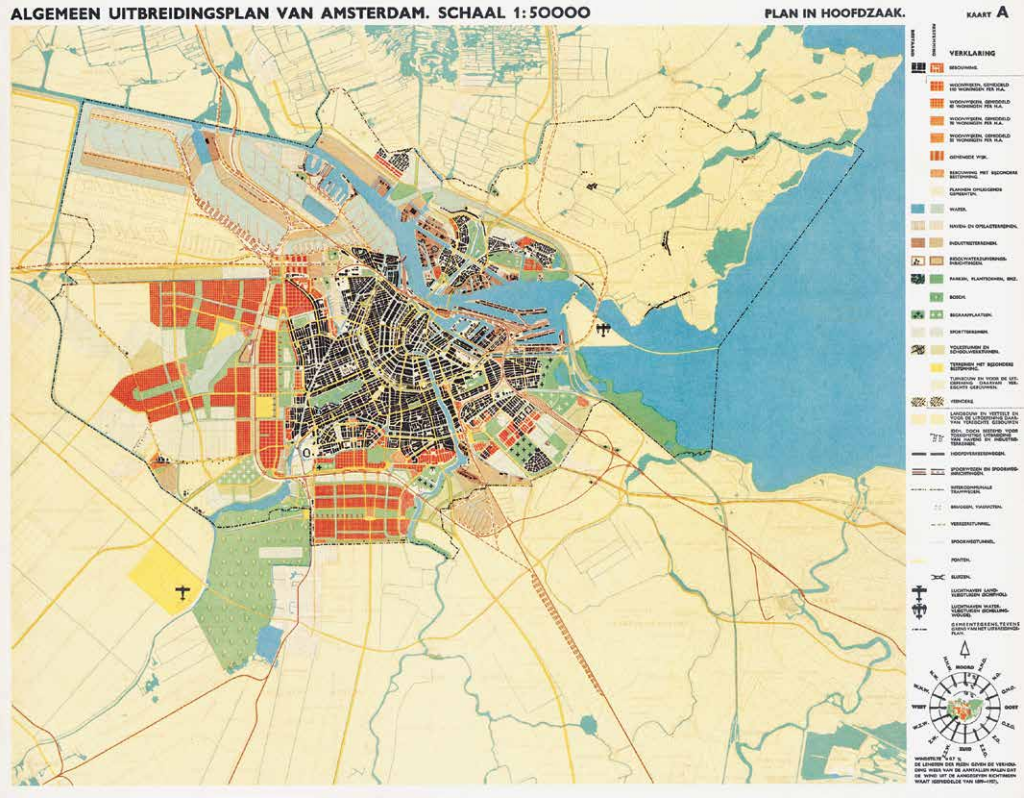
430 Bolte & Meijer (1981, p. 246) noemen *toekomstwaarde* het "sleutelwoord" van het ontwerpproces van de Bijlmermeer.

431 Wassenberg, 2013, p. 77.

§ 4.2 Voorgeschiedenis[432]

§ 4.2.1 Het 'Stadsrandplan' en de strijd om de Bijlmermeer (1947-1966)

Het ontwerp voor de Bijlmermeer kende een zeer lange aanloop, al was daar voor de Tweede Wereldoorlog nog weinig van te zien. Wel bleek Berlages Plan Zuid al gedurende de jaren twintig een te kleine uitbreiding om de groei van Amsterdam op de lange termijn op te vangen. Daarom werd door de in 1928 binnen de Dienst der Publieke Werken opgerichte Afdeling Stadsontwikkeling gewerkt aan een Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Onder leiding van ontwerper C. van Eesteren en onderzoeker Th.K. van Lohuizen kwam dit plan in 1934 gereed. Het werd in 1935 door de gemeenteraad aangenomen en in 1939 bij Koninklijk Besluit van kracht. Het AUP voorzag 960.000 inwoners voor Amsterdam in 2000, die vooral gehuisvest moesten worden in nieuwbouwwijken – zogenoemde *tuinsteden*: Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart, Overtoomse Veld en Osdorp ten westen van de stad, en Buitenveldert ten zuiden van het 'afgemaakte' Plan Zuid (afbeelding 4.1). Deze moesten worden uitgevoerd in een woningdichtheid van 55 tot 110 woningen per hectare, in een open bebouwingswijze en op basis van een strikte functiescheiding.[433]



AFBEELDING 4.1 'Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam' (AUP) 1934 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

432 Deze paragraaf is onder meer gebaseerd op: Mentzel, 1989, pp. 140-165.

433 Bolte & Meijer, 1981, p. 192. Zie over het AUP o.a.: Van Rossem, 1993b; Hartman, Hellinga, Jonker & De Ruijter, 1985.

Het AUP stond dan ook onder invloed van de *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM), waar Van Eesteren van 1930 tot 1947 voorzitter van was en waardoor onder leiding van de Zwitserse architect Le Corbusier *La Charte d'Athènes* was vastgesteld: een document waarin de ideale stad gepresenteerd werd als bestaande uit hoogbouw en vier uiteengelegde functies, te weten wonen, werken, recreatie en verkeer.[434]

Pas na de Tweede Wereldoorlog werd met de bouw van het AUP begonnen (Tuinstad Slotermeer, op basis van een ontwerp uit 1939, aangepast in 1951), maar al in 1947 werd door het hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling, L.S.P. Scheffer, gepleit voor een extra uitbreiding ten zuidoosten van de stad, in de Bijlmermeerpolder en de ten zuiden gelegen Oost Bijlmerpolder, beide voornamelijk op grondgebied van de gemeente Weesperkarspel.[435]

Omdat dit gebied dan geannexeerd moest worden, volgde daartoe in 1953 een officieel verzoek aan de provincie Noord-Holland.[436] Uiteindelijk stelde Gedeputeerde Staten op 21 mei 1957 de 'Stadsrandcommissie Amsterdam-Zuid/Zuidoost' in, met daarin vertegenwoordigers van de gemeenten Amsterdam, Diemen, Weesperkarspel, Ouder-Amstel en Nieuwer-Amstel (het huidige Amstelveen).[437] Een stedebouwkundige werkgroep kreeg de opdracht om een structuurplan te ontwerpen.[438] Hierin zaten van Stadsontwikkeling de heren Van Eesteren (die in 1952 Scheffer als hoofd was opgevolgd), L.H.J. Angenot, A. de Gier, M.P. Blaauw en mevrouw J.H. Mulder.[439] De laatste werkte sinds 1930 bij de afdeling als adjunct-architecte, onder andere aan het Amsterdamse Bos, en vanaf 1952 als hoofd-architecte.[440]

Door Stadsontwikkeling werd ondertussen gewerkt aan een herziening van het AUP. In de geplande tuinsteden bleek de beoogde woningdichtheid namelijk niet gehaald te worden en bovendien was er sprake van een afname van de woningbezetting en een toename van het woningoppervlak. Hierdoor was men genoodzaakt om ook uit te breiden ten noorden van het IJ, waar in het Structuurplan Noord uit 1958 50.000 woningen gepland werden.[441]

In hetzelfde jaar werd voor het eerst gesproken over Amsterdam als "lobbenstad", waarbij de Westelijke Tuinsteden en Buitenveldert-Amstelveen als twee aparte lobben gezien werden, van elkaar gescheiden door wigvormige groene ruimten.[442] In dit kader werd nu ook een zuidoostelijke lob noodzakelijk geacht, zodat in de woorden van Van Eesteren "een goed en evenwichtig stadslichaam" kon ontstaan.[443] Van Eesteren ging in 1958 overigens met pensioen, om als hoofd opgevolgd te worden door 'Juffrouw van het Bos' Mulder.[444]

434 Gepubliceerd in: Le Corbusier, 1935; Le Corbusier, 1943.
435 Mentzel, 1989, p. 142.
436 Mentzel, 1989, p. 142; Van Stralen, 1998, p. 80.
437 Mentzel, 1989, pp. 142-144.
438 Wallagh, 1994, p. 122.
439 Commissie voor Welstand en Monumenten Amsterdam, 2010, schutblad voor; Mentzel, 1989, p. 146.
440 Van Kessel & Palstra, 1994, p. 5.
441 Van Stralen, 1998, p. 80.
442 Bolte & Meijer, 1981, pp. 219-221.
443 Bolte & Meijer, 1981, p. 409.
444 Van Kessel & Palstra, 1994, p. 22.

Op 17 augustus 1959 had de Stadsrandcommissie het Structuurplan Zuid en Zuidoost gereed.[445] Dit 'Stadsrandplan' toonde een uitbreiding van de zuidlob Buitenveldert-Nieuwer-Amstel tot 100.000 inwoners en een geheel nieuwe zuidoostlob met 110.000 inwoners en met industriegebieden tussen de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en rijksweg 2.[446] Op 19 oktober werd het plan door de provincie voor kennisgeving aangenomen; het bezat geen rechtskracht, maar dat zou wel gelden voor de eruit voortvloeiende 'uitbreidingsplannen-in-hoofdzaak', die vervolgens door de respectievelijke gemeenten moesten worden uitgewerkt in 'uitbreidingsplannen-in-onderdelen'.[447]

Parallel aan de samenwerking met de buurgemeenten begon de gemeente Amsterdam te lobbyen bij het Rijk om de Bijlmermeer bij het grondgebied te voegen. Minister van Buitenlandse Zaken E.H. Toxopeus (VVD) was echter voorstander van de vorming van een "krachtige randgemeente", daarbij gesteund door de directeur van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, J. Vink.[448] Op verschillende momenten in 1960 en 1961 liet Amsterdam de Tweede Kamer steeds krachtiger horen waarom annexatie de enige mogelijke toekomst zou zijn voor de Bijlmermeer.[449] Desondanks diende Toxopeus op 6 en 7 december 1961 een wetsvoorstel in om de Bijlmermeer toe te voegen aan Ouder-Amstel, waarop PvdA-kamerlid J.H. Scheps een motie indiende om toevoeging aan Amsterdam te heroverwegen. De motie werd met een krappe meerderheid van 67 tegen 64 stemmen aanvaard, maar de minister weigerde de motie uit te voeren. Er bleek geen meerderheid te zijn voor een krachtige randgemeente, maar ook niet voor annexatie door Amsterdam.[450]

Intussen werd door de stedebouwkundige werkgroep van de Stadsrandcommissie verder gewerkt aan de uitwerking van het 'Stadsrandplan', met Stadsontwikkeling nog steeds voorop. In 1959 was ook G.S. Nassuth, een oud-student-assistent van Van Eesteren en voormalig stagiair, hier komen werken.[451] Op 4 maart 1961 werd het 'Ontwerp voor uitbreidingsplannen-in-hoofdzaak Agglomeratie Amsterdam-Zuid en Zuid-Oost' gepresenteerd, op basis waarvan de gemeenten hun uitbreidingsplannen-in-onderdelen moesten uitwerken (afbeelding 4.2).[452] Het concept werd in de begeleidende nota omschreven als "het afwisselen van stroken bebouwing met daartussen groen, dat diep in de agglomeratie dringt. Zowel de twee lobben 'Zuid' en 'Zuidoost' als het groen zijn sterk gericht op het centrum van Amsterdam, evenals radiaalwegen, waardoor een eenvoudig en harmonisch aaneensluitend geheel ontstaat met het bestaande stadslichaam".[453] Voor de Zuidoostlob werd als uitgangspunt een aantal van 35.900 woningen gehanteerd, in een brutodichtheid van 40 woningen per hectare voor het gehele plangebied (het aantal dat ook in de Westelijke Tuinsteden was gerealiseerd).[454]

445 B en W Amsterdam, 1964, p. 1537

446 Wallagh, 1994, pp. 123-124.

447 Mentzel, 1989, p. 145.

448 Wallagh, 1994, pp. 114-119; Mentzel, 1989, pp. 82-84, 145; Bolte & Meijer, 1981, p. 224.

449 Wallagh, 1994, pp. 116-117; Mentzel, 1989, pp. 84-85.

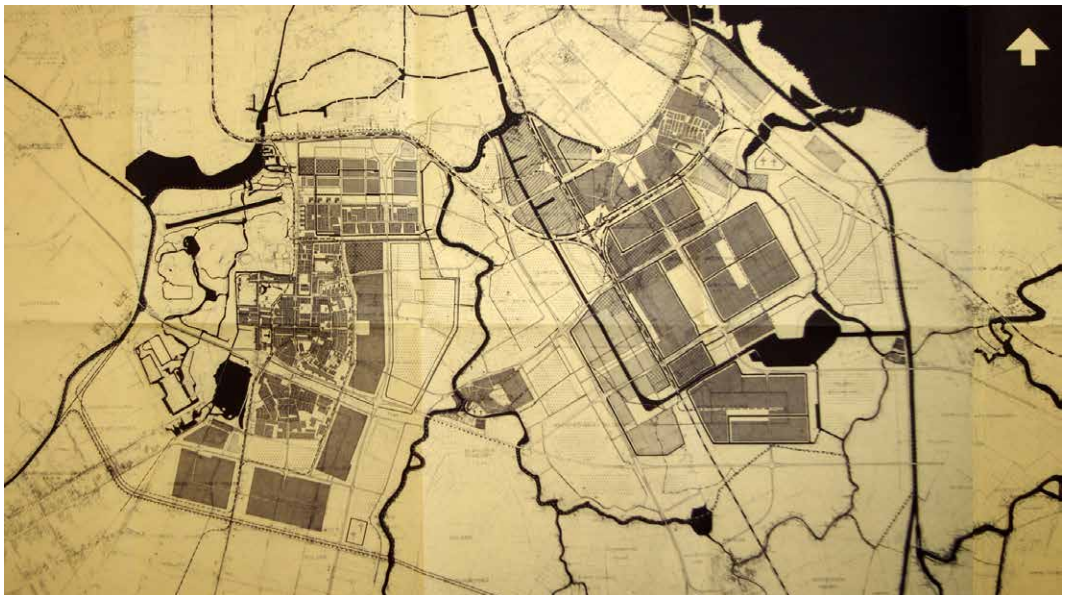
450 Wallagh, 1994, pp. 117-118; Mentzel, 1989, p. 84; Bolte & Meijer, 1981, pp. 226-227.

451 Van Stralen, 1998, pp. 16, 80.

452 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5344, Archief van de Dienst der Publieke Werken; Sector Stadsontwikkeling en Stadsuitbreiding, dossier S 217, map J4.

453 Stadsrandcommissie, 1961, p. 3; zie ook: Bolte & Meijer, 1981, p. 229.

454 Bolte & Meijer, 1981, p. 230.



AFBEELDING 4.2 'Ontwerp voor uitbreidingsplannen-in-hoofdzaak Agglomeratie Amsterdam-Zuid en Zuid-Oost' maart 1961 door Stadsrandcommissie.

Tot frustratie van de gemeente Amsterdam kreeg het plan echter niet de status van uitbreidingsplan-in-hoofdzaak, maar werd het gezien als een aanpassing van het structuurplan uit 1959, zonder rechtsgeldigheid.[455] Het plan was echter zo gedetailleerd dat de uitwerking niet meer dan een formaliteit was en zo kon op 28 december 1962 een uitbreidingsplan-in-hoofdzaak vastgesteld worden door de gemeente Weesperkarspel.[456]

Terwijl men bij Stadsontwikkeling op basis hiervan door bleef ontwerpen aan de Bijlmermeer (zie paragraaf 4.2.3), was het dus zaak voor Amsterdam om de annexatie alsnog voor elkaar te krijgen. Hiertoe had men in juni 1962 al een bijzonder vormgegeven 'adres' aan de Tweede Kamer gestuurd: een boekje onder de niet mis te verstane titel *Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers*.[457] Hierin bevonden zich twee kaarten: een uitwerking van de Zuidoostlob met bruggen en viaducten, en een uitklapbare kaart voor de gehele Agglomeratie Amsterdam; feitelijk een combinatie van het herziene AUP uit 1958 en het plan van de Stadsrandcommissie (afbeelding 4.3).

Uiteindelijk speelde de KVP, een partij die in het kabinet zat én in het gemeentebestuur met Th.C.M.A. Elsenburg als wethouder van Volkshuisvesting, een doorslaggevende rol.[458] Op 27 oktober 1964 kwam het wetsvoorstel van minister Toxopeus weer in behandeling. Naast een amendement van PvdA'er Scheps was er nu een motie van KVP-kamerlid J.M. Aarden, waarin werd voorgesteld om een agglomeratiebestuur voor Groot-Amsterdam in te stellen en in afwachting daarvan de Bijlmermeer tijdelijk bij Amsterdam te voegen. Zowel amendement als motie werd aangenomen. In maart 1965 diende inmiddels demissionair minister Toxopeus een aangepast wetsvoorstel in: de gemeente Weesperkarspel werd opgeheven en de Bijlmermeer werd samen met het industriegebied van Ouder-Amstel voor tien jaar bij Amsterdam gevoegd, waarna het gebied bij Diemen zou gaan horen.

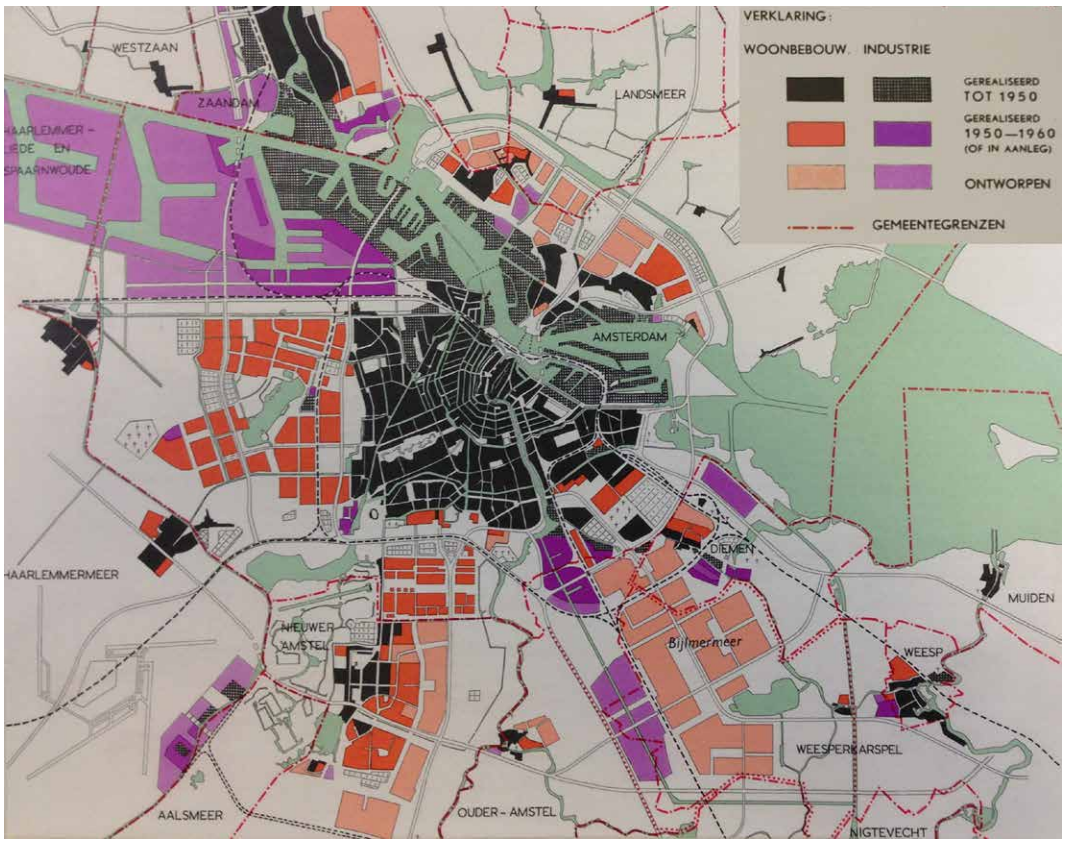
455 Wallagh, 1994, p. 129.

456 Mentzel, 1989, p. 143,

457 B en W Amsterdam, 1962a.

458 Zie voor deze alinea: Wallagh, 1994, pp. 118-119; Mentzel, 1989, pp. 89-91; Bolte & Meijer, 1981, pp. 227-228.

Op 21 december werd de wet aangenomen, maar met twee door de nieuwe PvdA-staatssecretaris van Binnenlandse Zaken Th.J. Westerhout aangebrachte wijzigingen: de termijn werd verlengd tot twaalf jaar en de status na die periode werd open gelaten. Ook het feit dat voormalig Amsterdams PvdA-wethouder van Publieke Werken J.M. den Uyl minister van Economische Zaken was geworden, was belangrijk bij deze wending. Op 1 augustus 1966 was de annexatie een feit.



AFBEELDING 4.3 Agglomeratie Amsterdam 1962, door B en W Amsterdam op basis van het ontwerp van de Stadsrandcommissie, met de in 1965 voorgestelde annexatie (rode stippellijn).

§ 4.2.2 Laag of hoog bouwen? (1956-1966)[459]

Parallel aan de strijd om de Bijlmermeer was er in Nederland en daarbuiten nog een andere discussie gaande, namelijk over de wijze waarop nieuwbouwwijken gerealiseerd moesten worden: met laagbouw of met hoogbouw.

Zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk over het Plan Zuid had het gesloten bouwblok in Amsterdam al voor de Tweede Wereldoorlog grotendeels plaatsgemaakt voor een open bouwwijze, zoals in het AUP, in strokenbouw van meestal vier woonlagen, met hoogbouwaccenten op bijzondere plekken. Dit leverde echter een vrij monotoon stadsbeeld op en daarom begon men te experimenteren met

459 Deze paragraaf is onder meer gebaseerd op: Mentzel, 1989, pp. 93-126.

L-vormige bebouwingstypen, gegroepeerd tot zogenoemde 'hoven' of 'dubbele haken'. Terwijl men in Rotterdam in Pendrecht experimenteerde met de zogeheten *wijkgedachte* en de vooral in sociaal opzicht diverse *wooneenheid*, was een eerste Amsterdams voorbeeld van een dergelijke bebouwing de buurt Frankendaal in de Watergraafsmeer, waarvoor het ontwerp in 1948 was herzien door Van Eesteren en Mulder.[460] Ook bij het in 1950 en 1951 herziene ontwerp voor Tuinstad Slotermeer hadden zij volop geëxperimenteerd met een mix van strokenbouw, hoven en dubbele haken, en hoogbouw op markante punten.[461]

Grootschalige hoogbouw volgens de uitgangspunten van de CIAM was op dat moment nog niet mogelijk, omdat realisatie duur was, onder andere door benodigde voorzieningen als liften en centrale verwarming, waarvoor het Rijk amper subsidie gaf.[462] Om de voor- en nadelen van hoog- en laagbouw bij het bouwen van zogeheten 'meergezinshuizen' uit te zoeken installeerde de minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting in 1956 de Commissie Hoogbouw-laagbouw, waarin ook Mulder plaatsnam.[463] In 1961 werd hun rapport gepubliceerd onder de titel *Laag of hoog bouwen en wonen? De keuze van de woonvorm naar het aantal bouwlagen*.[464] Hierin werd onderscheid gemaakt tussen "laagbouw", "middelhoge bouw" (maximaal vijf lagen) en "hoge woongebouwen" met verplichte lift. Omdat de commissie privacy van toenemend belang achtte, ging de voorkeur uit naar een gemengde bouwwijze van hoge meergezinshuizen met een "collectief karakter" en een "ruimere groenvoorziening", en eengezinshuizen uitgevoerd als "patiohuis".[465] De commissie zag hoogbouw als "bij uitstek de woonvorm voor de moderne mens", maar stelde ook dat hoogbouw "vooralsnog niet geschikt [was] als algemene woonvorm, maar voornamelijk als woongelegenheid voor een beperkte categorie van cultureel meer ontwikkelde gezinnen van middelbaar of hoger inkomensniveau".[466]

Ondanks deze maatschappelijke bedenking werd hoogbouw in de jaren zestig toch snel populairder, onder meer dankzij de ontwikkeling van systeembouw en industriële bouw en daarvoor beschikbare subsidies. Er was echter ook kritiek, zoals in het *Compendium Hoogbouw-Laagbouw* van A. Heimans en D. de Jonge uit 1963, die stelden dat de overheid hoogbouw meer bevorderde dan door onderzoek werd gerechtvaardigd.[467] Interessant is ook dat de Nota inzake de Ruimtelijke Ordening uit 1960 nog geen uitspraken deed over hoogbouw (het Rijk wachtte de conclusies van de commissie af), maar dat de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening uit 1966 al pleitte voor meer variatie in woonvormen en meer aandacht voor het "eengezinshuis".[468] Ook in het themanummer van het vakblad *Stedebouw en Volkshuisvesting* uit datzelfde jaar over "het vraagstuk Hoogbouw-Laagbouw", met daarin een bijdrage van De Gier van Stadsontwikkeling over de plannen voor de Bijlmermeer, waren de meningen verdeeld.[469]

460 Bos, 1946; Van Velzen, 1994, p. 115; Van Kessel & Palstra, 1994, p. 18; Bolte & Meijer, 1981, pp. 193-198.
461 Van Kessel & Palstra, 1994, pp. 22-23.
462 Van Kessel & Palstra, 1994, p. 24.
463 Mentzel, 1989, pp. 93-101; Van Kessel & Palstra, 1994, p. 24.
464 Commissie Hoogbouw-laagbouw, 1961.
465 Mentzel, 1989, p. 96; Van Kessel & Palstra, p. 24.
466 Mentzel, 1989, pp. 100, 98.
467 Mentzel, 1989, pp. 105-106.
468 Mentzel, 1989, p. 107.
469 De Gier, 1966. Zie verder paragraaf 4.4.1.

§ 4.2.3 De eerste plannen van het 'Bijlmermeerteam' (1962-1964)

Het onderwerp hoogbouw-laagbouw was vanaf september 1962 ook inzet van de gesprekken tussen Stadsontwikkeling en de Gemeentelijke Woningdienst. Directeur van de laatste J.F.A. Alozerij wilde een doorstroming op de woningmarkt creëren en wees voor de Bijlmermeer middelhoogbouw af, ten faveure van grote "eengezins- en hoogbouwwoningen", omdat hij die het meest geschikt achtte voor de bewoners die uit de AUP-gebieden moesten doorstromen; waardoor ruimte zou ontstaan voor bewoners uit de te saneren binnenstad.[470] Mulder was juist een voorstander van middelhoogbouw (vier lagen), in combinatie met laag- en hoogbouw. Uiteindelijk bereikten Mulder en Alozerij in 1963 een compromis: de Bijlmermeer zou gaan bestaan uit 45 procent eengezinsbouw en 55 procent hoogbouw.[471]

Met seriematige hoogbouw experimenteerde men inmiddels ook, in Amsterdam-Noord.[472] In 1962 was onder toezicht van Mulder en Alozerij een prijsvraag uitgeschreven voor 1450 woningen met "toekomstwaarde" in de buurt Het Breed. In 1963 werd het plan van F.J. van Gool tot winnaar uitgeroepen. Dit bestond uit lange L-vormige woongebouwen van vijf lagen, met op de begane grond en op de derde verdieping 'galerijstraten'. Omdat die laatste met luchtbruggen aan elkaar waren gekoppeld, waren er minder liften nodig. In de grote binnenhoven werd geparkeerd of er waren speelplaatsen en scholen voorzien. Het ontwerp werd uitgevoerd tussen 1966 en 1968. Uit dezelfde periode dateert het 'molenwiekenplan' van K. Geerts voor Molenwijk. In dit ontwerp voor 1250 woningen werd het autoverkeer geheel uitgebannen: er kwamen grote parkeergarages langs de ontsluitingswegen, waaromheen flatgebouwen van negen woonlagen plus bergingen op de begane grond als molenwieken in het groen gegroepeerd lagen. Beide ontwerpen golden als een soort proefprojecten voor de Bijlmermeer.

Voor het ontwerp van de eerste fase daarvan (het deel in de Bijlmermeerpolder) was in november 1962 binnen Stadsontwikkeling het 'Bijlmermeerteam' gevormd.[473] In eerste instantie bestond dit uit Mulder, Angenot, Blaauw, De Gier (als hoofd Verkeer) en Nassuth (die ook in de stedebouwkundige werkgroep van de Stadsrandcommissie hadden gezeten), aangevuld met onder anderen H.G. Ouwerkerk, H. de Boer en D.L.N. Slebos. Mulder had vooral een leidinggevende en minder een ontwerpende rol; Nassuth was hoofdontwerper.[474]

Uit de notulen van de besprekingen van het Bijlmermeerteam wordt duidelijk hoe en hoe snel het ontwerp voor de Bijlmermeer ontstond: tot eind 1963 werkte men vooral aan de opzet, vanaf 1964 ook aan de bebouwing.[475] Al bij de eerste bespreking in november 1962 bleek een voorlopig wegenplan 1:1000 gereed, met volgens de tweede bespreking van december 1962 "hoge en halfhoge wegen" en een verhoogde "stadsbaan" of "metro". Deze geïsoleerde aanpak was geheel in de geest van de CIAM, al was die na de tegengeluiden van Team 10 vanaf 1953 niet zo eensgezind meer. Bij de vijfde bespreking in februari 1963 liet Nassuth een functioneel gescheiden "schetsplan" zien inclusief (hoge) "primaire wegen" en (halfhoge) "secundaire wegen", "parkeerruimte", een "voet- en fietspadensysteem", "hoofdcentrum" en drie "buurtcentra". Bij de zevende bespreking in april 1963

470 Mentzel, 1989, pp. 149-150.

471 Van Kessel & Palstra, 1994, p. 26; Mentzel, 1989, p. 149.

472 Zie: Bolte & Meijer, 1981, pp. 203-219; Van Kessel & Palstra, 1994, pp. 24-25; Van Velzen, 1994, p. 122.

473 Mentzel, 1989, pp. 150-154; interview J. Westrik.

474 Van Kessel & Palstra, 1994, p. 22.

475 Deze alinea inclusief citaten is gebaseerd op: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5344, Archief van de Dienst der Publieke Werken; Sector Stadsontwikkeling en Stadsuitbreiding, dossier S 215, map J1.

werd gekozen voor twee soorten woningen: de "beganegrondwoning" (een patiowoning van één laag) en de "etagewoning" in gebouwen van zes tot acht woonlagen. Bij de twaalfde bespreking in juli 1963 presenteerde Nassuth een plan dat met uitzondering van de bebouwing zo goed als gereed was: er was nu sprake van een "centraal gelegen" metro en vanwege de lage dichtheid van de laagbouw werd de hieromheen gelegen hoogbouw geheel in acht lagen gedacht. Voordeel hiervan was dat zo grote (niet-versnipperde) groene ruimten konden worden aangelegd en dat er kon worden nagedacht over een overdekte galerij tussen de woningen en de parkeergarages bij de toegangen van de woongebieden (beide experimenten in Noord indachtig).

Ondanks de bestuurlijk ongewisse toekomst begon Amsterdam in september 1963 met het slopen van boerderijen en ophogen met zand uit de Vinkeveense Plassen.[476] In oktober 1963 kreeg Stadsontwikkeling de formele opdracht van Weesperkarspel om het uitbreidingsplan-in-hoofdzaak uit te werken, omdat de kleine gemeente hiervoor niet het apparaat had. Daarmee kreeg Stadsontwikkeling feitelijk vrij spel, omdat niet duidelijk was onder welke gemeente het plangebied zou gaan vallen en er in eerste instantie ook maar voor een klein gedeelte een bestemmingsplan zou gaan worden vastgesteld.[477]

Begin 1964 was de structuur van het plangebied bekend, inclusief de scheiding van de verkeerssoorten en de overdekte "loop", waardoor men het gebied kon verdelen in deelplannen (A tot en met E, zie afbeelding 4.14).[478] Over de bebouwing heerste echter grote onenigheid binnen het Bijlmermeerteam. Tijdens de drieëntwintigste bespreking in maart 1964 werden twee modellen besproken: een ontwerp door een groep rond Nassuth dat voornamelijk bestond uit hoogbouw van tien lagen in een "bijenraatvormige verkaveling" (afbeelding 4.4), en een ontwerp dat in opdracht van Mulder was uitgewerkt door Ouwerkerk, waarbij hoogbouw rond de metrolijn was vervangen door middelhoogbouw (afbeelding 4.5).[479]

De hoogbouw kende nog geen regelmatige 'honingraten'. De configuratie was gedacht als logisch vervolg op de dubbele haken uit de Westelijke Tuinsteden: de te realiseren 'droogloop' vanuit de garages pleitte voor lintvormige woongebouwen en de wens voor omsloten ruimten met goede bezonning leidde tot het maken van hoeken van 120 graden in die woongebouwen.[480] De droogloop was gepland op de begane grond, aan de zonkant van het gebouw (zie afbeelding 4.8, boven).[481] Dat daarbovenop negen opgetilde woonlagen kwamen, was volgens Nassuth een compromis: hijzelf wilde eigenlijk zes lagen, maar de Woningdienst wilde per se veel woningen en in principe dertien lagen.[482]

In mei 1964 werden de plannen besproken met de wethouders Den Uyl (Publieke Werken) en Elsenburg (Volkshuisvesting) aan de hand van de interne 'Nota betreffende de stedebouwkundige voorbereiding voor woningbouw in de Bijlmermeer'.[483] Op 20 augustus 1964 werden de beide varianten als maquette 1:1000 in de Zuiderkerk gepresenteerd aan Elsenburg en de top van Publieke Werken en de Woningdienst. In het verslag werd vermeld dat variant 1 zou bestaan uit 14.000 woningen waarvan 80 procent hoogbouw, 13 procent drie lagen en 7 procent laagbouw, en variant 2

476 Dekker, 2016, p. 50.

477 Deelplan A in juli 1965 door de gemeenteraad van Weesperkarspel. Zie: Bolte & Meijer, 1981, pp. 231-232. Zie verder paragraaf 4.4.2.

478 Du Laing, 1973, p. 22; Bolte & Meijer, 1981, p. 281.

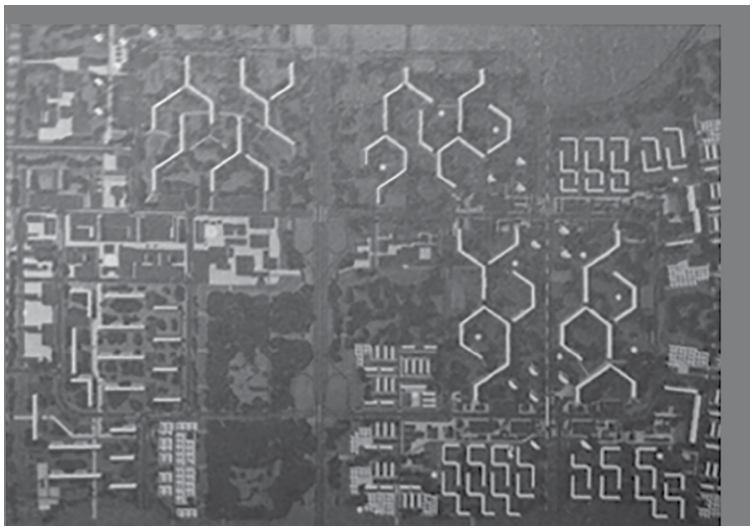
479 Van Kessel & Palstra, 1994, p. 26.

480 Bolte & Meijer, 1981, p. 261; Van Stralen, 1998, p. 20.

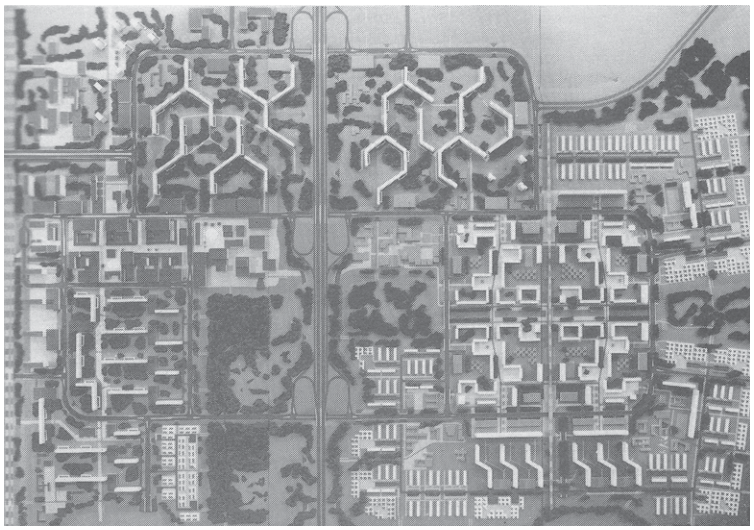
481 Verhagen, 1987, p. 31

482 Van Stralen, 1998, p. 20.

483 Mentzel, 1989, p. 155.



AFBEELDING 4.4 Maquettevariant 1 met hoogbouw in nog niet-consequente honingraten augustus 1964 door de 'groep Nassuth', Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

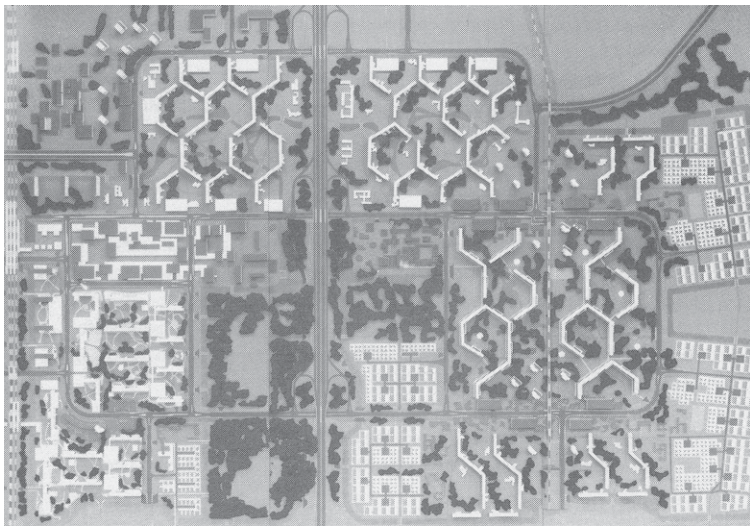


AFBEELDING 4.5 Maquettevariant 2 'Ouwerkerk' met op Het Breed geïnspireerde middelhoogbouw in deel D en E augustus 1964 door de 'groep Mulder', Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

uit 14.800 woningen waarvan 71 procent hoogbouw, 19 procent vijf lagen en 10 procent laagbouw.[484] Daarbij tekende Mulder aan dat zij "van mening is dat in beide plannen te veel hoogbouw zit. Zij meent dat 60% een beter getal is". Uit alles bleek echter dat B en W en Stadsontwikkeling zelf gecharmeerd waren van de ambitieuze plannen van de groep Nassuth.[485] Daarop werd dat ontwerp verder uitgewerkt.

484 Bolte & Meijer (1981, pp. 257, 259) maken melding van andere verhouding: volgens hen zou variant 1 bestaan uit 90% hoogbouw en 10% laagbouw, en variant 2 uit 50% hoogbouw, 30% middelhoogbouw en 20% laagbouw.

485 Bolte & Meijer, 1981, p. 261.



AFBEELDING 4.6 Maquettevariant met hoogbouw in bijna consequente honingraten mei 1965 door de 'groep Nassuth', Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

Nu de annexatie van de Bijlmermeer in het verschiet lag, wilde men bovendien vaart maken. Daartoe aangezet door beleid van minister van Volkshuisvesting P.C.W.M. Bogaers besloot de gemeente in 1964 om twee industriële bouwers, Indeco Coignet en Intervam, garanties te verlenen voor het afnemen van 6000 en 7000 woningen in montagebouw.[486] Dat leidde er ook toe dat een bouwteam met architect K. Rijboutt in november 1964 begon met de architectonische uitwerking van deelplan A (afwijkende strokenbouw in het zuidwesten).[487] Ook de honingraten kregen nu een regelmatiger vorm, op basis van de eerste voorstellen van de architecten van deelplan B en C, A.C. Kromhout en J. Groet (afbeelding 4.6).[488]

§ 4.3 Plantekeningen en plantoelichtingen

§ 4.3.1 'Grondslagen voor de Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding' van Stadsontwikkeling (juni 1965)

Gedurende het gehele voortraject was er van de Bijlmermeer als geheel geen enkele plantekening of -toelichting gepubliceerd, op een enkele maquettefoto na.[489] Dat veranderde pas toen burgemeester G. van Hall tijdens een persconferentie op 3 juni 1965 een door Stadsontwikkeling opgesteld document presenteerde: 'Grondslagen voor de Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding. Uitgangspunten en normen voor de stadsuitbreiding Zuidoost'.[490] Het bestond uit een tekst en verschillende afbeeldingen

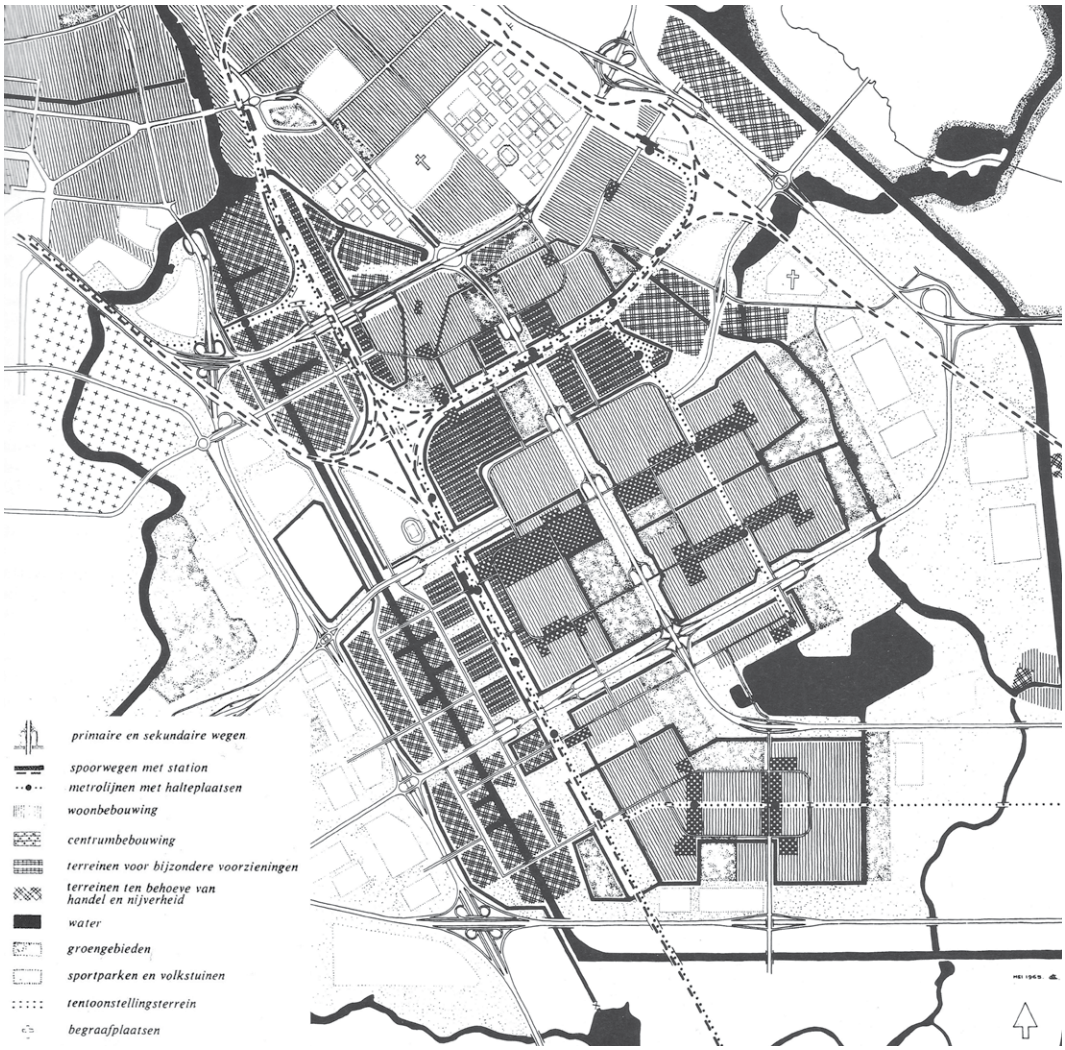
486 Mentzel, 1989, pp. 156-157; Bolte & Meijer, 1981, pp. 282-283.

487 Mentzel, 1989, p. 195; Bolte & Meijer, 1981, pp. 283.

488 Bolte & Meijer, 1981, p. 262.

489 Zie paragraaf 4.3.5.

490 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a. O.a. in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 5344, Archief van de Dienst der Publieke Werken; Sector Stadsontwikkeling en Stadsuitbreiding, dossier S 216, map J2. De tekst is tevens opgenomen in: Mentzel, 1989, pp. 249-253. De tekeningen zijn opgenomen in: Van Stralen, 1998, pp. 34-62.



AFBEELDING 4.7 'Struktuurschema'/Structuurplan Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding met woonbebouwing en centrumbebouwing mei 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

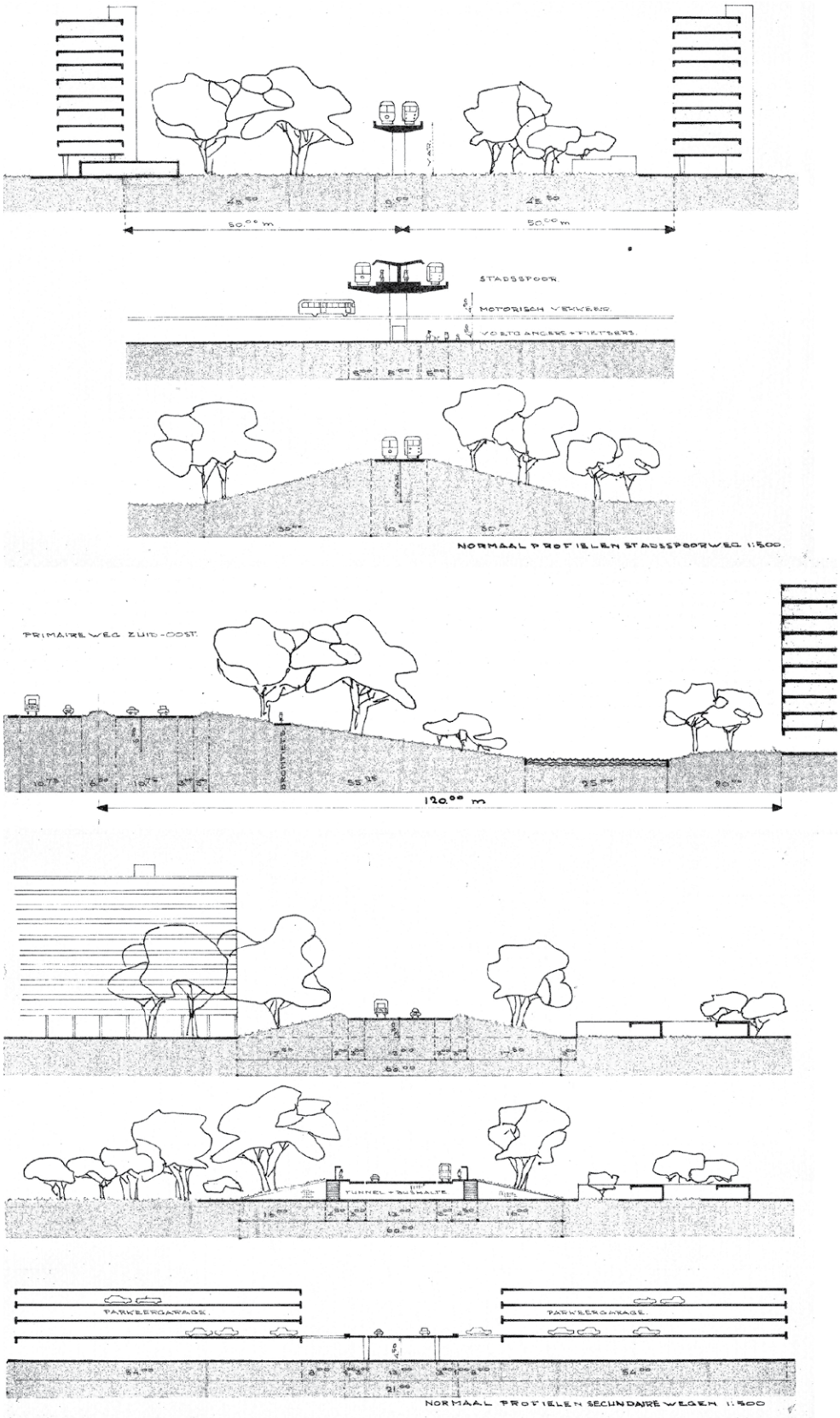
van de 'Agglomeratie' in kleur (afbeelding 4.3), en in zwart-wit het 'struktuurschema' (afbeelding 4.7), profielen (onder andere afbeelding 4.8), per 'uitgangspunt' een schematische tekening (onder andere afbeelding 4.9, 4.22, 4.24, 4.26, 4.41 en 4.42), en een foto van de maquette (afbeelding 4.6).

Een gedetailleerde plankaart werd slechts gegeven voor deelplan A (afbeelding 4.10); de rest was in februari 1965 volgens Mulder "nog in studie".[491] Te zien in deelplan A waren secundaire wegen en parkeergarages (grijze strepen en rechthoeken), het hoofdcentrum in het noorden en een zeer beperkt buurtcentrum in het zuiden (de zwarte rechthoeken), en woningen in strokenbouw van net zoals elders "negen woonlagen op onderhuis".[492] Dat hier gekozen werd voor rechte stroken had volgens Nassuth te maken met de heersende haast.[493] In het zuidoosten van het deelplan was een kleine hoeveelheid patiowoningen gepland.

491 Mentzel, 1989, p. 159.

492 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a. Zie: Mentzel, 1989, p. 252.

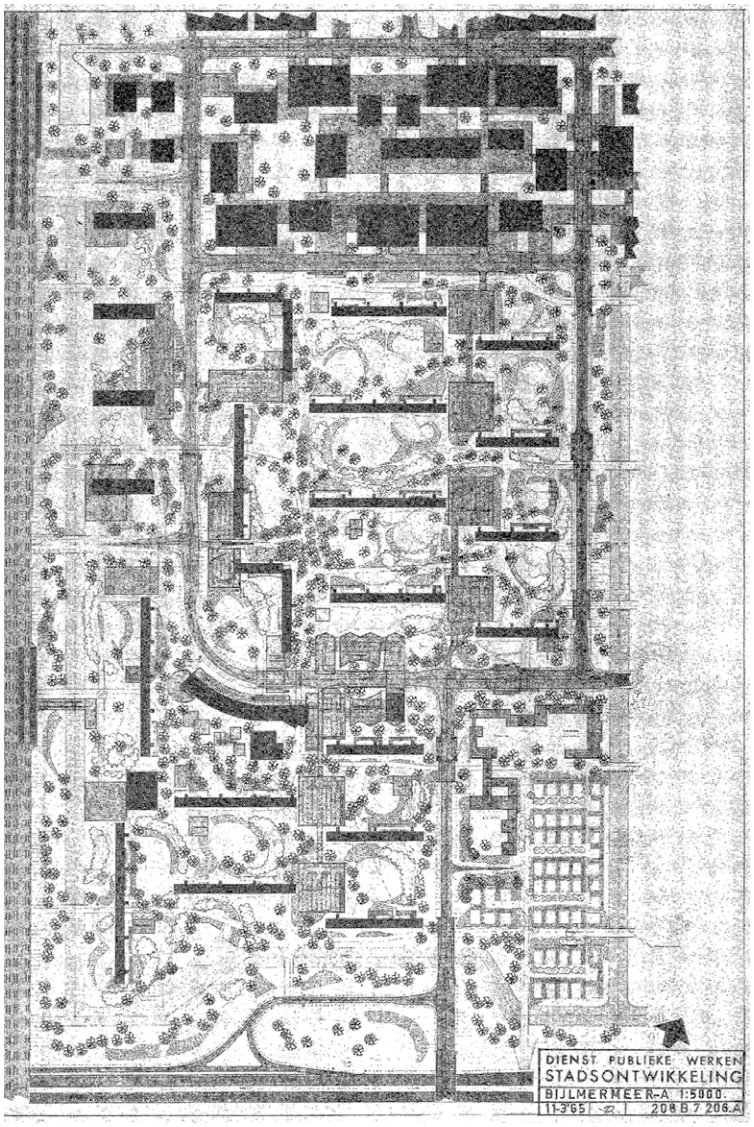
493 "Er moest heel snel gebouwd worden, en er werd gezegd: niet moeilijk doen over ingewikkelde plannen, maak het maar recht toe recht aan." Geciteerd in: Van Stralen, 1998, p. 22.



AFBEELDING 4.8 Profielen '*stadsspoorweg*' op 9,0 meter (boven, driemaal), '*primaire weg*' op 6,0 meter (midden) en '*secundaire weg*' op 3,5 meter (onder, driemaal) juni 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.



AFBEELDING 4.9 '*Primaire en secundere* (sic) *wegen*' (boven) en 'Schema *fietspaden*stelsel' (onder) juni 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.



AFBEELDING 4.10 Plankaart deelplan A maart 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken, met in het noorden het hoofdcentrum.

Het is opvallend dat hoewel de plantekeningen integraal onderdeel uitmaakten van de 'Grondslagen' er in de tekst geen enkele keer concreet naar verwezen werd. De tekst begon met een inleiding (ongeveer 30 procent van de tekst), waarin onder meer verwezen werd naar het AUP en het 'Stadsrandplan', en waarin als programma van eisen 900 hectare woongebied werd genoemd, voor 110.000 inwoners, en daarnaast 250 hectare industriegebied, 200 hectare "gebied met bijzondere bestemmingen" en 450 hectare "recreatie (sport, volkstuinen, enz.)".[494] Daarna gingen de ontwerpers van Stadsontwikkeling in op het "grofmazige verkeersorganisme", te weten de uitgangspunten voor de "verkeerswegen", het "openbare vervoer" en de "samenhang tussen verkeers- en vervoersstelsel en de verdere inrichting van de wijken" (samen ongeveer 40 procent van de tekst). Tot slot kwamen achtereenvolgens de uitgangspunten aan de orde voor de "verkaveling" in "een groot percentage hoogbouw" en "8 à 10 procent" eengezinswoningen, de "groenvoorziening"

494 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a. Zie: Mentzel, 1989, p. 249.

en de "centra" (alle drie elk 10 procent van de tekst).[495] In de paragrafen 4.7, 4.8 en 4.9 komen de stedebouwkundige begrippen uit alle plandocumenten uitgebreid aan bod, per betekenisveld.

§ 4.3.2 'Grondslagen voor een coördinerende supervisie' van Van Gool, Jelles en Slebos (juli 1965)

Een maand na deze eerste 'Grondslagen' verscheen er een tweede officieel document, met louter tekst en onder de titel 'Grondslagen voor een coördinerende supervisie bij de realisering van de Zuid-oostelijke stadsuitbreiding van Amsterdam'.[496] In mei waren de architecten D.L.N. Slebos (werkzaam bij Stadsontwikkeling), F.J. van Gool (bekend van Het Breed) en E.J. Jelles op voordracht van B en W door de directie van Publieke Werken namelijk benoemd tot supervisoren.[497] Het document bevatte de door hen in korte tijd opgestelde richtlijnen voor de uitwerking door architecten; zo hoefde Volkshuisvesting geen architecten aan te wijzen, maar konden aannemers er – voor zover dat niet al gebeurd was – zelf een voordragen, zolang die maar uitging van deze tweede 'Grondslagen'.[498]

De tekst van zes pagina's bestond uit drie delen, waarbinnen elke zin systematisch genummerd was in drie stappen (1-1-0, 1-1-1 et cetera): het eerste deel bevatte de "aanleidingen in het stedebouwkundig plan; maatgevende factoren", te weten het "grofmazige verkeersorganisme" en de "gewenste loopafstanden" (ongeveer een derde van de tekst), in het tweede deel kwam de feitelijke "grondslag voor een coördinerende supervisie bij de realisering" van zowel de woongebouwen als de collectieve voorzieningen aan bod (de helft), en het laatste deel betrof de "aanzet voor een werkwijze" (een zesde).[499]

§ 4.3.3 'Het plan voor de Bijlmermeer' van Mulder (oktober 1965)

In oktober 1965 verscheen in *Werk in Uitvoering*, het maandblad van Publieke Werken, een informelere plantoelichting van eindverantwoordelijke (maar dus niet hoofdontwerper) Mulder, inclusief de belangrijkste tekeningen uit de eerste 'Grondslagen' plus een schets.[500]

De complete tekst van zes pagina's ging over de "zuid-oost lob" binnen de agglomeratie Groot-Amsterdam (drieënhalve pagina) en over de Bijlmermeer zelf (tweeënhalve pagina), met achtereenvolgens aandacht voor het (stads)spoor, de vier winkelcentra, het verkeer en "een nieuw aspect", namelijk "92% hoogbouw", een percentage dat in haar woorden "echter nog niet zeker" was.[501] Ook schreef ze – voor het eerste deel waarschijnlijk vooral namens zichzelf: "Stellig zal de vraag bij velen opkomen, waarom er niet meer eengezinshuizen worden ontworpen. […] Wijken met eengezinsbouw hebben nu eenmaal een zeer geringe dichtheid.

495 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a. In Mentzel (1989) wijkt deze volgorde om onduidelijke reden af (verkaveling, centra, groenvoorziening).

496 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965. De tekst is tevens opgenomen in: Mentzel, 1989, pp. 255-260.

497 Mentzel, 1989, pp. 131, 163, 178-180. Ook: College voor de Ruimtelijke Coördinatie, zie: Du Laing, 1973, p. 38.

498 Bolte & Meijer, 1981, pp. 294-296.

499 Mentzel, 1989, pp. 255-260.

500 Mulder, 1965. Opgenomen waren de hier getoonde afbeelding 4.7, 4.9 (boven, plus stadsspoor), 4.8 en 4.12.

501 Mulder, 1965, pp. 2, 9-10.

Daarom zijn juist deze gedeelten in het plan voor de Bijlmermeer op grotere afstand van de stadsspoorhalten af geprojecteerd dan de hoogbouwgedeelten [...]."[502]

§ 4.3.4 'Programma hoog- en laagbouw en verkavelingstypen patiowoningen' van Stadsontwikkeling (december 1965)

In december 1965 bracht Stadsontwikkeling vervolgens een nota uit getiteld 'Bijlmermeer. Programma hoog- en laagbouw en verkavelingstypen patiowoningen'.[503] Dit opnieuw vrij technische document met veel formules en berekeningen was volgens de inleiding (één pagina) bedoeld om op basis van de uitgangspunten een "gemiddelde perceelsbreedte" van de hoogbouwwoningen te bepalen en om de dichtheid van de laagbouw af te leiden aan de hand van "proefverkavelingen". De eis van een brutodichtheid van 40 woningen per hectare werd nog eens herhaald, evenals het uitgangspunt voor "hoogbouw: maximaal 8 woonlagen met een maximum aan privacy".[504] In een deel over "etagebouw" (drie pagina's) werd een woningdifferentiatie voorgesteld (8 procent "woningen voor bejaarden", 10 procent woningen met "twee slaapkamers" (driekamerwoningen) en 82 procent woningen met "drie slaapkamers (vierkamerwoningen)), en als gemiddelde woningoppervlakte 124 vierkante meter berekend, hetgeen bij een diepte van 12 meter resulteerde in een perceelsbreedte van "circa 10 meter". Het deel over "laagbouw" (één pagina) was een toelichting op een tabel met afmetingen en dichtheden van verschillende "zg. patio-woningen" (en ter vergelijking een variant in "hovenverkaveling" uit Amsterdam-West). Tot slot waren van alle zeventien bebouwingstypen, waaronder een voor "Amsterdam-Zuidoost", schematische tekeningen en data opgenomen (zeventien pagina's plus de tabel). De voor de Bijlmermeer ontworpen bebouwing bleek een dichtheid te hebben van 20 patiowoningen per hectare.

§ 4.3.5 Plantekeningen en plantoelichtingen in de pers (1964-1967)[505]

Uiteraard berichtten de media uitvoerig over de eindelijk gepubliceerde plannen. Toch namen de kranten in tegenstelling tot in de tijd van Berlage nergens de (weinig aansprekende) plankaart over, en eveneens geen fragmenten uit de (vrij ontoegankelijke) plantoelichtingen. In plaats daarvan baseerden ze zich qua tekst op persconferenties en voor het beeld op maquettes of impressies. Zo drukten *De Waarheid* en *NRC* na de verklaring van B en W over de gewenste toewijzing van de Bijlmermeer op 13 oktober 1964 (opvallend genoeg) de variant 'Ouwerkerk' af (afbeelding 4.5).[506] Na de uiteindelijke planpresentatie van 3 juni 1965 werd door de meeste kranten een foto van de hele maquette gepubliceerd (afbeelding 4.6), zoals in *De Volkskrant*, of een detail met "woontorens in 15 lagen (1), en negen-lagen hoge woongebouwen (2), [...] parkeergarages (3), [...] buurtcentrum (4), [...] scholen (5), [...] laagbouwwoningen (6), [...] stadsspoorbaan met halte (7), [...] wegen voor al het gemotoriseerd verkeer [...] verhoogd (8), [...] gemeenschappelijke parken (9)" (afbeelding 4.11),

502 Mulder, 1965, p. 10.

503 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b. Alle citaten in deze paragraaf zijn hieruit afkomstig.

504 Opvallend genoeg was dit in de gepubliceerde plannen dus inmiddels opgerekt tot negen woonlagen.

505 Voor deze alinea is o.a. gebruikgemaakt van overzichten uit: Mentzel, 1989, pp. 191-192; Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, pp. 16-19;

506 "Laatste woord" van Amsterdam over Bijlmer, 1964; Amsterdams "laatste woord" over kwestie-Bijlmer, 1964.

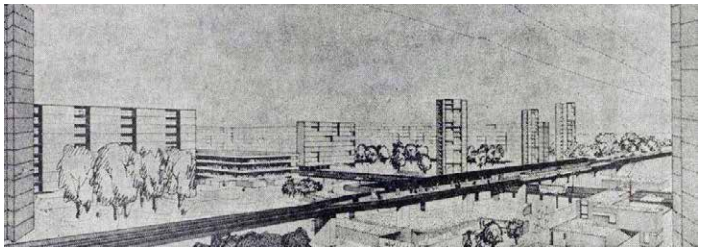
zoals in *De Telegraaf* en *Algemeen Handelsblad*, of een perspectiefschets van het deel rond het stadsspoor (afbeelding 4.12), zoals in *Het Vrije Volk*, of allebei, zoals in *De Waarheid*.[507]

Vanaf 7 juli 1965 waren de plannen ook voor het publiek te zien in de Zuiderkerk, inclusief een maquette "compleet met hoge en halfhoge wegenstelsels en al de andere snufjes die deze nieuwe tuinstad tot een stedebouwkundige nouveauté belooft (sic) te maken".[508]

Ook aan de latere ontwikkelingen rond de Bijlmermeer werd ruim aandacht besteed in de pers, zoals het indienen door B en W van de eerste bouwplannen in juni 1966 en de start van de bouw van de strokenbouw in deel A en de honingraten in de overige delen in respectievelijk december 1966 en september 1967.[509]



AFBEELDING 4.11 Maquettefoto 1965 in *De Telegraaf*, *Algemeen Handelsblad* en *De Waarheid*, .



AFBEELDING 4.12 Schets van de hoogbouw en het stadsspoor 1965 in *Het Vrije Volk* en *De Waarheid*.

§ 4.3.6 Discussies en aanpassingen (1965-1967)

Zoals gezegd betroffen de in juni 1965 gepresenteerde plannen bepaald geen volledig uitgewerkte ontwerpen. Het lijkt erop dat Stadsontwikkeling deze voorlopige status gebruikte om zonder beïnvloeding van buitenaf door te kunnen ontwerpen.[510] Ook de bij de besluitvorming betrokken instanties, zoals de gemeenteraad, de gemeentelijke Commissies van Bijstand (die voor Publieke Werken en Stadsontwikkeling en die voor Volkshuisvesting) en de onafhankelijke, op 10 oktober 1957 opgerichte Amsterdamse Raad voor de Stedebouw, tastten lange tijd in het duister.[511]

Zo hadden raadsleden uit de 'Commissie van Bijstand in het beheer der Publieke Werken en der Stadsontwikkeling' in 1964 en 1965 herhaaldelijk verzocht om meer informatie over de inhoudelijke gang van zaken rond de Bijlmermeer, maar bij gebrek aan een totaalplan kregen ze slechts mondjesmaat iets te horen – en als ze al iets vernamen dan was dat in de woorden van de directeur van de Dienst der Publieke Werken A. van Walraven bijvoorbeeld dat "de in honingraat uit te voeren

507 Stad van de Toekomst. Het zal in de Bijlmer prettig wonen zijn, 1965; Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965; Bijlmermeer: stad van de toekomst, 1965, p. 7; Woningen in de Bijlmer mooier maar duurder, 1965, p. 2.

508 Morgen opening van Amsterdams toekomst-toonzaal, 1965.

509 Omdat hierbij echter opnieuw niet geciteerd werd uit de plantoelichtingen en er geen plantekeningen werden gebruikt, komen deze berichten verder aan bod in paragraaf 4.4.3 over de journalistieke bronnen en paragraaf 4.5.1 over de totstandkoming.

510 Zie voor dit vermoeden: Bolte & Meijer, 1981, pp. 250-251, 283-296; Mentzel, 1989, pp. 189-191.

511 Van den Belt, 2015, p. 62.

bebouwing voor wat betreft de woonvorm zeer veel studie vereist. Daarom is dat type bebouwing niet opgenomen in het onderhavige plan."[512] Voor de presentatie op 3 juni 1965 was het structuurplan dan ook niet kritisch besproken in de gemeenteraad.[513] Tegelijkertijd werd de kritiek in de Amsterdamse Raad voor de Stedebouw – voornamelijk verwoord door professor C. Wegener Sleeswijk als een gebrek aan 'stedelijkheid' (qua stadsbeeld en functiemenging) – door de nieuwe wethouder van Publieke Werken R.J. de Wit gesust met de mededeling dat de Bijlmerplannen "grotendeels nog in beweging" waren.[514]

Intern bleef het nog even rommelen na de presentatie. Mulder had in juli 1965 tijdens een overleg met de drie supervisoren, waarbij ook de wethouders van Publieke Werken en Volkshuisvesting aanwezig waren, haar vrees uitgesproken dat er toezeggingen gedaan waren aan systeembouwers, waardoor men wel overwegend voor hoogbouw móést kiezen, maar van systeembouw bleken de supervisoren juist gecharmeerd te zijn.[515] In september 1965 bracht ze haar "ernstige bedenkingen" aangaande het hoogbouwpercentage, de eenzijdige bebouwing en de geringe stedelijkheid nogmaals onder de aandacht bij de supervisoren; tot haar teleurstelling bleken ook zij echter geen voorstander van middelhoogbouw.[516] Mulder staakte daarop haar verzet en schaarde zich achter het ontwerp, ook omdat ze aan het eind van het jaar met pensioen zou gaan en ze de jonge generatie ontwerpers niet voor de voeten wilde lopen.[517]

Dankzij de voorlopige status werden de plannen in het najaar vervolgens "ondanks enige bedenkingen" aanvaard door de Commissie voor de Gemeentelijke Plannen van de Provinciale Planologische Commissie.[518] Stadsontwikkeling deed de toezegging dat een hoofdmatenplan zou worden opgesteld voor de gehele Bijlmermeer, maar dit bleef lange tijd onduidelijk; terwijl de eerste terreinen inmiddels al bouwrijp gemaakt werden, onder andere vanwege de ingewikkelde infrastructurele werken.[519] Een belangrijk gevolg hiervan was dat de als principeoplossingen gepresenteerde honingraten onaantastbaar werden.

Aanpassingen kwamen dus niet voort uit interne of externe kritiek, maar eerder uit praktische problemen bij de uitwerking van deelplan A. In september 1965 bleken de door bouwbedrijf Intervam te bouwen woningen flink duurder uit te pakken (ƒ 44.000 in plaats van ƒ 35.000), waardoor het ontwerp werd uitgekleed (en de woningen voor ƒ 39.000 gebouwd konden worden).[520] Kort gezegd kwam het erop neer dat er meer woningen kwamen ten koste van de gemeenschappelijke voorzieningen. Omdat fietstunneltjes te duur waren, verhuisde de droogloop bovendien naar de eerste verdieping en naar de schaduwkant, omdat de extra woningen balkons op de zon moesten hebben. Het werd meer een "binnenstraat", waaronder voor een deel bergingen kwamen te liggen en enkele onderdoorgangen, zodat de fietspaden de woongebouwen gelijkvloers konden kruisen; op die manier ontstond een "dubbel onderhuis" en een totaal van elf verdiepingen (vergelijk afbeelding 4.15 en

512 Mentzel, 1989, p. 161.

513 Mentzel, 1989, p. 162. Zie verder paragraaf 4.4.2.

514 Mentzel, 1989, p. 164.

515 Mentzel, 1989, pp. 166-167.

516 Mentzel, 1989, p. 178.

517 Verhagen, 187, p. 27; Commissie voor Welstand en Monumenten, 2010, p. 12; Ottens, 1979, p. 12; Dekker, 2016, pp. 178-179. In een interview uit 1984 noemde Mulder de Bijlmermeer echter "een nagel aan mijn doodskist", geciteerd in: Van Kessel & Palstra, 1994, pp. 28-29.

518 Mentzel, 1989, p. 167.

519 Bolte & Meijer, 1981, p. 249.

520 Bolte & Meijer, 1981, pp. 288-293.

4.8).[521] Ook het aantal liften werd teruggebracht van 1 op 25 tot 30 woningen tot 1 op 45 woningen; dit betekende dat er galerijen over de gehele lengte nodig waren in plaats van het oorspronkelijke idee waarbij men via de droogloop en een portiek met lift per verdieping in een van vier aangesloten woningen zou terechtkomen.[522] Nu ging het horizontale verkeer zich echter over alle bouwlagen verspreiden; een beslissing met grote gevolgen.

Dit compromis waarbij men uitging van de woning en niet van het stedebouwkundig ontwerp zou illustratief blijken voor de aanpassingen aan de rest van het plan. In het najaar van 1965 begon men tevens met de architectonische uitwerking van de overige deelplannen. Dit leidde tot het verdwijnen van de meeste torens van vijftien lagen hoog en tot een laatste aanpassing aan de vorm van de honingraten, met name in deelplan D en E door de architecten K. Geerts (van Molenwijk) en F. Ottenhof (vergelijk afbeelding 4.6 en 4.13). Voor deze deelplannen werd begin 1966 nog een door architect E.F. Groosman ontworpen variant met haken bekeken, maar deze speelde net als de variant-Ouwerkerk geen rol van betekenis.[523] In februari 1966 werd wethouder De Wit overtuigd door De Gier, die op 1 januari Mulder als hoofd vervangen had: daarmee was het ontwerp met honingraten en halfhoge wegen "uitvloeiend in een brede rand van lage eengezinswoningen" feitelijk definitief, zonder dat de gemeenteraad er een oordeel over had geveld – vanwege de onduidelijke bestuurlijke status was immers nog geen bestemmingsplan gemaakt.[524]



AFBEELDING 4.13 Maquette met aangepaste honingraten in deel D en E, hoofdcentrum en drie subcentra (in grijs) september 1967 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

521 Verhagen, 1987, p. 31.

522 Bolte & Meijer, 1981, p. 290; Verhagen, 1988, p. 32.

523 Mentzel, 1989, pp. 180, 182.

524 Mentzel, 1989, pp. 180-184. Zie verder paragraaf 4.4.2.

In dezelfde periode werd er ook druk overlegd met minister Bogaers van Volkshuisvesting, maar ook die discussie – voornamelijk over subsidies – zorgde niet voor verdere aanpassingen van het ontwerp.[525] Zo kon Stadsontwikkeling rustig doorwerken en werden intussen de plannen en gelden voor deelplan A aanvaard en toegekend. Op 13 december 1966 sloeg burgemeester Van Hall de eerste paal voor de woningen in dit deelplan.[526] Vervolgens werden ook de andere deelplannen verder uitgewerkt, en dit leidde opnieuw tot versoberingen en aanpassingen. De bouw van deelplannen B en C kon daarmee al beginnen in september 1967. Ter gelegenheid van het slaan van de eerste paal door Van Halls opvolger I. Samkalden werd door Stadsontwikkeling nog een nieuwe maquette gemaakt, die voor het eerst de volledige bebouwing liet zien en was uitgevoerd zonder bomen waardoor de regelmatige honingraten extra opvielen (afbeelding 4.13).

§ 4.3.7 'Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer' van Stadsontwikkeling (februari 1968)

Pas in februari 1968 verscheen er echter een document van Stadsontwikkeling met een complete, gedetailleerde plankaart.[527] Deze nota had als onderwerp en titel 'Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer', maar bevatte dus meer informatie dan tot dat moment op papier beschikbaar was.[528] Er stonden verschillende plantekeningen in: een totaalkaart met alle 'centra', waaronder het hoofdcentrum en de drie buurtcentra, waarvan het kleinste nu verplaatst was van middenin deelplan A naar direct ten noorden van het hoofdcentrum, in het zuiden van deelplan B (vergelijk afbeelding 4.13 en 4.14), een andere totaalkaart met alleen de centra of voorzieningen in de woonblokken, en gedetailleerde matenplannen van alle deelplannen inclusief een uitgewerkte waterstructuur (onder andere afbeelding 4.27 boven). Daarnaast waren er plattegronden en doorsneden van de 'binnenstraat' (zoals de droogloop in dit document consequent genoemd werd) en de 'blokvoorzieningen' opgenomen (onder andere afbeelding 4.15), en talrijke maquettefoto's en impressies (onder andere afbeelding 4.16).

De tekst bestond uit zestien pagina's, waarin in de marge geregeld concreet verwezen werd naar de plantekeningen uit het document. Na een korte inleiding over de ontwikkelingen in de Westelijke Tuinsteden (één pagina) volgde de beschrijving van het plan (drie pagina's), met als belangrijkste factoren "schaalvergroting", "concentratie van respectievelijk verkeers-, woon- en voorzieningselementen" en een "meer adequate ligging van de afzonderlijke objecten binnen de genoemde concentraties".[529] In het derde deel werden "de centra van voorzieningen" op drie niveaus toegelicht, te weten "hoofd-", "buurt-" en "centra in de z.g. woongroep" (vier pagina's), waarna er zes pagina's gewijd waren aan de gedetailleerde "aard en omvang van de collectieve blokvoorzieningen" (met onder meer "jeugdhonken" en "logeerkamers").[530] Het document werd afgesloten met twee pagina's over "het kostenaspect".[531]

525 Mentzel, 1989, pp. 170-173.

526 Zie voor de totstandkoming paragraaf 4.5.1.

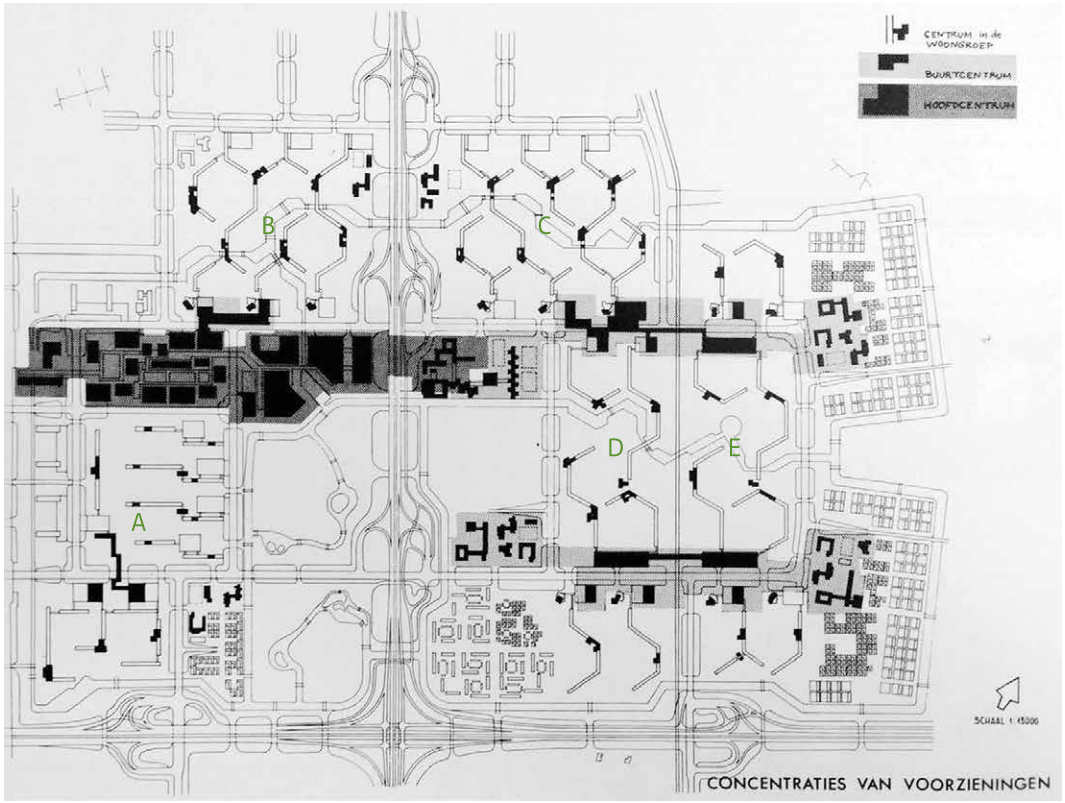
527 Overigens was van de tekst al een conceptversie (zonder tekeningen) gereed in oktober 1966, zie: Archief van de Dienst der Publieke Werken; Sector Stadsontwikkeling en Stadsuitbreiding, dossier S 216, map J2.

528 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a.

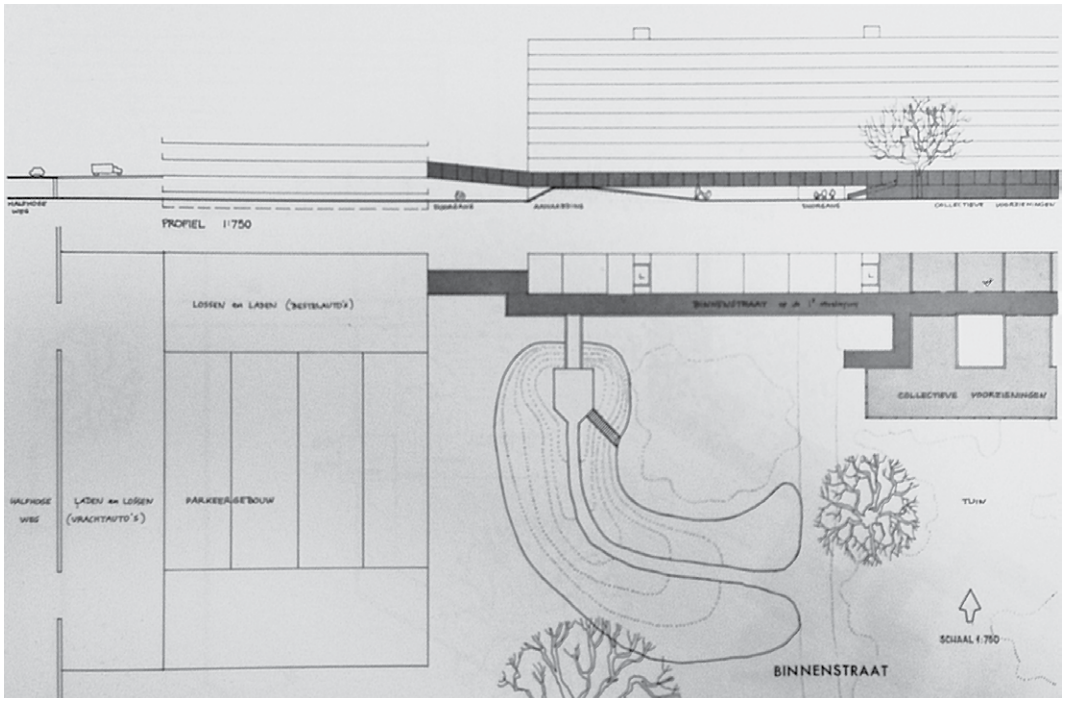
529 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 1-2.

530 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 5, 8.

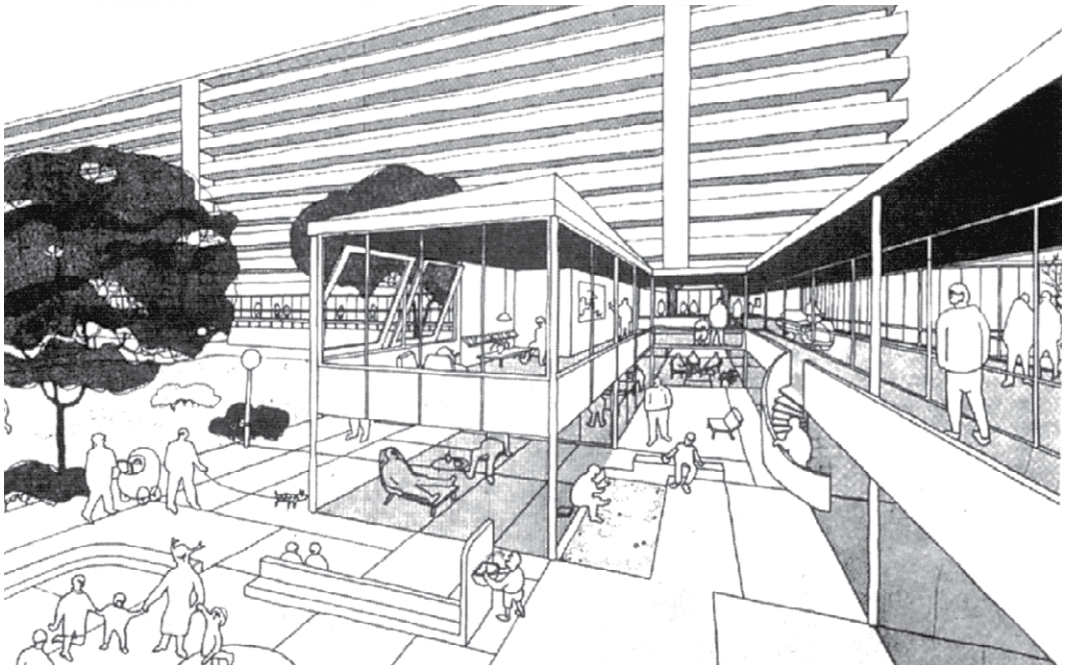
531 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 15.



AFBEELDING 4.14 Deelplannen met bebouwing en concentraties van voorzieningen ('hoofdcentrum', drie 'buurtcentra' en 'centra in de woongroep') 1968 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.



AFBEELDING 4.15 Plattegrond en profiel van de binnenstraat met garage, aangebouwde voorzieningen en 'aanaarding' vanaf het maaiveld 1968 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.



AFBEELDING 4.16 Impressie van 'de binnenstraat en de collectieve blokvoorzieningen in de woongroep' 1968 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

§ 4.4 Teksten van tijdgenoten

§ 4.4.1 Vakgenoten[532]

Hoewel de meeste vroege kritiek op de Bijlmermeerplannen binnenskamers bleef, waren er vlak na de perspresentatie al kritische geluiden te horen van vakgenoten, die veelal stelden dat ze op verouderde denkbeelden gebaseerd waren. Daarbij is het opvallend dat zij zich in eerste instantie vooral in de 'gewone' media lieten horen, en pas later in vaktijdschriften.[533]

Al in de *Haagse Post* van 12 juni 1965 werd de architecten A. Alberts en A. van Eyck om een reactie op de enthousiaste perspresentatie gevraagd.[534] Alberts noemde de "functionaliteit [...] grappig, maar heeft men de mens niet wat te veel vergeten?" Van Eyck, lid van Team 10 dat zich los had gemaakt van de CIAM, liet optekenen: "Ik zou die ontoegankelijke, angstwekkende Bijlmermeerblokken [...] gradueel willen ombuigen. Maar dat is meer een kwestie van een andere filosofie, een ander vertrekpunt, dan kritiek op dit speciale plan."

532 Voor deze alinea is o.a. gebruikgemaakt van overzichten uit: Mentzel, 1989, pp. 220-223; Bolte & Meijer, 1981, pp. 317-318.

533 De kritiek barstte pas echt los na 1974, toen alle hoogbouw gereed gekomen was. In dit onderzoek staan echter de reacties op het gepubliceerde ontwerp (1965-1968) centraal, en niet die op de gerealiseerde wijk.

534 Onmenselijk. Avant-garde onder de architecten wil nóg meer dan Bijlmermeer, 1965; zie ook: Mentzel, 1989, p. 220.

De eerste fundamentele kritiek van een vakgenoot stond op 26 juni 1965 in het *Algemeen Handelsblad*, in een paginagroot artikel van architect T. Hazewinkel met de titel 'Voor en tegen plannen Bijlmerstad', met daarbij afbeeldingen van de hoofdstructuur, de maquette en de plattegrond van deelplan A. De ondertitel vatte de voornaamste klachten van het bijna profetische "bezwaarschrift" duidelijk samen: 'Over gebrek aan bufferruimte, te weinig eengezinshuizen en een hart dat geen hart is'.[535] Volgens Hazewinkel werd er ondanks de hoofdstructuur met "grote verdiensten" onvoldoende rekening gehouden met de woonwensen van met name de middeninkomens, waren de "woonplakken van 9 verdiepingen" en de groenvoorziening "te massaal en mechanisch om acceptabel te zijn voor de mens van het jaar 2000", zouden de voorzieningen te laat klaar zijn en was het wegenplan "een schema, een systeem gebleven [...], niet als onderdeel in het totaal geïntegreerd, maar als een gezwollen adernet er op gelegd".[536] Zijn slotconclusie luidde ronduit dat "met de stedebouwfilosofie van 1930 en de technische hulpmiddelen van 1965 een stad voor het jaar 2000 gebouwd gaat worden."[537]

Op 6 november 1965 verscheen er in *Het Parool en De Waarheid* een verslag van een forumbijeenkomst in het Rotterdamse Bouwcentrum over het ontwerp voor de Bijlmermeer.[538] Er werd slechts melding gemaakt van de kritiek van twee professoren in het relatief nieuwe vakgebied planologie: J.P. Thijsse (jr.) bekritiseerde de locatie van de Bijlmermeer ("verstedelijking tot aan Utrecht?") en G.A. Wissink noemde de Bijlmermeer weliswaar "gaaf en consequent doordacht", maar hij pleitte voor minstens 50 procent eengezinswoningen. Namens de gemeente pareerden Mulder en De Gier de kritiek.[539]

Enkele dagen later verscheen in het *Nieuwsblad van het Noorden* een interview met "verkeersdeskundige" H.M. Goudappel over verkeersmaatregelen in de toekomst; gevraagd naar de 'modelstad' Bijlmermeer hief hij "in wanhoop de armen: "Ja, model, maar dan in militaire betekenis. Die Bijlmermeer is een typisch voorbeeld van stedebouwkundige dictatuur.""[540] Vooral de grote loopafstand tussen parkeergarage en woning moest het ontgelden.

In 1966 volgden nog meer kritieken van vakgenoten. Professor planologie W. Steigenga pleitte in een artikel over hoogbouw voor een maximaal percentage van 60 procent; een punt waarop de Bijlmermeer "– ongeacht verdere voortreffelijke kwaliteiten – ernstig tekort[schiet]".[541] Opmerkelijk was de voorspelling van de bij Stadsontwikkeling werkzame socioloog W.J. Bruyn dat de geplande doorstroom naar de Bijlmermeer niet op gang zou komen, omdat de woningen te duur werden.[542] In december 1966 verscheen het al eerder aangehaalde themanummer over hoogbouw van *Stedebouw en Volkshuisvesting*, waarin behalve De Gier ook anderen aandacht hadden voor de Bijlmermeer; zo bekritiseerde architect E.F. Groosman de beperkte keuzevrijheid voor de bewoners, pleitte stedebouwkundige W. Wissing voor kleinere "New Towns" van 75.000 inwoners, en was hoofd van de Onderafdeling Stedebouwkundig Onderzoek van de Centrale Directie van de Volkshuisvesting en

535 Hazewinkel, 1965, p. 2; zie ook: Mentzel, 1989, p. 220; Bolte & Meijer, 1981, p. 318.

536 Hazewinkel, 1965, p. 2.

537 Hazewinkel, 1965, p. 2; zie ook het latere interview met Hazewinkel waarin hij stelt dat men destijds met een "blokjesoog" keek, in: Metz, 1990, online.

538 Prof. Thijsse over Amsterdam: 'Uitbreiden naar het noorden', 1965; Bouwdeskundigen bespraken Bijlmermeerproject, 1965; zie ook: Mentzel, 1989, p. 221.

539 Bouwdeskundigen bespraken Bijlmermeerproject, 1965, p. 6; Prof. Thijsse over Amsterdam: 'Uitbreiden naar het noorden', 1965, p. 5.

540 Verkeersdeskundige ir. Goudappel (niet van harte): 't Verkeer loopt vast, 1965, p. 6.

541 Steigenga, 1966, p. 416; zie ook: Mentzel, 1989, p. 120; Bolte & Meijer, 1981, p. 318.

542 Bruyn, 1966; zie ook: Bolte & Meijer, 1981, p. 317.

de Bouwnijverheid H.J.A. Hovens Greve in algemene zin kritisch over hoogbouw en de mogelijkheden voor voorzieningen, waarbij hij ook aandacht besteedde aan het afwisselender opgezette Park Hill in Sheffield (gebouwd tussen 1957 en 1961).[543]

Op 14 november 1967 verscheen in het *Algemeen Handelsblad* een positief artikel van architect W. Röling met als titel 'Bijlmermeer kan echt heel mooie stad worden'. Hij was vooral lovend over "het uitzicht van een 'Vondelpark' aan beide zijden van het huis", dankzij de groene ruimten die hij "geniaal getekend en schilderkunstige meesterwerken" vond.[544]

Op 25 november 1967 noemde architectuurcriticus J.J. Vriend de Bijlmermeer in vakblad *Bouw* echter "zonder meer een gigantisch stedelijk verkeersplan waarin de woningbouw [...] een nogal zwakke partij meeblaast."[545] Het artikel ging vergezeld van een vogelvlucht van een kruising en van woningplattegronden (afbeelding 4.17) en eindigde met de vrees dat de Bijlmermeer "volop ruimte" zou bieden, maar "steriel, zonder bezieling".[546]



AFBEELDING 4.17 Woningplattegronden van links naar rechts voor deel A door Rijnboutt, delen B en C door Kromhout en Groet, deel D door Geerts/INBO en deel E door Ottenhof 1968.

In het aannemerstijdschrift *Visie* kreeg het "adembenemende project" Bijlmermeer begin 1968 ook flinke kritiek.[547] Die richtte zich vooral op de woningplattegronden, maar en passant werden ook de "architectonisch niet evenwichtig opgebouwde [...] binnenstraat" met zijn "lange gedwongen looplijnen" en de gebrekkige relatie tussen "de begane-grondstructuur en de structuur van de woningblokken" bekritiseerd.[548]

In hetzelfde jaar voorspelde architect I. Salomons in het tijdschrift *GoedWonen* dat de woningen te duur zouden worden, waardoor "doorstroming in tegengestelde richting" zou optreden, en afgaande op de titel zelfs voor '1981: burgeroorlog om de Bijlmermeer?'.[549] In hetzelfde tijdschrift verscheen twee nummers later een kritische bespreking van bouwkundige H. Priemus, kort daarvoor gepromoveerd op aanpassingsmogelijkheden in de woningbouw. In het artikel met de polemische

543 De Gier, 1966; Groosman, 1966; Wissing, 1966; Hovens Greve, 1966.
544 Röling, 1967, p. 26; zie ook: Mentzel, 1989, p. 221.
545 Vriend, 1967, p. 1731.
546 Vriend, 1967, p. 1732.
547 Bijlmermeer. Nu de bewoners nog, 1968, p. 44; zie ook: Verhagen, 1987, pp. 52, 54.
548 Bijlmermeer. Nu de bewoners nog, 1968, p. 44.
549 Salomons, 1968, p. 30.

titel 'De Bijlmermeer: hedendaagse woningen tegen toekomstige huren' bekritiseerde hij met name de "gefixeerde" en de niet door "de ontwerpers maar de bouwsystemen [...] bepaalde woningopzet", hetgeen geïllustreerd werd met woningplattegronden (afbeelding 4.17) en interieurfoto's van de modelwoning.[550] Opnieuw kreeg de stedebouwkundige structuur er zijdelings van langs: "We gaan [...] voorbij aan de zielige hoekwoningen die zijn ontstaan door de ongein van de stedebouwkundigen, die slingers hebben getekend zonder zich te realiseren dat de door hen geïntroduceerde hoeken konstruktief noch plantechnisch goed zijn op te lossen."[551] Architect Ottenhof (van de honingraten in deel E) liet er woedend bij optekenen: "Dit artikel geeft blijk van volslagen gebrek aan enig inzicht in het vraagstuk, onkunde op ieder met dit probleem samenhangend gebied, gemengd met overborrelend eigenwaan zich uitend in onbekookte kreten en afgekookte gemeenplaatsen."[552]

Op 28 september 1968 besteedde *De Telegraaf* driekwart pagina aan een kritische studie van architect F. van den Berg met als titel 'Bijlmermeer. Te weinig voor te veel geld'. Het artikel bevatte foto's van de "woonkazernes of mensenpakhuizen" in deel A en van de ouderlijke slaapkamer en de badkamer, die kritiek kregen vanwege het gebrek aan privacy en het feit dat er maar één wastafel aanwezig was in de gehele woning.[553]

De als reclameontwerper opgeleide maar als interieurarchitect en architectuurcriticus actieve S.M. Pruys reageerde in een column in het *Algemeen Handelsblad* van 5 november 1968 op Priemus en Ottenhof, en ging nog een stap verder. Hij noemde het stedebouwkundig plan weliswaar "in zekere zin uniek [...] en hier en daar zelfs adembenemend", maar over de woningontwerpen was hij allesbehalve enthousiast.[554] Over de "mini-keuken" schreef hij: "Levensduur op zijn hoogst tien jaar. Over verkrotting gesproken!"[555] Hij bewonderde het "kostbare 'buitengebeuren'" (inclusief dure en luxe "garages" en "overdekte loopstraten"), maar vroeg zich af of dat wel in overeenstemming was met de "armetierige interieurs die hier het gevolg van zijn".[556] In felle bewoordingen schreef Pruys: "De consequentie is dat de Bijlmermeer geen bewoners zal krijgen, tenzij men bepaalde groepen dwingt er te gaan wonen. [...] De discrepantie tussen stad en interieur is naar mijn mening de tragische vergissing van de Bijlmermeer. "[557]

Twintig dagen na het verschijnen van dit vernietigende commentaar kregen de eerste bewoners de sleutel. Vanaf dat moment werd er vooral kritiek geleverd op de opgeleverde wijk en minder op de plantekeningen en -toelichtingen.[558]

550 Priemus, 1968, pp. 4-5.

551 Priemus, 1968, p. 5.

552 Priemus, 1968, p. 5.

553 Bijlmermeer biedt te weinig voor te veel geld, 1968, p. 7; zie ook: Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, p. 17.

554 Pruys, 1968, p. 2.

555 Pruys, 1968, p. 2.

556 Pruys, 1968, p. 2.

557 Pruys, 1968, p. 2.

558 Zoals gezegd staan die commentaren in dit onderzoek niet centraal. De belangrijkste vakmatige bronnen over de Bijlmermeer sindsdien zijn opgenomen in paragraaf 4.5.2.

§ 4.4.2 Bestuurders[559]

Zoals aangegeven verkeerde de gemeenteraad lange tijd in het ongewisse over de plannen voor de Bijlmermeer.[560] Terwijl de plannen al in een vergevorderd stadium waren, informeerden B en W de gemeenteraad pas op 19 juni 1964 over de "stand van zaken Bijlmermeer".[561] Na een korte schets van de aanloop werd er in de notitie vooral op aangedrongen dat Amsterdam snel beslissingsbevoegdheid zou krijgen: "De enige oplossing voor deze woningnood is: bouwen!"[562] Inhoudelijk werd er echter niet op de plannen ingegaan.

Dat veranderde pas op 24 februari en 24 maart 1965, toen de Commissie van Bijstand in het beheer der Publieke Werken en der Stadsontwikkeling (bestaande uit raadsleden) eindelijk – na herhaaldelijk aandringen – spaarzaam werd ingelicht. Het verzoek om 'mee te denken' werd echter niet gehonoreerd en ondanks enkele kritische kanttekeningen kan van een gedegen bespreking in (een deel van) de gemeenteraad dan ook niet gesproken worden: toen de plannen op 3 juni 1965 gepresenteerd werden, waren ze grotendeels onbekend bij de raadsleden.[563] Omdat het bestemmingsplan voor deelplan A op 9 juli 1965 nog werd vastgesteld door Weesperkarspel, kon Stadsontwikkeling zoals gezegd feitelijk zonder bemoeienis van de eigen gemeenteraad doorwerken.[564]

Pas een krap jaar later, op 24 juni 1966, droegen B en W van Amsterdam deelplan A voor aan de eigen gemeenteraad, omvattend "1116 woningen en 8 verenigingsgebouwen", namelijk vier "parkeergarages" en vier zogenoemde "selfsupporting objecten", oftewel een "verenigingsruimte […] in elk onderhuis".[565] In deze voordracht werd het stedebouwkundig ontwerp niet expliciet aan de orde gesteld, al werd wel melding gemaakt van de "samenstelling en situering", inclusief de "z.g. droogloop", en van "tuinen – […] als openbare plantsoenen".[566] Verreweg de meeste aandacht ging echter uit naar de financiële kant van de woningen, inclusief de rijkssteun.

Bij de behandeling in de gemeenteraad op 6 juli 1966 had de waardering voor het plan én voor de (tijdelijke) toewijzing van de Bijlmermeer aan Amsterdam de overhand. Ook de "z.g. droogloop" kon op bijval rekenen; de enige aarzelingen betroffen de financiering van de parkeergarages, de afwezigheid van centrale verwarming in de "badcel" en de hoge huren.[567] De voordracht werd "zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd" en de kredieten aan de woningbouwverenigingen werden verleend.[568] Overigens werd de bouw van de eerste zelfstandige "collectieve ruimte" tussen twee woonblokken in deel A pas in december 1970 voorgedragen en goedgekeurd, twee jaar nadat de eerste bewoners waren ingetrokken.[569]

559 Voor deze alinea is o.a. gebruikgemaakt van de samenvatting van de besluitvorming in: Mentzel, 1989, pp. 199-200.
560 Zie hiervoor paragraaf 4.3.6.
561 B en W Amsterdam, 1964, p. 889; zie ook: Mentzel, 1989, p. 156.
562 B en W Amsterdam, 1964, p. 892.
563 Mentzel, 1989, pp. 157-163.
564 Mentzel, 1989, p. 195.
565 B en W Amsterdam, 1966a, pp. 1051, 1052; zie ook: Mentzel, 1989, p. 177.
566 B en W Amsterdam, 1966a, pp. 1051, 1052.
567 Gemeenteraad Amsterdam, 1966a, pp. 1167, 1165.
568 Gemeenteraad Amsterdam, 1966a, p. 1172; zie ook: Mentzel, 1989, p. 177; Bolte & Meijer, 1981, pp. 292, 294.
569 B en W Amsterdam, 1970, p. 2217; Gemeenteraad Amsterdam, 1970.

De voordrachten en behandelingen van de overige deelplannen kenden een vergelijkbaar verloop.[570] Op 25 oktober 1966 werden de "bouw van 2477 woningen en 40 voor verhuur bestemde ruimten" in deel B en de "bouw van 2511 woningen en 61 voor verhuur bestemde ruimten" in deel C voorgedragen aan de gemeenteraad.[571] Deze voordrachten kenden eenzelfde opbouw, waarbij nu melding werd gemaakt van "bouwblokken [...] in honingraatvorm" en over de "selfsupporting objecten" werd vermeld dat deze "voor verhuur bestemde ruimten [...] zelfdekkend dienen te worden geëxploiteerd".[572]

Bij de behandeling van beide deelplannen op 2 november 1966 draaide het vooral om de angst dat de woningbouw in de Bijlmermeer zou stagneren vanwege aarzelingen van rijkswege (namelijk omdat er negen en geen tien woonlagen werden gebouwd en omdat er subsidie voor de parkeergarages werd gevraagd). Ook de huurprijs en "bijkomende kosten" die de bewoners moesten betalen voor bijvoorbeeld de garages kwamen aan de orde.[573] De voordrachten werd echter opnieuw unaniem aanvaard.

Op 7 november 1966 werden tussendoor door B en W de "bebouwingsvoorschriften voor de gronden, begrepen in het bestemmingsplan "Bijmermeer (deel A)"" overgenomen van de "voormalige gemeente Weesperkarspel".[574] Hierin werd duidelijk onderscheid gemaakt tussen verschillende bebouwingsvormen (waarover meer in paragraaf 4.9). Op 13 december 1966 verleende het ministerie alsnog de vergunning voor de kredieten van deelplan A.[575]

Op 21 april 1967 volgde de voordracht van de "bouw van 1808 woningen in deel D".[576] De tekst kende dezelfde opbouw als de eerdere voorstellen, maar deze keer ontbraken de 'verenigingsgebouwen'.[577] De behandeling in de gemeenteraad vond plaats op 3 mei 1967 en hierbij werden door verschillende raadsleden kanttekeningen geplaatst bij de vermindering van het aantal "geplande ruimten met een gemeenschappelijke bestemming" en het "uitkleden van de woningen".[578] Wethouder Elsenburg reageerde door te stellen dat er van 'uitkleden' geen sprake was. De voordracht werd opnieuw met algemene stemmen aangenomen.

Anderhalve maand later, op 16 juni 1967, werd de "bouw van 1816 c.a. in deel E" voorgedragen aan de gemeenteraad, waarbij de toevoeging "c.a." (*cum annexis* 'met toebehoren') inhield dat "10 voor verhuur bestemde ruimten" of "selfsupporting objecten" nu weer onderdeel uitmaakten van de voordracht.[579] Op 28 juni 1967 behandelde de gemeenteraad de voordracht in een korte sessie.[580] Er werd alleen gesproken over de hoogte van de huren en de noodzaak van doorstroming; het ontwerp stond niet meer ter discussie en de voordracht werd weer zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd.

---

570 Bolte & Meijer, 1981, p. 293.

571 B en W Amsterdam, 1966b, p. 1557; B en W Amsterdam, 1966c, p. 1560.

572 B en W Amsterdam, 1966b, pp. 1557, 1558.

573 Gemeenteraad Amsterdam, 1966b, p. 1575; zie ook: Bolte & Meijer, 1981, p. 305.

574 B en W Amsterdam, 1966d, p. 1.

575 Zie: Bolte & Meijer, 1981, p. 293.

576 B en W Amsterdam, 1967a, p. 624.

577 Ook in *Bouwen en wonen in Amsterdam* over deel D en E ontbraken de 'gemeenschapsgebouwen' uit de editie over deel B en C; zie verder paragraaf 4.4.4 en: Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b.

578 Gemeenteraad Amsterdam, 1967a, pp. 917, 919; zie hiervoor paragraaf 4.3.6.

579 B en W Amsterdam, 1967b, pp. 927, 928.

580 Gemeenteraad Amsterdam, 1967b.

Ondanks dat er al die tijd geen bestemmingsplannen ter tafel waren verschenen, startte tussen 1968 en 1970 de bouw van alle deelplannen.[581] Naarmate er meer woningen gereedkwamen nam de kritiek toe. In 1968 verscheen in een overzichtswerk over de Amsterdamse stadsontwikkeling tussen 1939 en 1967 nog een kritiekloze bespreking – eigenlijk meer een uitleg van de plannen – van J.J. van der Velde, die tussen 1948 en 1954 als PvdA-wethouder van Publieke Werken en Volkshuisvesting verantwoordelijk was geweest voor de uitvoering van het AUP en het Structuurplan Noord.[582] In 1970 stelde de Dienst Volkshuisvesting in 1970 echter de 'Concept-notitie Bijlmermeer' op, naar aanleiding van de "onvrede bij tal van bewoners" die het gevolg zou zijn van "het niet-geïntegreerd en met sterke vertraging uitvoeren van een geïntegreerd ontwerp" – maar ondanks deze rake typering speelde deze nota geen rol bij de verdere besluitvorming.[583]

Anders was dat met de zogenoemde 'Nota Matteman', waarmee PvdA-raadslid L. Matteman op 23 december 1970 samen met enkele fractiegenoten de belangrijkste bewonersproblemen in de gemeenteraad inbracht.[584] In het uitgebreide stuk van elf paragrafen werd onder andere geklaagd dat er geen bestemmingsplan was (en de gang van zaken daarmee oncontroleerbaar). De voornaamste klachten waren dat er wel geïnvesteerd was in de wegen maar niet in de voorzieningen (het 'aanloopcentrum' was ver beneden het beloofde niveau), en dat de huren veel te hoog waren in verhouding tot de geboden kwaliteit van de woningen (te kleine vuilstortkokers, gebrekkige geluidsisolatie, grote loopafstanden, niet functionerende binnenstraat et cetera). Tevens werd vanwege het "enclave-karakter" gepleit voor de instelling van een "stadsdeelraad".[585]

In een preadvies van B en W over de nota van 2 maart 1971 werd zo goed als alle kritiek optimistisch afgewimpeld: de kwaliteit van de woningen was volgens B en W zo hoog dat er geen leegstand te vrezen viel.[586] Uiteindelijk werd de nota in gewijzigde vorm toch aangenomen in een vier uur durende avondzitting op 29 april 1971.[587] Desondanks zou een van de belangrijkste wensen uit de nota pas werkelijkheid worden op 4 maart 1975, toen B en W een bestemmingsplan voor de gehele Bijlmermeer voordroegen.[588] Op de subcentra na waren alle deelplannen toen echter al gerealiseerd.

§ 4.4.3 Journalisten[589]

In paragraaf 4.3.5 werden al verschillende krantenartikelen vermeld waardoor leken kennis hadden kunnen maken met de plannen voor de Bijlmermeer. Aan de vooravond van de beslissing over de toewijzing van de Bijlmermeer aan Amsterdam, dus nog voor de perspresentatie, hadden sommige kranten al een foto van de maquette gepubliceerd, zoals *NRC* en *De Waarheid* op 14 oktober 1964

581 Zie voor de totstandkoming paragraaf 4.5.1.

582 Van der Velde, 1968,

583 Geciteerd in: Mentzel, 1989, pp. 197-198, 201.

584 Matteman, Van Thijn, Nipperus & Sinnige, 1970; zie ook: Mentzel, 1989, pp. 221-222; Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, pp. 12-14.

585 Matteman, Van Thijn, Nipperus & Sinnige, 1970, p. 2336.

586 B en W Amsterdam, 1971.

587 Gemeenteraad Amsterdam, 1971.

588 B en W Amsterdam, 1975; zie ook: Bolte & Meijer, 1981, pp. 231-232.

589 Voor deze alinea is o.a. gebruikgemaakt van overzichten uit: Mentzel, 1989, pp. 191-192, 220-223; Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, pp. 16-18; en tevens van: http://www.delpher.nl.

(zie afbeelding 4.5).[590] In de aanloop naar de perspresentatie verscheen er op 12 mei 1965 een bespreking in het *Algemeen Handelsblad*, waarin de nieuwe wijk werd gekenschetst als bestaande uit "hoofdzakelijk hoogbouw [van] flatgebouwen [...] tot negen verdiepingen".[591]

De enthousiaste publieke presentatie van 3 juni 1965 leidde in eerste instantie tot vergelijkbare reacties in de pers. De belangrijkste lovende recensies van het eerste uur stonden ook vermeld in het voorlichtingsorgaan voor de agglomeratie Amsterdam-Noordzeekanaal *Amsterdam werkt*.[592] Zo schreef de hoofdredactie van *De Telegraaf* op 5 juni 1965: "De plannen, die de stad Amsterdam met betrekking tot de Bijlmermeer heeft, verdienen inderdaad de naam "Stad van de Toekomst" in de gunstigste betekenis van het woord."[593] Een dag eerder was in dezelfde krant al een uitgebreide bespreking inclusief maquettefoto verschenen (afbeelding 4.11).[594] *De Volkskrant* sprak van een "markant punt in de ontwikkeling van de stedebouw, misschien zelfs een keerpunt", *De Tijd* kwalificeerde de Bijlmermeer als "straks een ideale woonstad," en het *Algemeen Handelsblad* schreef: "Het plan is uitermate gedurfd; het steekt met kop en schouders uit boven vele uitbreidingsplannen [...]. Amsterdam heeft met dit plan een opvallende rentree gemaakt in de wereld van de stedebouw."[595]

Ook andere kranten staken de dag na de presentatie de loftrompet over de Bijlmermeer. *Het Vrije Volk* schreef: "Amsterdam bouwt stad in 'n park [...] met woontorens van 15 lagen en straten zonder geparkeerde auto's" en "de Amsterdamse droomstad."[596] *De Waarheid* noemde de Bijlmermeer een "moderne woonwijk zonder modern verkeer" en schreef: "In de nieuwe tuinstad Bijlmermeer (30.000 woningen – 100.000 inwoners) zullen nagenoeg geen buurt- en woonstraten meer voorkomen."[597] In dezelfde krant en in het voor de Antillen bestemde *Amigoe de Curaçao* verschenen hierna nog interviews met "mejuffrouw ir. J.H. Mulder, moderne stedebouwkundige met lieve oma-stem".[598]

Op 4 december 1965 verscheen in *De Groene Amsterdammer* echter een kritisch artikel van J. Petri met de titel 'Gefrustreerd wonen tussen technisch vertoon'.[599] Naarmate er meer bouwplannen bekend werden, nam de kritiek in kranten en tijdschriften sowieso toe. Die betrof vooral de hoge huren, de bezuinigingen op de woningkwaliteit, de lange loopafstanden door de "droogloop" of "binnenstraat" en de visuele aanblik van de "krakelingvormige woonblokken".[600] Vermeldenswaard is nog dat op 25 juni 1968 werd bekendgemaakt dat de straatnaamcommissie de verhoogde wegen "dreef" wilde gaan noemen.[601]

Na de realisatie van de verschillende deelplannen (vanaf november 1968) kwamen er op basis van klachten van bewoners steeds meer negatieve artikelen in de pers. Ondanks het feit dat dit onderzoek de reacties op het ontwerp in kaart brengt, volgt hieronder een kleine greep. Vlak voor de oplevering, op 26 oktober 1968, verscheen in *De Tijd* al een alarmerend artikel over de gebruiksmogelijkheden

590 Amsterdams "laatste woord" over kwestie-Bijlmer, 1964; Ontwerp voor tuinstad Bijlmermeer klaar, 1964.
591 Bijlmer-stad krijgt geheel ander uiterlijk dan tuinsteden, 1965, p. 1; zie ook: Klusman, 1985, p. 117.
592 Mastenbroek, 1965; zie ook: Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, p 17; Mentzel, 1989, pp. 191-192.
593 Stad van de Toekomst, 1965, p. 3.
594 Stad van de Toekomst. Het zal in de Bijlmer prettig wonen zijn, 1965, p. 5.
595 Geciteerd in: Mastenbroek, 1965; Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, p. 17; Mentzel, 1989, pp. 191-192.
596 Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965, p. 3
597 Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7.
598 Amsterdam van de toekomst, 'n boeiende stad, 1965; Stad van morgen werk van vrouwelijke ingenieurs, 1965, p. 5.
599 Petri, 1965; zie ook: Mentzel, 1989, p. 221.
600 Zie o.a.: Pampus-mens en Bijlmermeerder, 1966; Eerste nieuwbouwplan ingediend, 1966; Garage-paradijs, 1966, p. 19; Bijlmer krijgt vorm, 1967.
601 Bijlmer op dreef, 1968, p. 4.

van de "onpraktische" parkeergarages.[602] Direct na de oplevering bleken geluidsisolatie en tocht tot klachten te leiden.[603] Ook het feit dat "bewoners zich ernstig tekort gedaan voelen" omdat extra betaald moest worden voor de garages en voor de collectieve ruimten leidde tot kritiek, bijvoorbeeld in twee artikelen in het *Algemeen Handelsblad*.[604] In dezelfde krant stelden M. van Rooy en I. Jungschleger op 20 juni 1970 zelfs: "Het enige positieve is de maquette."[605] In hetzelfde jaar begon men zich zorgen te maken over het feit dat de doorstroming niet op gang kwam en dat er veel mensen uit de overzeese gebiedsdelen Suriname en de Antillen kwamen wonen. *Het Vrije Volk* kopte op 17 oktober 1970 al: 'Bijlmermeer: ons eerste getto?'[606] De toon was gezet.

§ 4.4.4 Voorlichters

Als antwoord op de eerste reacties in de pers schreef het hoofd van de afdeling Voorlichting J. Mastenbroek in 1965 in *Amsterdam werkt* nog: "Wij geloven dat het Bijlmerplan aan al die verwachtingen en hooggestemde wensen voldoet. Het is veel meer dan een plan, het is een creatie, de creatie van een totaal nieuwe woon- en leefsituatie, die afrekent met alle beklemmende gevolgen van de autodiktatuur en die een streep haalt door alle benauwende konsekwenties van de traditionele woningbouw."[607]

Vervolgens verschenen in 1968 enkele belangrijke voorlichtingsfolders die gericht waren op burgers, de toekomstige bewoners van de Bijlmermeer. Omdat de plandocumenten voor hen onbegrijpelijk waren, vormden ze feitelijk de enige communicatiemiddelen van de gemeente naar het publiek. Ze kenden dan ook dezelfde juichende toon als de perspresentatie van juni 1965 en vormen een extra categorie primaire bronnen die in de tijd van Berlage nog ontbrak.

In de eerste plaats bracht de Federatie van Amsterdamse woningbouwverenigingen *Toekomst te huur* uit: een geheel in kleur gedrukte brochure met vlot geschreven artikelen met pakkende titels zoals 'In de Bijlmer zingt de nachtegaal', woningplattegronden (afbeelding 4.17), de maquettefoto (afbeelding 4.13), de verdeling van de woningbouwverenigingen inclusief hun bezoekuren, en zelfs reclame voor winkels die zich in de Bijlmermeer zouden vestigen.[608]

Daarnaast publiceerde het gemeentelijke voorlichtingsbureau drie boekjes onder de titel *Bouwen en wonen in Amsterdam. Plan: Bijlmermeer*.[609] Voor deelplan A, voor B en C, en voor D en E bevatten deze telkens enthousiaste teksten, gedetailleerde plankaarten, woningplattegronden inclusief een driedimensionale voorbeeldinrichting, doorsneden met extra nadruk op de droogloop, en verschillende impressies (waaronder afbeelding 4.16); alles duidelijk bedoeld om geïnteresseerden over de streep te trekken.

602 Parkeergarages in Bijlmer onpraktisch, 1968, p. 9; zie ook: Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, p. 17.
603 De Bijlmer groeit. Maar vele bewoners hebben klachten, 1969.
604 Kat, 1969, p. 2; Bewoners van Bijlmer eisen inspraak garagebouw , 1969; zie ook: Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, p. 18.
605 Van Rooy & Jungschleger, 1970, p. 13; zie ook: Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, p. 18.
606 Bijlmermeer: ons eerste getto?, 1970, p. 17; zie ook: Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, p. 18.
607 Mastenbroek, 1965.
608 Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968.
609 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b.

§ 4.5 Totstandkoming en recente beschrijvingen

§ 4.5.1 Totstandkoming[610]

De totstandkoming staat in dit onderzoek niet centraal, en de sloop en nieuwbouw vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw al helemaal niet.[611] Omdat de door Mulder, Nassuth en hun tijdgenoten gebruikte woorden (taaltekens) echter niet alleen naar de getekende objecten (beeldtekens) verwijzen, maar soms ook naar die in de gebouwde werkelijkheid, is het wel noodzakelijk kort aandacht te besteden aan de vraag in hoeverre de Bijlmermeer in eerste instantie gerealiseerd is volgens de oorspronkelijke plannen.

Grofweg valt de totstandkoming van de Bijlmermeer uiteen in drie delen: een eerste periode tussen 1966 en 1973 waarin de deelplannen A tot en met E gerealiseerd werden, een tweede periode tussen 1974 en 1993 waarin aanvullende delen gebouwd werden en eveneens de meeste voorzieningen en de metro werden aangelegd, en tot slot de periode na 1993 waarin het grootste gedeelte van de Bijlmermeer werd gesloopt en vervangen door nieuwbouw.[612] In onderstaande beschrijving wordt gefocust op het gebied dat werd uitgewerkt in 'Collectieve blokvoorzieningen' (afbeelding 4.14). Ten behoeve van het overzicht zijn in de paragrafen 4.7, 4.8 en 4.9 plananalyses van de oorspronkelijke plannen uit 1965 en de gerealiseerde werkelijkheid in 1994 opgenomen (en dus niet van de huidige situatie). Wijzigingen worden in de tekst hieronder benoemd in fasen of thema's (overeenkomend met de Romeinse cijfers in afbeelding 4.21). Een kanttekening daarbij: de eerste 'wijziging', die van de waterstructuur, is slechts een uitwerking van het abstracte water uit 1965 (vergelijk afbeelding 4.7 en 4.14).

Zoals gezegd was men in 1966 begonnen met de bouw van de Bijlmer: in oktober sloeg burgemeester Van Hall de eerste paal voor een viaduct en op 13 december voor de eerste woningen in deel A.[613] In dit deel werden acht stroken van elf lagen hoog gebouwd, met in totaal 1182 woningen naar een ontwerp van K. Rijnboutt en uitgevoerd door Intervam.[614] Omdat ze per twee gekoppeld waren kregen ze op 26 juni 1968 vier namen, net als latere benamingen gebaseerd op die van oude boerderijen en kastelen uit het hele land, van noord naar zuid: Hoogoord, Hofgeest, Haag en Veld, en Hogevecht (afbeelding 4.18).[615] In deze naar de beginletters genoemde H-buurt verrezen ook vier grote parkeergarages langs de op 3,5 meter hoogte gelegen Flierbosdreef. Op de collectieve blokvoorzieningen werd flink bezuinigd; hierbij speelde ook een rol dat de Federatie van Amsterdamse Woningbouwverenigingen eigenlijk winkeltjes wilde opnemen, maar dat Stadsontwikkeling die alleen vond passen in de (veel later gerealiseerde) buurtcentra.[616] Alleen tussen de beide delen van de flat Hofgeest werd begin jaren zeventig een "paviljoen" met "collectieve ruimten" gerealiseerd; de laatste woningen werden in oktober 1972 opgeleverd.[617]

610 Voor deze alinea is o.a. gebruikgemaakt van: Bureau Monumenten & Archeologie, 2014.

611 Gedetailleerde beschrijvingen zijn er in overvloed, zie o.a.: Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, pp. 9-11; Mentzel, 1989, pp. 193-205; Bruijne, Van Hoogstraten, Kwekkeboom, & Luijten, 2002; Wassenberg, 2013.

612 Deze laatste fase is in het begrippenonderzoek weggelaten.

613 Van Stralen, 1998, p. 80; Menztel, 1989, p. 177.

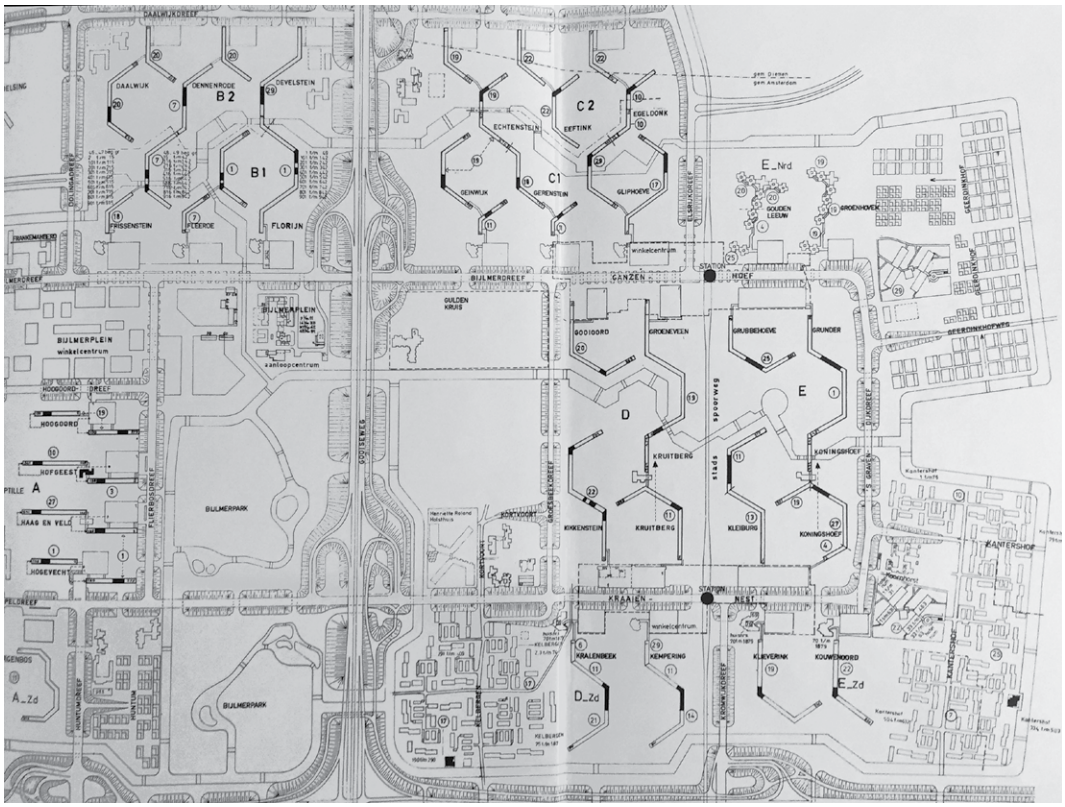
614 Rijnboutt noemde later "de uiteindelijke Bijlmeer een slap aftreksel van het beeld dat ons voor ogen stond", in: Metz, 1990, online.

615 Wiersma, 1987.

616 Bolte & Meijer, 1981, p. 309.

617 Bolte & Meijer, 1981, p. 310; Wielemaeker-Dijkhuis & De Jonge, 1972, pp. 10-10a.

De bouw van deel B, ontworpen door A.C. Kromhout en gebouwd door EBA, en deel C, door J. Groet en CASN, met respectievelijk 2454 en 2747 woningen, begon in september 1967. Het betrof in totaal twaalf langgerekte, geknikte, rond honingraatvormige groene ruimten gelegen en deels met loopbruggen aan elkaar gekoppelde flatgebouwen: Frissenstein, Fleerde, Florijn, Daalwijk, Dennenrode en Develstein in deel B (de F/D-buurt), en Geinwijk, Gerenstein, Gliphoeve, Echtenstein, Eeftink en Egeldonk in deel C (de E/G-buurt). De zuidelijk gelegen F-buurt en G-buurt kwamen gereed in 1971, de D-buurt en E-buurt in 1974, deels op grondgebied van de gemeente Diemen. Flat Gliphoeve zou in 1984 vanwege imagoproblemen gesplitst worden in Gravestein (west) en Geldershoofd (oost).



AFBEELDING 4.18 Gerealiseerde en geplande bebouwing met namen en collectieve ruimten (in zwart) september 1974 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

In december 1967 was men begonnen met de bouw van deel D, naar een ontwerp van K. Geerts en gebouwd door Indeco-Coignet, en deel E, door architect F. Ottenhof en Intervam: 2602 en 3195 woningen in honingraten. Tot 1973 werden hier acht flats gebouwd: in het noorden Gooioord, Groeneveen, Grubbehoeve en Grunder (behorend bij de G-buurt) en in het zuiden Kikkenstein, Kruitberg, Kleiburg en Koningshoef (het begin van de K-buurt). In Grubbehoeve opende op 10 juli 1970 de eerste collectieve ruimte van de Bijlmermeer: een café met de 'toepasselijke' naam De Nachtegaal.[618] In deel D-zuid en deel E-zuid werden langs de Karspeldreef nog de 'halve' honingraten Kralenbeek, Kempering, Klieverink en Kouwenoord gebouwd, met daar tegenaan telkens een twintig lagen tellende toren (bureau Bakker en Bakker). Van alle uitgevoerde hoogbouw week alleen de

618 Verhagen, 1987, p. 39.

vorm van Klieverink af van de oorspronkelijke plannen (vergelijk afbeelding 4.14 en 4.18); na de waterstructuur de tweede planwijziging. De wegenstructuur was intussen volgens plan uitgevoerd, op enkele anders uitgevoerde kruisingen na; een derde (kleine) wijziging. In 1972 werd ten westen van de zuidelijke K-buurt in 1972 het eerste laagbouwgebied opgeleverd, Kelbergen, in 1974 gevolgd door Kantershof ten oosten (samen 918 woningen, ontworpen door J.J. Sterenberg): geen echte patiowoningen maar met achtertuin en omsloten voortuin; de vierde wijziging.

In 1974 brak zoals gezegd een nieuwe fase aan. Er werd inmiddels openlijk gesproken over de mogelijkheid tot functiemenging en verdichting, en er was sinds korte tijd sprake van leegstand in de hoogbouw.[619] Nog voor het bestemmingsplan voor de gehele Bijlmermeer werd vastgesteld, waarbij de acht geplande torens langs de Bijlmerdreef na protesten uiteindelijk geschrapt werden, werd deel E-noord anders opgeleverd dan met de geplande halve honingraten (vergelijk afbeelding 4.18 en 4.14).[620] Deze vijfde (maar nu radicale) wijziging betrof twee complexen van tien en acht geschakelde slanke woontorens van tien woonlagen op een dubbel onderhuis: Gouden Leeuw en Groenhoven, met respectievelijk 400 en 431 kóópwoningen, ontworpen door architect J. van Stigt.[621] In hetzelfde jaar werden nog wel de laatste flats van elf lagen gerealiseerd die enigszins op een honingraat leken: Huigenbos en Hakfort, ten zuiden van de H-buurt; een zesde wijziging ten opzichte van de oorspronkelijke plannen met stroken.

In de Zuid-Bijlmer (het gedeelte in de Oost Bijlmerpolder) was men inmiddels afgestapt van hoogbouw. Al in mei 1968 was men daar begonnen met het bouwrijp maken en de aanleg van de eerste halfhoge wegen, maar een maand later bleek hoogbouw een stuk minder interessant voor beleggers dan gedacht, waardoor de minister financieel moest bijspringen. Uiteindelijk werd de Zuid-Bijlmer vanaf 1976 niet alleen geheel anders aangelegd, in eerste instantie met meanderende middelhoogbouw met parkeren op maaiveld, maar vanwege imagoredenen zelfs anders genoemd, namelijk Gaasperdam, met de buurten Holendrecht, Nellestein en Gein, met laagbouw en middelhoogbouw en meer parkeerplaatsen op maaiveld dan garages.[622]

Een jaar daarvoor, op 25 november 1975, was Suriname onafhankelijk geworden. Omdat er in de Bijlmer leegstand was, vestigden zich er in die periode veel zogenoemde 'rijksgenoten', met een huurcontract of in de gekraakte flat Gliphoeve.[623] Vanwege deze directe route kreeg de lijnvlucht Paramaribo-Amsterdam zelfs de bijnaam "Bijlmer-Expres".[624] Ook voor vrij- en andersdenkenden die voor zichzelf in de stad geen plek zagen, werd de Bijlmer in deze periode een toevluchtsoord.

De winkelvoorzieningen hadden al die tijd op zich laten wachten. Er was weliswaar een 'aanloopcentrum', maar omdat de winkelcentra deels onder de garages moesten komen, had de bouw enorme vertraging opgelopen. Uiteindelijk werden Ganzenhoef en Fazantenhof in oktober 1975 opgeleverd (respectievelijk naast de Bijlmerdreef ter hoogte van de G- en de F-buurt, de laatste dus direct ten noorden van het geplande hoofdwinkelcentrum); Kraaiennest volgde in april 1976 (naast de Karspeldreef ter hoogte van de K-buurt).[625] In 1977 reed de eerste metro vanuit de Bijlmermeer,

619 Mentzel, 1989, p. 216.

620 Bolte & Meijer, 1981, p. 329.

621 Verhagen, 1987, pp. 33-34.

622 Bolte & Meijer, 1981, pp. 299-303, 330-345; Dienst der Publieke Werken, Sector Stadsontwikkeling, 1970. De 'slechte' naam Bijlmermeer werd al snel vervangen door Zuidoost, een toevoeging die in 2014 geschrapt werd.

623 Dekker, 2016.

624 Voor het eerst aangetroffen in 1973, zie: http://www.delpher.nl.

625 Van Stralen, 1998, p. 81; Ter Horst, Meyer & De Vries, 1991, p. 105.

maar slechts tot aan het Weesperplein, want de aanleg in de binnenstad liep door bewonersprotesten grote vertraging op; uiteindelijk zou de metro pas in 1980 tot aan het Centraal Station rijden. Het hoofdwinkelcentrum rond het Bijlmerplein kwam zelfs pas in 1987 gereed, met de toegang via de Amsterdamse Poort bij het NS-station (geopend met metrohalte in 1977, als tijdelijke treinhalte al in 1971). Intussen was de gewezen stad van de toekomst in 1978 geruisloos definitief bij Amsterdam gevoegd.

Tot in de eerste helft van de jaren tachtig volgden enkele aanvullende en verdichtende deelplannen in de Bijlmermeer (wijzigingen zeven, acht en negen in afbeelding 4.21): in het zuidoosten van deel A laagbouwbuurtje Huntum en in het noordoosten laagbouwbuurt Geerdinkhof (begonnen in 1976, opnieuw niet met de aanvankelijk geplande patiowoningen), tegen de spoorlijn aan de complexen Haardstee, Hoptille en Heesterveld (tot vijf lagen), met daarin onder andere zogenoemde HAT-eenheden (Huisvesting Alleenstaanden en Tweepersoonshuishoudens, naar de gelijknamige nota uit 1975), en in het hart van de Bijlmermeer tussen de Gooiseweg en de Groesbeekdreef nieuwe laagbouw en middelhoogbouw in stroken en nota bene in gesloten bouwblokken.[626] Voor de Venserpolder, ten noordwesten van de oorspronkelijke Bijlmer, ontwierp C. Weeber nog meer gesloten middelhoge bouwblokken.

Intussen werden leegstand en criminaliteit steeds nijpender. In 1983 werden de achttien actieve woningcorporaties samengevoegd in 'Nieuw Amsterdam' en werden op instigatie van het Projectburo Hoogbouw Bijlmermeer binnenstraten afgesloten en liften bijgeplaatst.[627] Nadat de leegstand in 1984 was opgelopen tot 25 procent werd er voor het eerst serieus nagedacht over sloop en nieuwbouw. Noemenswaardig in dit verband zijn de voorstellen van de werkgroep Toekomst Bijlmermeer en van bureau OMA uit de periode 1985-1990.

In 1991 werd de Stuurgroep Vernieuwing Bijlmermeer ingesteld onder leiding van stedebouwkundige D. Frieling. Een jaar later werd er een akkoord bereikt over de vernieuwing van de Bijlmermeer. Deze kreeg vervolgens op macabere wijze een stimulans, toen zich op 4 oktober 1992 een Boeing 747 van de Israëlische maatschappij El Al verticaal in de punt van de flats Groeneveen en Kruitberg boorde, waarbij minstens 43 mensen omkwamen. De grootschalige sloop- en nieuwbouwplannen zouden er vanaf 1993 voor zorgen dat uiteindelijk slechts een klein deel van de honingraatflats bleef bestaan (het zogenoemde 'Bijlmermuseum' in deel D en E, waarvan een deel als 'kluswoning' verkocht werd), dat sommige "dreven" verlaagd werden tot "avenues" op maaiveld, dat garages afgebroken werden, en dat de vrijgekomen locaties werden ingevuld met als incidenten vormgegeven laagbouw en middelhoogbouw; tevens werd het centrumgebied over de spoorlijn heen uitgebouwd, naar het gebied bij stadion ArenA (opgeleverd in 1996) en de ArenA Boulevard.[628] De radicale afbraak in combinatie met de kleinschalige invullingen hebben de Bijlmermeer een totaal nieuw maar ook sterk versnipperd uiterlijk gegeven (afbeelding 4.19 en zie afbeelding 4.46).

626 Mentzel, 1989, pp. 211, 214-215.

627 Van Stralen, 1998, p. 24.

628 Westrik, 1997, pp. 50-51.



AFBEELDING 4.19 Gesloopte hoogbouw en garages in de Bijlmermeer (boven, in rood) en nieuwbouw (onder, in groen). Tevens zijn de deels naar het maaiveld verplaatste dreven te zien.

§ 4.5.2 Recente beschrijvingen

De laatste groep (secundaire) bronnen voor het begripsonderzoek bestaat uit de belangrijkste publicaties die sinds de ontwerpfase zijn verschenen: de standaardwerken over de Bijlmermeer.[629] Daarbij moet telkens bedacht worden dat deze bronnen niet alleen naar de getekende objecten verwijzen maar vooral naar de gerealiseerde objecten.

Een eerste reeks van publicaties over de Bijlmermeer verscheen nog tijdens de eerste fase van de bouw, tot halverwege de jaren zeventig. Aan de ene kant betrof dit artikelen en studies van bewoners, zoals die van de Werkgroep Onafhankelijke Bewonersorganisatie Bijlmermeer en de vierdelige serie gepubliceerd in vaktijdschrift *Wonen-TA/BK*.[630] Aan de andere kant waren er al vroeg publicaties van onafhankelijke onderzoekers, waarvan de belangrijkste gevormd worden door een drietal studies uitgevoerd door de aan het Centrum voor Architectuuronderzoek van de Afdeling Bouwkunde van de TH Delft verbonden sociologe J.H. (Wielemaker-)Dijkhuis, meestal samen met directeur (en later professor) socioloog D. de Jonge.[631] Deze rapporten bevatten bewonersonderzoek maar vatten ook ander onderzoek samen, zoals de afstudeerscriptie van H. Du Laing aan de KU Leuven.[632]

Vanaf 1980 volgde een grote hoeveelheid publicaties waarin de problemen van de toenmalige wijk werden besproken en gerelateerd aan hetzij de uitgangspunten van het stedebouwkundig ontwerp en het volkshuisvestingsbeleid, hetzij aan mogelijke oplossingen. Voorbeelden van het eerste zijn de studie *Van Berlage tot Bijlmer* van W. Bolte en J. Meijer uit 1981, de bespreking van oud-medewerker van Nassuth E. Klusman in de publicatie over vijftig jaar AUP uit 1985, het proefschrift van M.A. Mentzel met als titel *Bijlmermeer als grensverleggend ideaal* uit 1989, en het op een bredere doelgroep gerichte boekje *Van Bijlmermeerpolder tot Amsterdam Zuidoost* van E. Verhagen uit 1987. Voorbeelden van oplossingsgerichte studies zijn het door de Stichting Wijkopbouworgaan Bijlmermeer al in 1980 uitgegeven boekje *Van de Bijlmer méér maken. Een deltaplan voor de Bijlmermeer*, het themanummer van vaktijdschrift *Bouw* uit januari 1983, de al genoemde publicatie van OMA naar de herinrichting van de Bijlmermeer uit 1986, het themanummer van het aan het Planologisch Demografisch Instituut van de UvA verbonden tijdschrift *Rooilijn* uit 1988, en het eveneens eerder genoemde rapport van de Werkgroep Toekomst Bijlmermeer uit 1990 onder de stimulerende titel *De Bijlmer blijft, veranderen*.[633] Een overzicht van alle verbeterpogingen tot dat moment werd inclusief enkele aanbevelingen gegeven in de publicatie *Sleutelen aan de Bijlmer*, opgesteld door medewerkers van de Vakgroep Ontwerpen van Stedelijke gebieden en Woningbouw van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft in 1991.[634] Een volgende samenvattende publicatie was in 1994 het proefschrift van G.J. Wallagh over structuurplanning in Amsterdam tussen 1955 en 2005.

629 Omdat er door de jaren heen zeer veel monografieën en besprekingen van de (ontwikkelingen in) de Bijlmermeer zijn verschenen, wordt hier volstaan met een selectie; voor een completer overzicht wordt verwezen naar de bibliografie.

630 Werkgroep Onafhankelijke Bewonersorganisatie Bijlmermeer, 1973; Van Doormaal, Klaren & Steemers, 1974a, 1974b, 1974c, 1974d.

631 Wielemaker-Dijkhuis & De Jonge, 1972; Dijkhuis, Ferf-Van den Broeke, Van der Maesen, Melger & Klaren, 1975; De Jonge & Dijkhuis, 1976.

632 Du Laing, 1973.

633 Verhagen, Hakkenberg & Nauta, 1980; Klaren, 1983; Van Doormaal, 1983; Grotendorst, 1983; Egmond, 1983; OMA, 1986; Verhagen, 1988; Werkgroep Toekomst Bijlmermeer, 1990.

634 Ter Horst, Meyer & De Vries, 1991.

In de jaren negentig verschenen eveneens twee compacte monografieën over de belangrijkste ontwerpers van de Bijlmermeer: in 1994 een uitgave van de Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening (de voortzetting van Publieke Werken) over oud-hoofd Mulder, en in 1998 een boekje over Nassuth, naar aanleiding van het feit dat de vaak verguisde ontwerper in dat jaar zowaar de Oeuvreprijs van het Fonds voor beeldende kunsten, vormgeving en bouwkunst had toegekend gekregen.[635]

Tegelijkertijd verschenen er vooral publicaties over de grootschalige vernieuwingsoperaties, zoals de artikelen in het themanummer van *Archis* uit 1997 en het boek *Amsterdam Zuidoost. Centrumgebied Zuidoost en stedelijke vernieuwing* uit 2002.[636] Recenter is er ook kritiek ontstaan op de grootschalige sloop en de weinig geïntegreerde aanpak van de vernieuwing.[637] Een laatste belangrijk samenvattend document in dezen is het proefschrift van F.A.G. Wassenberg over de Bijlmermeer.[638]

§ 4.6 Opvattingen, aard en context, en te verwachten begrippen

Op grond van de bronnen uit de paragrafen 4.3, 4.4 en 4.5 komen hierna de begrippen zelf aan de orde, in drie aparte paragrafen per betekenisveld. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van extra teksten van de ontwerpers, om te achterhalen welke betekenissen zij de woorden toekenden (deelvraag 1).[639] Per betekenisveld worden deze woorden ook vergeleken met de woorden die tijdgenoten ervoor gebruikten (deelvraag 2) en worden de woord-betekenispatronen synchroon (destijds) en diachroon (tussen de planperiode en nu) beschreven (deelvraag 3).

Op basis van de in de voorafgaande paragrafen besproken opvattingen van de ontwerpers van Stadsontwikkeling valt te verwachten dat hun begrippen voor de Bijlmermeer in plantekeningen en plantoelichtingen focusten op de gescheiden functies, met duidelijk gekwantificeerde programmaonderdelen – het was immers de tijd van de Planologische Kengetallen – volgens de CIAM-indeling wonen, werken, recreatie en verkeer. Voor de eerste functie ligt de nadruk op begrippen voor hoogbouw voor de hand, vermoedelijk geheel losstaand behandeld van de voorzieningen en de overige werklocaties. Voor het verkeer is het waarschijnlijk dat men gebruikmaakte van begrippen voor op hun beurt gescheiden netwerken voor verschillende verkeersstromen, dus zonder de klassieke, geïntegreerde 'straat'. Al deze karakteristieken stonden onder invloed van de CIAM en het Nieuwe Bouwen, al was deze beweging halverwege de jaren zestig al op zijn retour. Hierdoor kunnen we dan ook verwachten dat met name vakgenoten kritisch waren op de in hun ogen mogelijk verouderde denkbeelden en de door de ontwerpers gebruikte woorden, en dat ze deze mogelijk bagatelliseerden of vervingen door eigen woorden. Journalisten waren aanvankelijk onder de indruk van het revolutionaire karakter van de plannen, en gingen de begrippen eigenlijk pas kritisch tegen het licht houden nadat de eerste deelplannen gerealiseerd waren. Bestuurders gingen nog langer mee in het positieve denkraam van de ontwerpers en stemden – vanaf het late moment dat ze überhaupt konden beslissen – zonder veel kritiek in met alle plannen; pas in de jaren zeventig zorgde de realisatie voor kritische geluiden.

635 Van Kessel & Palstra, 1994; Van Stralen, 1998.

636 Bouman, 1997; Luijten, 1997; Kloos, 1997a; Westrik, 1997; Reijndorp, 1997; Kloos, 1997b; Bruijne, Van Hoogstraten, Kwekkeboom & Luijten, 2002.

637 Zie o.a.: Van den Boomen, 2007; Vanstiphout, 2007.

638 Wassenberg, 2013.

639 O.a.: De Gier, 1966; Koevoets, 1966; Mulder, 1966; Mulder, 1967; Mulder, 1973; secundaire bronnen zijn: Van Kessel & Palstra, 1994; Van Stralen, 1998.

Het laatste punt valt terug te herleiden op de bijzondere ontstaansgeschiedenis en de maatschappelijke context van de Bijlmerplannen. Deze kwamen door de onduidelijke bestuurlijke situatie lange tijd 'in stilte' tot stand binnen de Afdeling Stadsontwikkeling, die weinig bestuurlijke verantwoording hoefde af te leggen. Dit leidde tot het binnenskamers ontstaan van een vrij dogmatisch en hermetisch plan, dat bij publicatie als stedebouwkundig summum gepresenteerd werd en toen bovendien aansloot bij de ideeën over de 'maakbaarheid van de samenleving' en de door de gemeente zo gewenste doorstroming van welgestelden uit de AUP-tuinsteden. De nadruk in de teksten van de ontwerpers, de bestuurders en de voorlichters zal dan ook liggen op de positief te duiden begrippen voor de nieuwe vindingen in het ontwerp. Desondanks werd het pas tien jaar na de eerste openbaarmaking vastgelegd in een bindend bestemmingsplan, waardoor de hier onderzochte begrippen uit de periode tot 1968 mogelijk minder vastomlijnd waren.

Tot slot moet worden opgemerkt dat de Bijlmermeer van nu sowieso in zo verregaande mate verschilt van het ontwerp en de als eerste gerealiseerde werkelijkheid, dat er door de jaren heen veel onduidelijkheid gerezen is over wat bij welke planfase hoort. Het is goed mogelijk dat dit ook gevolgen heeft gehad voor het taalgebruik. Het is dus extra van belang om steeds te controleren uit welke periode een bepaald begrip stamt.

Samenvattend kan het volgende verwacht worden: de plantekeningen en plantoelichtingen van de Bijlmermeer zullen focussen op begrippen voor de strikt gescheiden functies en verkeersstromen en voor de 'nieuwe' woon-, voorziening- en recreatievormen, met soms cryptische beeld- en taaltekens tot gevolg.

Van de drie betekenisvelden is dat voor de structuur van de stadsplattegrond (paragraaf 4.7) opnieuw het minst duidelijk gerelateerd aan de getekende objecten, maar verwezen de woorden vooral naar de bestaande werkelijkheid, in dit geval met name die buiten het plangebied. Het verkeers- en vervoersstelsel en de recreatieve openbare ruimten (paragraaf 4.8) namen in de meeste plantoelichtingen echter een belangrijke plaats in, zo niet de voornaamste. Hier wordt de meest gebruikte – geheel conform de indeling van de CIAM in verkeer en recreatie gescheiden – volgorde aangehouden: enerzijds autowegen, openbaar vervoer en fiets- en voetpaden, en anderzijds de groenvoorziening. De aandacht voor de bebouwing (paragraaf 4.9) wisselde tot slot sterk per plandocument. In de eerste 'Grondslagen' waren er slechts twee korte paragrafen aan gewijd: een over de "verkaveling" en een over de "centra".[640] De tweede 'Grondslagen' ging daarentegen zo goed als geheel over bebouwing (namelijk de supervisie daarover). Datzelfde gold voor de plandocumenten 'Programma' en 'Collectieve blokvoorzieningen'.

640 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252.

§ 4.7 Begrippen voor de structuur van de stadsplattegrond

§ 4.7.1 *Stad* en *agglomeratie*

In geen van de teksten over de Bijlmermeer speelden begrippen voor stad en landschap een centrale rol. In de plantoelichtingen werd het woord ***stad*** wel veelvuldig gebruikt, om in fysieke zin geheel Amsterdam mee aan te duiden. In de beide 'Grondslagen' werd de combinatie "stad als geheel" verscheidene keren gebruikt, Mulder verwees met "stad" naar kaarten van de regionale ontwikkeling, en 'Collectieve blokvoorzieningen' bevatte de samenstelling "stadsgeheel".[641] Slechts een enkele keer bedoelden ontwerpers Mulder en De Gier met het woord "stad" de Bijlmermeer zelf, dus verwijzend naar de nieuwe uitbreiding als afzonderlijke stad.[642] Voor de verbinding met de "bestaande stad" (een combinatie die maar een keer voorkwam bij de ontwerpers) werd slechts de bij het Amstelstation beginnende Gooiseweg verlengd, als centrale as van het nieuwe stadsdeel, en daarnaast werden er (stads)spoorverbindingen gepland.[643] Opvallend genoeg werden de gekozen verbindingen ook alleen functioneel gedacht en niet ruimtelijk uitgewerkt, waardoor met recht gesteld kan worden dat "de zuidoostlob is ontworpen als een zelfstandig stadsdeel, dat van zijn omgeving wordt afgegrensd door fysieke barrières".[644]

In de teksten van tijdgenoten werd met "stad" in veel gevallen eveneens verwezen naar heel Amsterdam, maar ook de populaire naam "stad van de toekomst" of "stad der toekomst" werd overgenomen voor de Bijlmermeer zelf, zoals in de gemeenteraad en als kop van het hoofdartikel en het redactioneel in *De Telegraaf* (zoals geciteerd in paragraaf 4.4.3) en in de voorlichtingsfolder *Toekomst te huur*.[645] In die folder en de folders *Bouwen en wonen in Amsterdam* werd ook over de Bijlmermeer gesproken als respectievelijk "die gloednieuwe stad", "de stad voor 100.000 inwoners", "deze stad", "de stad in de Bijlmermeer", "de nieuwe stad" en "de Bijlmermeer-stad".[646] Ook werd door journalisten gesproken over "Bijlmerstad".[647] Dit taalgebruik sloot aan bij de autonome, of zelfs geïsoleerde positie van de Bijlmermeer. Alleen in de voorlichtingsfolders kwam het woord *stad* naast in de gebruikelijke betekenissen van 'Amsterdam' en 'de nieuwe uitbreiding Bijlmermeer' tot slot nog enkele keren voor in de meer conceptuele betekenis van 'stedelijke woonomgeving, woonplaats', steeds in combinatie met het onbepaalde lidwoord *een*, zoals in: "De Bijlmermeer wordt een veilige stad zonder zebra's, een stad waar ieder soort weggebruiker zijn eigen weg vindt."[648]

641 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 250; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 255; Mulder, 1965, p. 2; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 8.

642 Mulder, 1965, p. 10; Koevoets, 1966, p. 5.

643 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 12.

644 Bolte & Meijer, 1981, p. 254.

645 Stad van de Toekomst. Het zal in de Bijlmer prettig wonen zijn, 1965; Stad van de Toekomst, 1965; Gemeenteraad Amsterdam, 1966b, p. 1578; Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 4;

646 Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 4; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 12; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, pp. 1, 12; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 3, 11.

647 Bijlmer-stad krijgt geheel ander uiterlijk dan tuinsteden, 1965; Hazewinkel, 1965.

648 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 12; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 1; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 3, 12.

In de woordenboeken van Van Dale en Koenen had het begrip *stad* in de jaren zestig bijna dezelfde betekenissen als nu, namelijk "grote samenhangende bebouwing" en "uitgebreid samenhangend geheel van huizen en gebouwen".[649] De drie hier gesignaleerde betekenissen – 'Amsterdam', 'Bijlmermeer' en 'stedelijke omgeving' – sluiten hier weliswaar bij aan, maar kunnen er niet direct uit worden afgeleid.

Zoals uit de voorgeschiedenis blijkt was inmiddels nog een ander woord voor 'stad' in gebruik geraakt, namelijk het relatief jonge woord ***agglomeratie***. Mogelijk was dat nodig vanwege de uitdijende vorm van de stad. Niet voor niets werd het 'Stadsrandplan' beschreven als een plan voor de "Agglomeratie Amsterdam-Zuid en Zuid-Oost".[650] Toch werd het woord in de plantoelichtingen van Stadsontwikkeling geen enkele keer gebruikt. Mulder gebruikte het wel zeven keer in haar toelichting in *Werk in uitvoering* om naar het uitgestrekte stadslichaam van Amsterdam te verwijzen.[651]

Bestuurders vermeldden het woord slechts in twee teksten van B en W, namelijk die over de gemeentewijziging in 1962 en in het bestemmingsplan van 1975.[652] Het kwam slechts één keer voor in de voorlichtingsfolder *Bouwen en wonen in Amsterdam*, waarbij gesteld werd dat Amsterdam "allengs uitgroeit tot een stedelijke agglomeratie".[653] In de teksten van andere tijdgenoten werd het woord ook maar sporadisch gebruikt; het had kennelijk geen prestigieuze (of modieuze) status, zoals tegenwoordig het woord *metropool*.[654]

De hoofdbetekenis van het begrip *agglomeratie* in de Van Dale is in vijftig jaar niet veranderd, maar de generieke betekenis van "opeenhoping" is meer op de achtergrond geraakt, ten faveure van de specifiek stedelijke betekenis, die voor het eerst is aangetroffen in 1926; bij Koenen is dit zelfs de enige geworden.[655]

In tegenstelling tot wat we tegenwoordig zouden verwachten bij een ontwerp voor een geheel nieuwe wijk in het open landschap stond het woord *landschap* in geen enkele toelichting op plannen voor de Bijlmermeer. Wel kwam de afleiding *landschappelijk* voor in de eerste 'Grondslagen', om aan te geven dat de gebieden rond de Amstel en de Gaasp een "landschappelijk karakter" zouden krijgen; kennelijk gold dit dan niet voor de overige groene ruimten.[656]

Ook tijdgenoten gebruikten het woord amper in de tegenwoordige (woordenboek)betekenis 'landelijke omgeving'. Röling is de enige vakgenoot die in zijn opbouwende recensie schreef over "een onwezenlijk landschap" en "dat met dijken en duinen onherkenbare polderlandschap" (tijdens de aanleg van wegen).[657] Verder viel het woord alleen in *Toekomst te huur*, in de zinsnede "daar kijkt hij door het raam uit op een landschap, dat er over een jaar of wat zal uitzien als een groot Vondelpark".[658] Het onbepaalde lidwoord *een* geeft hier echter duidelijk aan dat niet naar 'het' (onderliggende of

649 Kruyskamp, 1961, p. 1899; Drewes, 1966, p. 1048. De woordenboekdefinities van alle gebruikte begrippen staan vermeld in de appendix.

650 Stadsrandcommissie, 1961, p. 3.

651 Mulder, 1965, p. 2, 3, 5.

652 Ben W Amsterdam, 1962b, pp. 1538-1546; B en W Amsterdam, 1975, pp. 454-456.

653 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 1.

654 Zie paragraaf 8.1.2.

655 Kruyskamp, 1961, p. 121; Drewes, 1966, p. 44; De Boer, 2006, p. 49; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Het woord gaat via het Frans en het Latijnse *agglomerātiō*, een afleiding van *agglomerāre* (*ad-glomerāre*) 'opeenhopen', terug op Latijn *glomus* 'kluwen'.

656 Dienst der Publieke Werken, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 253. Zie voor het groen paragraaf 4.8.3.

657 Röling, 1967, p. 26.

658 Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 4.

gecreëerde) landschap werd verwezen, en dat het woord dus niet in concrete, fysiek meetbare zin moest worden opgevat. B en W noemden in het bestemmingsplan "landschappelijke doeleinden".[659] Ook in *Bouwen en wonen in Amsterdam* stond dit bijvoeglijke naamwoord, namelijk bij de beschrijving van de "landschappelijk zo boeiende Amstelgordel".[660]

In de woordenboekbetekenissen is het interessant dat in de Van Dale uit 1961 de betekenis "gewest, streek, oord" uit 1914 al verschoven is naar "uitgestrektheid lands voor zover men die met één blik overziet", terwijl Koenen geen wijzigingen heeft aangebracht.[661] De tegenwoordige betekenis 'landelijke omgeving' stond in ieder geval nog niet in de woordenboeken, hetgeen dus aansluit bij het weinig voorkomen van het woord in de discussies over de Bijlmermeer.

Tot slot is het interessant dat het begrip *tuinstad*, dat in Berlages tijd gebruikt werd voor kleinschalige 'tuindorpen' maar daarna vooral voor de naoorlogse uitbreidingen van de grote steden (zoals Tuinstad Slotermeer en Tuinstad Buitenveldert), niet van toepassing leek op de Bijlmermeer: in de plantoelichtingen kwam het woord niet voor.[662]

Door journalisten werd wel eenmaal melding gemaakt van "tuinstad Bijlmermeer", maar veel vaker werden de verschillen benadrukt, zoals in de kop 'Bijlmer-stad krijgt geheel ander uiterlijk dan tuinsteden' in het *Algemeen Handelsblad*.[663] In *Toekomst te huur* werd zelfs gesteld: "Toen de tuinsteden werden gebouwd was de woningnood ontstellend groot. […] Maar inmiddels is het wel duidelijk geworden, dat de stad van morgen er anders uit moet zien. De Bijlmermeer is het begin van het Amsterdam van morgen en daarom gaat er met de Bijlmer meer open dan weer een tuinstad."[664] Kennelijk riepen de grote groene ruimten geen associaties meer op met tuinen, en was dat kleinschalige uiterlijk ook niet langer wenselijk.[665] Mogelijk had het woord *tuinstad* ook een negatieve connotatie gekregen, die bij de communicatie over de Bijlmer vermeden moest worden.

In de woordenboekdefinities van *tuinstad* en speelden "tuinen" nog steeds een voorname rol, maar in zowel de Koenen als de Van Dale kon het nu naast een "stad" ook een "stadswijk" zijn.[666]

§ 4.7.2 *Lob*, *stadsdeel*, *wijk*, *buurt* en *woongroep*

De plantoelichtingen bevatten ook begrippen waarmee de onderdelen van de stad en het plan werden aangeduid. Het lijkt er op het eerste gezicht op dat deze begrippen eenduidiger gebruikt werden dan bij het Plan Zuid, wellicht omdat het ontwerp voor de Bijlmermeer zeer systematisch in elkaar zat. Bij nader inzien blijken echter niet alle begrippen even vastomlijnd.

659 B en W Amsterdam, 1975, p. 422.
660 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 7.
661 Kruyskamp, 1961, p. 1081; Drewes, 1966, p. 587; De Boer, 2006, p. 606; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.
662 Zie voor dit begrip bij Berlage paragraaf 3.7.1.
663 Ontwerp voor tuinstad Bijlmermeer klaar, 1964; Bijlmer-stad krijgt geheel ander uiterlijk dan tuinsteden, 1965.
664 Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 3.
665 Zie echter paragraaf 4.8.3.
666 Kruyskamp, 1961, p. 2108; Drewes, 1966, p. 1149.

Aangezien de Bijlmermeer een zelfstandige positie in ging nemen in de agglomeratie, werd de relatie met de bestaande stad niet expliciet gelegd. In de eerste 'Grondslagen' kwam het woord "*binnenstad*" één keer voor, verwijzend naar de grachtengordel en de middeleeuwse stad.[667] Ook Mulder gebruikte het in haar plantoelichting een enkele keer in die betekenis.[668] Mulder verwees naar hetzelfde deel van de stad ook met de combinatie "stadshart" en "hart van de stad".[669] Het woord *centrum* kwam in de plantoelichtingen niet voor in de betekenis 'binnenstad'; alle vindplaatsen betroffen de gebouwde centra in de Bijlmermeer zelf, dus in de betekenis 'gebouw(encomplex) van samenkomst' (zie hiervoor paragraaf 4.9.2).

Tijdgenoten gebruikten beide woorden door elkaar, maar buitengewoon weinig: "binnenstad" kwam drie keer voor bij journalisten en één keer in *Bouwen en wonen in Amsterdam*, en "centrum" in de betekenis 'binnenstad' eenmaal in de gemeenteraad en twee keer in de voorlichtingsfolders.[670] Om over de geïsoleerd gelegen Bijlmer te spreken was het kennelijk niet vaak nodig om de binnenstad erbij te betrekken.

Aan de woordenboekenbetekenissen van beide woorden uit de jaren zestig is weinig opvallend, behalve dat Koenen *binnenstad* nu ook opnam en dat de stedelijke betekenis van *centrum* door Koenen nog niet apart vermeld werd.[671]

Om de positie van de Bijlmermeer ten opzichte van de rest van Amsterdam aan te duiden werd in de toelichtingen wel veel gebruikgemaakt van het woord ***lob***, zoals te doen gebruikelijk was sinds de introductie van het model van de *lobbenstad* in 1958.[672] De benaming "zuidoostlob" (of "zuid-oost-lob") werd veelvuldig door de ontwerpers gebruikt, bijvoorbeeld in de eerste 'Grondslagen' en in de plantoelichting van Mulder zelfs op bijna elke pagina.[673]

Vakgenoten, journalisten en B en W gebruikten het woord "zuidoostlob" ook in hun besprekingen, maar leden van de gemeenteraad en voorlichters niet.[674] De benamingen 'Bijlmer(meer)' en (later) 'Zuidoost' hadden echter de overhand, en in latere teksten is het woord *lob* niet meer aangetroffen.

In de woordenboeken heeft het woord *lob* ook nooit een specifiek stedelijke (sub)betekenis gekregen, al vermelden de meest recente woordenboeken van Koenen "lobben ve stad" wel als idioomvoorbeeld, met als betekenis 'uitgebouwde stadsdelen'.[675]

667 Dienst der Publieke Werken, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 249.

668 Mulder, 1965, p. 5.

669 Mulder, 1965, pp. 2, 5, 7.

670 "Binnenstad" in: Amsterdam van de toekomst, 'n boeiende stad, 1965, p. 13; Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; Rothuizen, 1970, p. 50; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 3; "centrum" in de betekenis 'binnenstad' in: Gemeenteraad Amsterdam, 1971, pp. 1406, 1408; Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 17; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 4.

671 Voor *binnenstad*: Kruyskamp, 1961, p. 270; Drewes, 1966, p. 130; voor *centrum* 'binnenstad': Kruyskamp, 1961, p. 367; Drewes, 1966, p. 180; zie voor *centrum* 'gebouw(encomplex)' paragraaf 4.9.2.

672 Zie paragraaf 4.2.1.

673 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 250, 252; Mulder, 1965, pp. 2, 5, 7, 9. Daarnaast ook in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 5, 7, 8; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, pp. 7, 9, 10.

674 Röling, 1967, p. 26; B en W Amsterdam, 1962b, pp. 1541, 1544, 1546; B en W Amsterdam, 1975, pp. 456, 465; Stad van de Toekomst. Het zal in de Bijlmer prettig wonen zijn, 1965, p. 5; Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965, p. 3; Amsterdam van de toekomst, 'n boeiende stad, 1965, p. 13.

675 Kruyskamp, 1961, p. 1126; Drewes, 1966, p. 619; De Boer, 1992, p. 658; De Boer, 2006, p. 635.

De zuidoostlob werd door de ontwerpers minstens zo vaak aangeduid met het woord ***stadsdeel*** – overigens net als de andere grootschalige uitbreidingen.[676] Mulder schreef zelfs letterlijk: "Bepalen we ons nu tot de Zuid-Oost lob, dan zien we dat dit grote stadsdeel met een toekomstige bevolking van 110.000 inwoners, is gelegen tussen enige zeer belangrijke verkeerswegen."[677] Ook legde ze de opbouw van de stad en de Bijlmermeer daarbinnen duidelijk uit, door te zeggen dat "de stadsdelen, waaruit de agglomeratie straks zal bestaan, van elkaar gescheiden zullen zijn door de recreatiegebieden."[678] In de beide 'Grondslagen' werd het woord *stadsdeel* maar liefst elf keer gebruikt, en nog drie keer in de samenstelling *stadsdeelcentrum*.[679] Die combinatie kwam ook voor in 'Collectieve blokvoorzieningen', verwijzend naar het centrum "voor de gehele Zuidoostlob (ruim 30.000 woningen)".[680]

Het stadsdeel Bijlmermeer werd in de plantoelichtingen vervolgens nog op meerdere niveaus onderverdeeld. Om te beginnen werd het woord ***wijk*** gebruikt om een van de vijf deelplannen van de hoogbouw of om de laagbouw in het zuiden en oosten mee aan te duiden, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het feit dat de eerste 'Grondslagen' sprak over "de verbinding van de wijken", "de inrichting van de wijken" of "de verschillende wijken" binnen de Bijlmermeer.[681] Mulder schreef dat "de verschillende delen wel elk een ander gezicht zullen hebben, maar dat in één wijk het geheel toch min of meer dezelfde architectuur krijgt."[682] In 'Collectieve blokvoorzieningen' viel te lezen: "de opbouw van de woonwijken" in de Bijlmermeer.[683] De gehele Bijlmermeer werd slechts een enkele keer één *wijk* genoemd, namelijk "de totale wijk" in de tweede 'Grondslagen'.[684] Tot slot werd het woord eenmaal gebruikt in de abstractere betekenis 'woonomgeving', in de combinatie "in de wijk".[685] Voor deze betekenis werd ook de samenstelling "*woonwijk*" gebruikt.[686]

In functioneel opzicht werden voor de Bijlmermeer in 'Collectieve blokvoorzieningen' vervolgens drie niveaus van voorzieningen onderscheiden.[687] Naast het stadsdeel- of hoofdniveau was dit allereerst de *buurt* en vervolgens de zogeheten *woongroep* (zie afbeelding 4.14).

Opvallend genoeg kwam het woord ***buurt*** echter amper voor in de plantoelichtingen: in de eerste 'Grondslagen' alleen in de samenstellingen "buurtstraat" (die er juist "nagenoeg niet" was) en "buurtcentrum" en bij Mulder slechts in de samenstelling "buurtwinkelcentrum".[688] In 'Collectieve blokvoorzieningen' viel het woord ook vaak in de samenstelling "'buurt'-centrum", "waarvan in de Bijlmer drie stuks, elk voor circa 5.000 woningen", maar slechts drie keer in ongelede vorm als "buurt" en eenmaal als "woonbuurt".[689]

---

676 Merk op dat het in de tijd van Berlage gebruikelijke woord stadsgedeelte niet meer in gebruik was.

677 Mulder, 1965, p. 5.

678 Mulder, 1965, p. 2.

679 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 249-253; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, pp. 256, 259.

680 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 5.

681 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 250, 251, 252.

682 Mulder, 1965, p. 9.

683 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 1.

684 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, pp. 259.

685 Mulder, 1965, p. 9.

686 "Woonwijk" in de betekenis 'woonomgeving' in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252; Mulder, 1965, p. 9; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 1, 2.

687 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 5. Zie voor de voorzieningen en de centra paragraaf 4.9.2.

688 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 250, 252, 253; Mulder, 1965, p. 5.

689 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 2, 5, 8, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

De samenstelling "***woongroep***" – als begrip mogelijk geïnspireerd op de *wooneenheid* uit eerdere Rotterdamse plannen – kwam ook alleen maar voor in 'Collectieve blokvoorzieningen', ter aanduiding van "250 tot 700 woningen met een gemiddelde van circa 400 woningen" die "door middel van de binnenstraat op één parkeergebouw georiënteerd" waren – in praktijk een of twee flats.[690]

Uit de plantekeningen en plantoelichtingen is echter niet duidelijk af te leiden wat precies bedoeld werd met het woord *buurt*. Het woord werd in ieder geval vooral gezien als een functionele eenheid en als specificator van het woord *(winkel)centrum*, en minder als een specifiek aan te wijzen ruimtelijke eenheid, al was het duidelijk kleiner van omvang dan het *stadsdeel* of de *wijk*. Enerzijds leken de ontwerpen met de drie geplande buurtcentra voor elk 5000 woningen immers te suggereren dat de Bijlmermeer ging bestaan uit drie buurten van die omvang daaromheen; daarbij sluit ook aan dat de plandelen A tot en met E volgens de eerste 'Grondslagen' samen 14.200 woningen zouden bevatten.[691] Anderzijds lagen die drie buurtcentra en het hoofdwinkelcentrum juist tússen de vijf deelplannen in; daarmee leek het aantal buurten dus kleiner dan het aantal wijken en was het ruimtelijk gezien niet duidelijk welke flats bij welke buurt hoorden.[692] Systematisch consequent was de opbouw van de Bijlmermeer kennelijk niet. Dat blijkt ook uit het volgende citaat van Mulder in een interview in *De Waarheid*: "Tussen die lobben ligt groen. […] Dat is gedaan om te voorkomen, dat nieuwe buurten aan elkaar zouden vastplakken."[693]

Wanneer we kijken naar de tijdgenoten blijkt dat vakgenoten het woord *stadsdeel* (nog) niet gebruikten; bestuurders en journalisten wel, maar slechts enkele keren.[694] Het kon eveneens bestaande delen van de stad aanduiden, zoals in "in de oudere stadsdelen".[695] Ook in de voorlichtingsfolder *Bouwen en wonen in Amsterdam* over deel A werd het woord *stadsdeel* gebruikt.[696]

Bij tijdgenoten waren de drie aangetroffen betekenissen van *wijk* – 'een deel(plan)', 'de gehele Bijlmermeer' en 'woonomgeving' – ook te vinden, maar bij hen was juist de tweede verreweg in de meerderheid; zo ging het in *Toekomst te huur* over een "uitgestrekte wijk", de "nieuwe wijk" of de "hele wijk".[697] Wel stond daarin ook de zin: "Wie in de Bijlmer gaat wonen heeft keus uit de woonwijken A, B en C zoals ze op de kaart staan."[698] In *Bouwen en wonen in Amsterdam* over de delen D en E werden

690 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, Bijlage 6.

691 Van Stralen, 1998, p. 51.

692 Wanneer we uitgaan van de plantekening in 'Collectieve blokvoorzieningen' (afbeelding 4.14) zouden alle woningen in deel A en B afhankelijk zijn van het buurtcentrum tussen deze delen, alle woningen in deel C en het noorden van deel D en E van het buurtcentrum tussen C en D-E, en alle woningen in het midden en zuiden van de delen D en E van het buurtcentrum tussen dat midden en zuiden.

693 Amsterdam van de toekomst, 'n boeiende stad, 1965, p. 13.

694 B en W Amsterdam, 1962b, p. 1539; Gemeenteraad Amsterdam, 1971, pp. 1417, 1432; Stad van de Toekomst. Het zal in de Bijlmer prettig wonen zijn, 1965, p. 5; Stad van de Toekomst, 1965, p. 3.

695 Rothuizen, 1970, p. 52.

696 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 7, 9, 10.

697 "Wijk" in de betekenis 'stadsdeel, gehele Bijlmer' in: Onmenselijk, 1965, p. 8; Planologen: "Bijlmermeer is stad van de toekomst", 1965, p. 2; Bouwkundigen bespraken Bijlmermeerproject, 1965, p. 6; Gemeenteraad Amsterdam, 1966b, p. 1574; Gemeenteraad Amsterdam, 1971, pp. 1407, 1411, 1416; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Stad van morgen werk van vrouwelijke ingenieurs, 1965, p. 5; Amsterdam van de toekomst, 'n boeiende stad, 1965, p. 13; Pampus-mens en Bijlmermeerder, 1966, p. 1; Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; De Bijlmer groeit, p. 1969, p. 7; Polak, 1970, p. 17; Rothuizen, 1970, pp. 50, 67; Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, pp. 3, 4, 20, 29; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 5; "wijk" in de betekenis 'deel(plan) van de Bijlmer' in: Röling, 1967, p. 26; Bijlmer op dreef…, 1968, p. 4; "wijk" in de betekenis 'woonomgeving' in: Gemeenteraad Amsterdam, 1966b, p. 1576; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 5; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 3.

698 Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 11.

deze ook aangeduid als "wijk".[699] Ook de samenstelling "woonwijk" kwam voor, maar slechts een keer in de betekenis 'stedelijke omgeving'; de andere keren betrof het de gehele Bijlmermeer.[700] Mogelijk was de opbouw in deelplannen vooral administratief en procesmatig van aard – de bestuurders spraken consequent over "deel A" tot en met "deel E" – en kennelijk verschilden de deelplannen niet voldoende van elkaar om ze als afzonderlijke *wijken* te betitelen; waarmee *wijk* voor veel tijdgenoten samenviel met *stadsdeel*.

Het woord *buurt* kwam ook in de teksten van tijdgenoten alleen voor in samenstellingen als *buurtcentrum*, *buurtstraat* en *buurtpark*, en één keer als "woonbuurt met laagbouwwoningen", dus in de betekenis 'bij elkaar gelegen woningen'.[701] Ook hieruit blijkt dat het ontwerp voor de Bijlmermeer kennelijk geen duidelijke getekende objecten bevatte die gemakkelijk konden worden aangeduid met *buurt*.

De samenstelling *woongroep* werd zelfs in het geheel niet overgenomen door tijdgenoten; kennelijk was niet voldoende duidelijk wat ermee bedoeld werd.

Van de hier gesignaleerde hoofdbegrippen was *stadsdeel* nog niet doorgedrongen tot de woordenboeken van 1961 en 1966.[702] In de jaren zestig had het woord mogelijk vooral een algemene, ruimtelijke en letterlijke betekenis (denotatie) van 'deel van een stad'; dit kon ook de binnenstad zijn.[703] Tegenwoordig heeft het woord vooral een administratieve connotatie: een stadsdeel heeft dan een eigen stadsdeelraad. Ook al zijn deze in Amsterdam inmiddels weer afgeschaft, Koenen vermeldt alleen de samenstelling *stadsdeelraad* en Van Dale noemt een *stadsdeel* "m.n. als bestuurlijk lichaam" en stelt "synoniem: *wijk*".[704] Voor wat betreft *wijk* lieten de woordenboeken uit de jaren zestig een gemêleerd beeld zien: waar Koenen zijn betekenis niet gewijzigd had ten opzichte van 1916 en *buurt* nog steeds een synoniem noemde, stond er bij Van Dale nu letterlijk: "*wijk is een ruimer begrip dan buurt*".[705] De betekenissen van *buurt* waren niet gewijzigd: Van Dale omschreef *buurt* nog steeds als "(deel van een) wijk" en Koenen als "een deel v. e. wijk".[706] Zoals gezegd worden deze woorden tegenwoordig door de meeste taalgebruikers opeenvolgend in omvang gevoeld, maar de woordenboeken laten dus zien dat deze differentiatie in de jaren zestig nog niet geheel voltooid was.[707] De samenstelling *woongroep* doet ons tegenwoordig denken aan een 'commune' en zo staat het nu ook in de woordenboeken; in de jaren zestig was het woord echter nog niet opgenomen.[708]

Dankzij de naamgeving van tegelijk opgeleverde flats met gelijke beginletters kreeg de Bijlmermeer uiteindelijk alsnog een indeling in *buurten* genoemd naar diezelfde letters. Daarmee kwamen deze buurten in het spraakgebruik dus wel overeen met de deelplannen of met delen daarvan (groepen van drie tot acht flats): respectievelijk de H-buurt in deelplan A, de F-buurt en de D-buurt in deelplan B, de E-buurt in deelplan C-noord, de G-buurt in deelplan C-zuid en deelplan D-/E-noord, en de K-buurt in deelplan D-/E-zuid (zie voor de totstandkoming en de ligging paragraaf 4.5.1 en afbeelding 4.18).

699 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 3, 12.

700 "Woonwijk" in de betekenis 'woonomgeving' in: Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 29.

701 Als beschrijving bij nummer 6 van afbeelding 4.11 in: Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7. Daarnaast kwam het woord voor in de combinatie "in de buurt" voor 'in de omgeving'.

702 Opvallend genoeg stond het woord *stadsgedeelte* wel in de Van Dale: Kruyskamp, 1961, p. 1900.

703 Zie voor de begrippen *denotatie* en *connotatie* paragraaf 2.4.2.

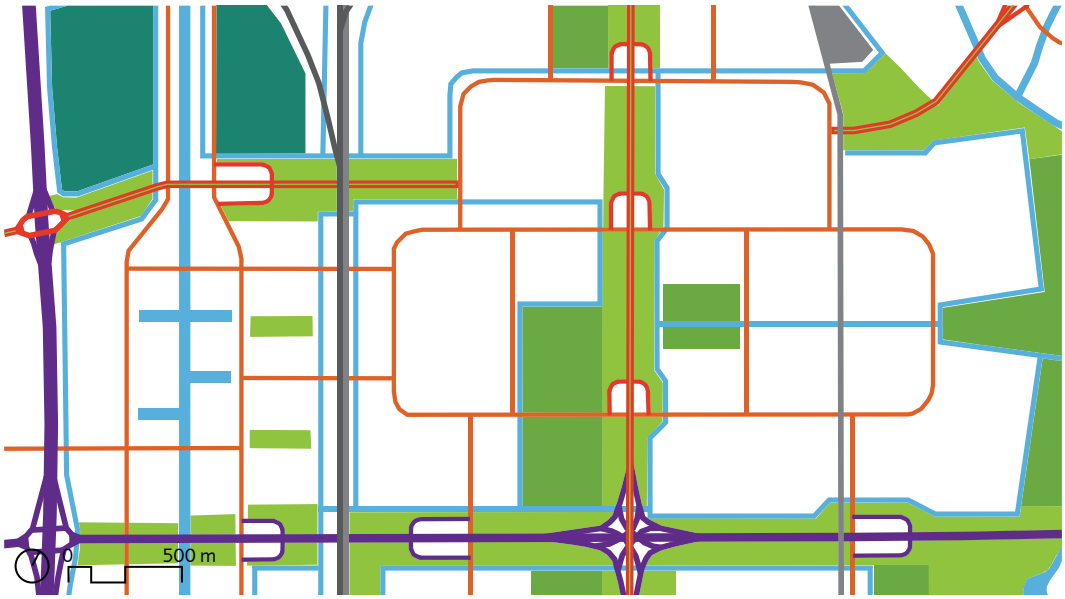
704 De Boer, 2006, p. 1057; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

705 Drewes, 1966, p. 1303; Kruyskamp, 1961, p. 2381.

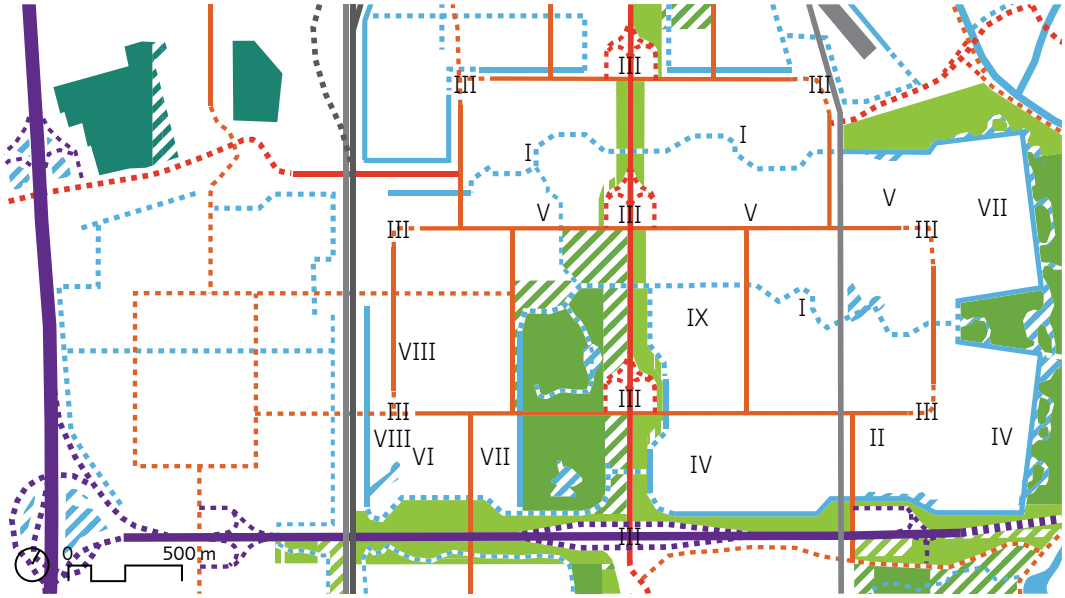
706 Drewes, 1966, p. 171; Kruyskamp, 1961, p. 356.

707 Zie verder paragraaf 5.7.2.

708 De Boer, 2006, p. 1316; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.



AFBEELDING 4.20 Plananalyse ontwerp 1965: hoofdstructuur op basis van het 'Struktuurschema'.



AFBEELDING 4.21 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen in onderbroken lijn of arcering (zie paragraaf 4.5.1): hoofdstructuur.

I Uitwerking waterstructuur 1968
II Aanpassing vorm Klieverink
III Aanpassing kruisingen en op- en afritten
IV Geen patiowoningen (Kelbergen, Kantershof)
V Geen torens Bijlmerdreef en in plaats van honingraten in E-noord Gouden Leeuw en Groenhoven
VI Geen stroken (Huigenbos en Hakfort)
VII Geen patiowoningen (Huntum en Geerdinkhof)
VIII HAT-eenheden (Haardstee, Hoptille, Heesterveld)
IX Geen park maar woonbuurt (Gulden Kruis)

§ 4.8 Begrippen voor typen openbare ruimte

§ 4.8.1 *Weg*

In tegenstelling tot het Plan Zuid kende het ontwerp voor de Bijlmermeer geen 'structurerende' waterlopen. Het weinige water maakte eerder onderdeel uit van het groen en komt hier als zodanig aan bod.[709] Ook om een andere reden is het logischer om in het geval van de Bijlmermeer eerst aandacht te besteden aan de wegenstructuur: die kreeg in de plandocumenten namelijk de meeste aandacht, zowel in tekst als in tekening. De eerste 'Grondslagen' begon na de inleiding met de "Uitgangspunten voor de verkeerswegen", waarbij de nadruk lag op het "grofmazige verkeersorganisme", een term die ook voorkwam in de tweede 'Grondslagen', als belangrijkste "maatgevende factor".[710]

De metafoor *organisme* deed voorkomen alsof het verkeer organisch gegroeid was, maar de plantekeningen toonden een hiërarchisch verkeersnetwerk op twee niveaus, dat enerzijds schematisch en anderzijds qua op- en afritten juist gedetailleerd was getekend, zoals goed te zien is in het 'struktuurschema' uit de eerste 'Grondslagen' (afbeelding 4.7) en het bijbehorende schema met 'primaire en secundere (sic) wegen' (afbeelding 4.9 boven). Daarnaast bevatte de eerste 'Grondslagen' voor verschillende onderwerpen extra schema's, zij het alleen uitgewerkt voor de deelplannen D en E met ter plaatsbepaling de schematische waterstructuur. Een van deze schema's betrof het 'verkeer en vervoer stelsel samen' (sic), inclusief de bushalten en de oostelijke stadsspoorlijn (afbeelding 4.22).

In de plantoelichtingen werd het verkeersnetwerk ook hiërarchisch beschreven; niet zoals bij Berlage op een monumentale wijze, maar zuiver functioneel, hetgeen goed blijkt uit de meest voorkomende begrippen *primaire* en *secundaire (auto)**weg***.

De *primaire wegen* kwamen slechts beperkt aan de orde, mogelijk omdat ze veelal buiten het plangebied lagen. In de eerste 'Grondslagen' werden twee soorten "*primaire wegen*" onderscheiden: de "*rijkswegen*" voor "interlokaal verkeer" en de "*wegen* [...] voor het regionale verkeer en voor de hoofdontsluiting van de uitbreiding zuidoost".[711]

In het 'structuurschema' waren de volgende *rijkswegen* getekend en benoemd met "aansluitingen minimum 2500 m uit elkaar": rijksweg 2 naar Utrecht, rijksweg 1 naar "'t Gooi en polders volgens een nieuw tracé ten oosten van Diemen", de "stedelijke autoringweg" (de huidige A10), rijksweg 6 "tussen Kennemerland-Schiphol-polders" (Flevoland), en de "zg. tweede ringweg als schakel tussen rijksweg 6 en rijksweg 1" (de huidige Gaasperdammerweg, begin van de A9).[712] Alleen die laatste en rijksweg 2 lagen in de buurt van de Bijlmermeer (afbeelding 4.31). Hoe ze moesten worden aangelegd werd verder niet toegelicht, aangezien dit een zaak van het Rijk was. Ook Mulder gebruikte in haar plantoelichting het woord "*rijksweg*"; verder kwam het niet voor.[713]

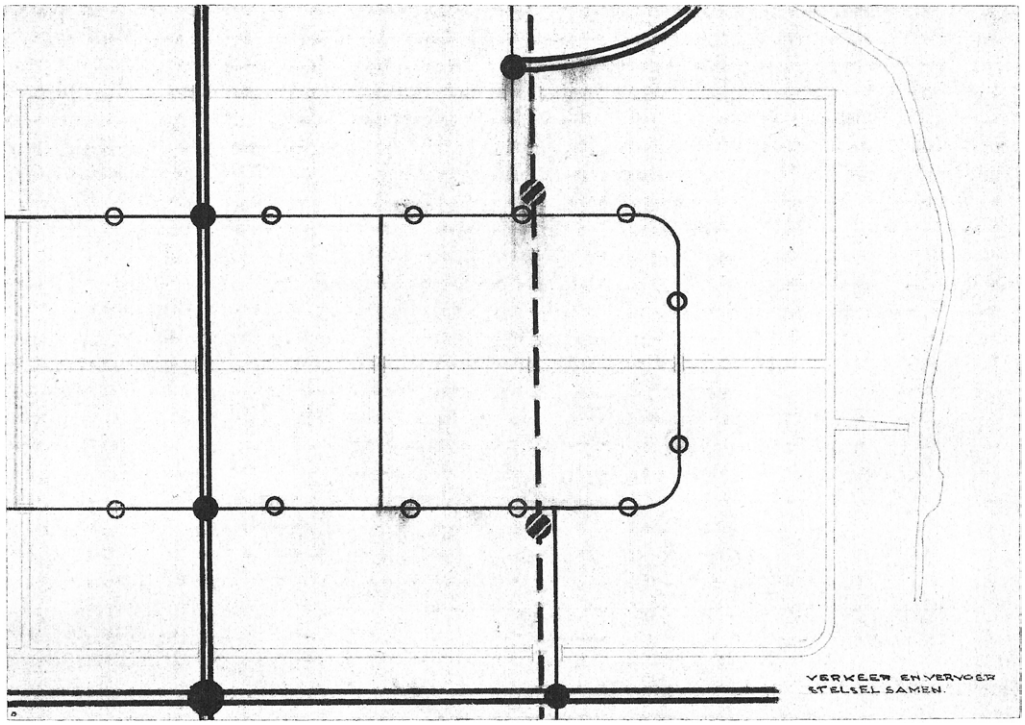
709 Zie paragraaf 4.8.3 en afbeelding 4.39 en 4.40.

710 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 250-253; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 255.

711 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 250.

712 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 250.

713 Mulder, 1965, p. 5.



AFBEELDING 4.22 'Verkeer en vervoer stelsel samen' voor deelplan D en E uit 'Grondslagen' 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken: '*primaire wegen*' (dubbele lijnen) met kruisingen (gesloten cirkels), '*secundaire wegen*' (enkele lijnen), '*stadsspoor*' (stippellijn) met 'stations' (gearceerde cirkels), en 'bushalten' (open cirkels).

De plankaarten bevatten daarnaast de overige "verhoogd gelegen" "*primaire wegen*" of "*primaire autowegen*", zoals ze werden genoemd in de beide 'Grondslagen' en 'Programma', met "aansluitingen minimum 750 m uit elkaar".[714] Het ging om de verlengde Gooiseweg, noord-zuid centraal door de Bijlmermeer gepland "en voorts naar Weesp en 't Gooi", en om de "tangentiële verbinding tussen de zuidlob en de zuidoostlob" en verlengd naar de A1 (afbeelding 4.31). De profielen uit de eerste 'Grondslagen' (afbeelding 4.8) toonden twee-keer-tweestrookswegen met middenberm plus vluchtstroken (totale breedte 33,5 meter), op een hoogte van 6 meter boven maaiveld (met taluds aan weerzijden van 58,25 meter breed, dus een totale breedte van 150 meter); er was alleen plaats voor autoverkeer, aangezien alle verkeerssoorten ruimtelijk *gescheiden* waren.[715] Door Mulder werd de breedte van deze door haar "*hoofdwegen*" genoemd vermeld als "tweemaal driestrooksweg".[716]

Vanaf de primaire wegen kon men de "*secundaire wegen*" of "*secundaire autowegen*" bereiken, een stelsel met een "maaswijdte [van] in beginsel 800 m" (gebaseerd op de bushaltes) en "aansluitingen ±500 m uit elkaar" (afbeelding 4.33).[717] Voor de Bijlmermeer zelf liet de plankaart feitelijk twee 'circuits' zien, met in het zuidelijke circuit twee dwarsverbindingen en naar beide circuits twee noord-zuid gelegen toevoerroutes. Ze werden ook wel omschreven als "*halfhoge wegen*";

714 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 250, 251; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, pp. 256, 257; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1.

715 Naast "geïntegreerd" en "gedifferentieerd" is "gescheiden" de derde manier om verkeerssoorten op te nemen, zie: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, p. 68.

716 Mulder, 1965, pp. 5, 9.

717 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 250, 251, 252; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, pp. 255, 256, 258; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1.

in 'Collectieve blokvoorzieningen' werden alle autowegen zelfs zo genoemd.[718] De drie profielen uit de eerste 'Grondslagen' (afbeelding 4.8) toonden dan ook een wegbreedte van 19 meter (twee keer eenstrooks plus vluchtstroken) op een hoogte van 3,3 tot 4,5 meter.[719] De halfhoge ligging kon worden gerealiseerd op een dijk met taluds van 20,5 meter breed (dus een totale breedte van 60 meter) of – nabij de garages – op poten (totale breedte inclusief borstweringen 21 meter).

Interessant is dat het volgende niveau in de hiërarchie feitelijk niet bestond. In de woorden van de beide 'Grondslagen': "De *tertiaire verbindingen*, elders in de stad de buurt- en wijkstraten, komen in dit plan nagenoeg niet meer voor" en "de '*tertiaire autoweg*' is omgevormd tot parkeergarage".[720] Het eerste citaat is verbazingwekkend genoeg de enige keer dat het ongelede woord *straat* voorkwam in alle officiële plantoelichtingen.

In de eerste 'Grondslagen' werd tot slot eenmaal het woord "*verkeerswegen*" gebruikt en enkele keren zonder verdere toevoegingen de woorden "*autoweg*" en "*weg*".[721]

Een laatste vorm van snel verkeer werd gevormd door het openbaar vervoer: "*spoorbanen*", met twee "stations", en drie lijnen van het geplande "*stadsspoor*", met "stations [...] op onderlinge afstanden van 700 m tot 1 km" (afbeelding 4.29).[722] In de profielen was het stadsspoor het hoogst gedacht, op ongeveer 9,0 meter (afbeelding 4.8).[723]

Tijdgenoten gebruikten in hun beschrijvingen van de verkeersstructuur allemaal vergelijkbare woorden, voornamelijk *weg* en *autoweg*, soms ook met de aanduiding *halfhoog* en *secundair*; *primair* kwam echter niet voor. Het woord *straat* kwam toch – zij het spaarzaam –voor, vooral bij journalisten.[724] In het algemeen waren vakgenoten behoorlijk kritisch, bijvoorbeeld over de prioriteit voor en de kostbaarheid van de "kruisingsvrije wegen" en de kwetsbaarheid van "één goede verbinding [...] de Gooise weg".[725] Hazewinkel stelde zelfs uitdrukkelijk: "De secundaire wegen zijn zeer goed denkbaar op basisniveau met incidentele verhoging voor bruggen en voetgangersonderdoorgangen. Een boulevard of allee met bomen beplant heeft een ordenende structuur van grote schoonheid."[726] Ook raadsleden plaatsten vraagtekens bij de kosten van de "verhoogde" of "halfhoge wegen".[727] Desondanks kwamen ze niet ter discussie te staan, hetgeen wel het geval was voor de richting Weesp door te trekken Gooiseweg en "rijksweg 6", die ten oosten van rijksweg 2 het landschap rond het riviertje het Gein zouden doorkruisen.[728] In beide bestemmingsplannen spraken B en W vooral over

718 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 256; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 2, 3, 6.

719 Mulder noemde in haar toelichting "3,50 meter", in: Mulder, 1965, p. 9.

720 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 250; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 255. Op de garages wordt ingegaan in paragraaf 4.9.2.

721 "Verkeersweg" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 250; "autoweg" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 251, 252; "weg" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 250.

722 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 251, 253; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 6, 7.

723 Omdat het spoor zelf geen openbare ruimte is, wordt er in dit onderzoek niet verder op ingegaan.

724 Röling, 1967, p. 26; Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965, p. 3; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Stad van morgen werk van vrouwelijke ingenieurs, 1965, p. 5.

725 Planologen: "Bijlmermeer is stad van de toekomst", 1965, p. 2;

726 Hazewinkel, 1965, p. 2. In de tekst staat "alleen" in plaats van "allee", maar dat lijkt een typfout.

727 Gemeenteraad Amsterdam, 1966b, p. 1578; Gemeenteraad Amsterdam, 1971, p. 1408.

728 Gemeenteraad Amsterdam, 1971, p. 1425. Samen met de protesten tegen de doorkruising van het Naardermeer leidde dit uiteindelijk tot het afblazen van deze trajecten.

"*rijwegen*", en een enkele keer over "*toegangswegen*" en "*autowegen*".[729] Ook werden de *secundaire wegen* eenmaal "*ontsluitingswegen*" genoemd, een woord dat voor dit type weg nog steeds gebruikt wordt.[730] Journalisten leken vooral onder de indruk van het "wegenstelsel [...] volgens een nieuw beginsel" en benadrukten in de kranten bijna zonder uitzondering de kruisingsvrije, verhoogde of halfhoge wegen.[731] In de voorlichtingsfolders *Bouwen en wonen in Amsterdam* stonden ook de woorden "*autosnelweg*" en "*hoofdautoweg*", en werd de Gooiseweg een "vierstrooksweg" genoemd.[732] Voor het *stadsspoor* werd door bestuurders, journalisten en voorlichters ook het woord *metro* gebruikt, dat bij de ontwerpers dus niet voorkwam.

Bijzondere vermelding verdient zoals gezegd het bericht dat de straatnaamcommissie op 25 juni 1968 besloot om alle halfhoge wegen de naam *dreef* te geven, om zo "de hoge en halfhoge wegen, die de tuinstad doorkruisen, uit elkaar te houden. De hooggelegen autowegen, bestemd voor doorgaand verkeer, wil men gewoon "*weg*" blijven noemen."[733] Daarmee werd "een statig oud-Hollands woord nieuw leven [...] ingeblazen".[734] Sindsdien zijn alle secundaire wegen inderdaad aangeduid met dit woord, dat dus niet door de ontwerpers zelf werd geïntroduceerd of gebruikt.

Wanneer we de gebruikte begrippen vergelijken met de woordenboeken en met de tijd van Berlage dan valt op dat het begrip *weg* nog steeds dé centrale positie innam. Gezien de verhoogde ligging van het autowegennet en de afgelegen positie ten opzichte van de woongebouwen is deze aanduiding niet vreemd. In het vorige hoofdstuk zagen we al dat het begrip qua herkomst samenhangt met *bewegen*. De woordenboeken hebben in de jaren zestig opvallend genoeg een extra toevoeging ten opzichte van vijftig jaar eerder, namelijk "geschikt gemaakt voor het verkeer".[735] Daarmee lijkt het onderscheid met *straat* nog duidelijker geworden en is het bijna synoniem geworden met *verkeersweg*, dat een pleonasme lijkt geworden. *Verkeersweg* zelf was sinds Berlage amper veranderd in betekenis; ook al was de hoeveelheid verkeer sterk toegenomen.[736] *Rijksweg* werd waarschijnlijk pas gemeengoed na het eerste Rijkswegenplan van 1927, zoals ook vermeld in de betekenis in de Van Dale van 1961.[737] Het woord kwam niet voor bij Berlage, maar stond in de jaren tien al wel in de woordenboeken, en sindsdien is de betekenis niet wezenlijk veranderd.[738] De verwante woorden *snelweg* en *autoweg* werden in de jaren tien nog niet vermeld, en in de jaren zestig ook alleen in de Van Dale; *autoweg* ontbreekt zelfs in de laatste Koenen.[739]

729 B en W Amsterdam, 1966d, p. 4; B en W Amsterdam, 1975, pp. 436, 439, 447, 449, 457.

730 B en W Amsterdam, 1975, p. 457.

731 Ontwerp voor tuinstad Bijlmermeer klaar, 1964, p. 3.

732 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, pp. 1, 2; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 3; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 3.

733 Bijlmer op dreef..., 1968, p. 4. Zie ook: Wiersma, 1987.

734 Bijlmer op dreef..., 1968, p. 4.

735 Van Malssen, 1914, pp. 1970-1971; Koenen, 1916, p. 951; Kruyskamp, 1961, p. 2356; Drewes, 1966, pp. 1288-1289; De Boer, 2006, p. 1291; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

736 Van Malssen, 1914, p. 1865; Koenen, 1916, p. 888; Kruyskamp, 1961, p. 2210; Drewes, 1966, p. 1202; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

737 Kruyskamp, 1961, p. 1682.

738 Van Malssen, 1914, p. 1531; Koenen, 1916, p. 705; Kruyskamp, 1961, p. 1682; Drewes, 1966, p. 923; De Boer, 2006, p. 941; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Het ontbreekt opvallend genoeg in: De Boer, 2006.

739 Voor *snelweg*: Kruyskamp, 1961, p. 1845; De Boer, 2006, p. 1027; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor autoweg: Kruyskamp, 1961, p. 272; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

Uiteindelijk beklijfde voor de secundaire wegen het begrip *dreef*. Dit woord had en heeft volgens de woordenboeken vooral een landelijke betekenis; Koenen noemde in 1916 zelfs uitdrukkelijk als betekenis "smalle laan om het vee door te drijven". [740] Die betekenis sluit precies aan bij de etymologie, aangezien het woord is gevormd bij het werkwoord *drijven*; in het Middelnederlands luidde het nog *dreve*.[741] Uit de oorspronkelijke betekenis ontwikkelde zich door de landelijke ligging van een dergelijk voor vee geschikt pad de betekenis '(land)weg met bomen'. Het feit dat de halfhoge wegen op groene taluds met bomen gepland waren, is waarschijnlijk de reden voor de benaming geweest, maar mogelijk speelde ook de samenhang met de naar oude boerderijen vernoemde woongebouwen een rol: de *dreven* kregen immers ook de naam van het eerste gerealiseerde woongebouw per buurt. Door het karakter van pure verkeersweg kreeg het woord in de Bijlmermeer een negatieve connotatie.

Het vervoersnetwerk is bijna geheel conform de plannen gerealiseerd. Buiten het plangebied is de A6 uiteindelijk slechts tot aan knooppunt Muiderberg uitgevoerd; het gedeelte richting Kennemerland (en door naar Alkmaar) is aangelegd als A9, met een verspringing vanaf de Gaasperdammerweg. De verhoogde Gooiseweg werd in eerste instantie in 1968 alleen in de Bijlmermeer zelf aangelegd; op het grondgebied van de gemeenten Ouder-Amstel (Duivendrecht) en Diemen dienden eerst andere wegen als 'Gooisehulpweg', waarna pas in 1977 de rechtlijnige, verhoogde verbinding met het tracé in de Watergraafsmeer tot stand kwam (de verlenging naar Weesp bleef uit). De 'tangentiële verbinding' lag als Burgemeester Stramanweg al min of meer op de goede plek (langs de noordzijde van de Bijlmerringsloot, zie afbeelding 4.1) en werd als het ware onderbroken voor het secundaire wegennet. Beide primaire wegen werden wel iets smaller aangelegd, namelijk zonder groene middenbermen (afbeelding 4.32). De twee secundaire circuits en hun toevoerroutes zijn op de rechtgetrokken hoeken na exact zo gerealiseerd als gepland. Ook de *dreven* die bij de vernieuwing van de Bijlmermeer verlaagd werden tot maaiveld behielden hun naam – al werden zo de *boulevards* of *allees* van Hazewinkel alsnog gerealiseerd (afbeelding 4.34, 4.23 en 4.28). Tegelijkertijd heeft de *straat* overigens op veel plekken alsnog zijn intrede gedaan (namelijk in die nieuwbouwgedeelten waar er voordeuren aan gelegen zijn). Het metronetwerk werd tot slot (zeer laat) gerealiseerd volgens plan, met uitzondering van de verlengde lijn naar Diemen en de exacte positie van de stations (afbeelding 4.30).



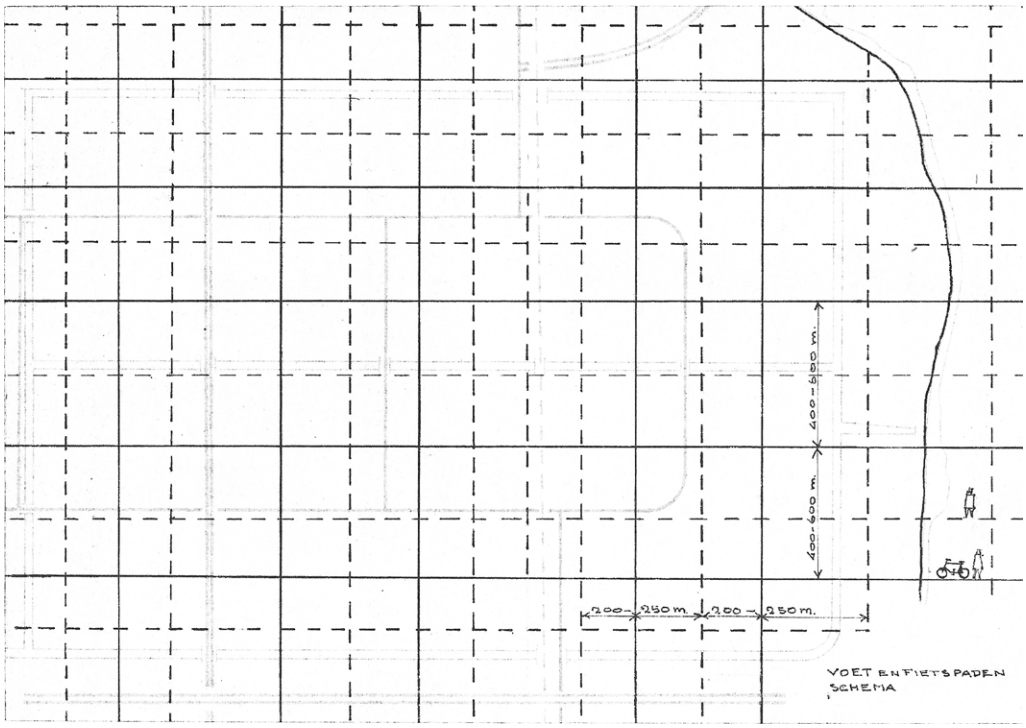
AFBEELDING 4.23 Kruising van '*primaire weg*', '*secundaire weg*' en '*fietspaden*' en '*voetpaden*', ongelijkvloers gerealiseerd als Gooiseweg en Bijlmerdreef in 1973 (links) en deels gelijkvloers in 2014 (rechts).

740 Van Malssen, 1914, p. 468; Koenen, 1916, p. 197; Kruyskamp, 1961, p. 474; Drewes, 1966, p. 246; De Boer, 2006, p. 272; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

741 Zie: http://www.etymologiebank.nl.

§ 4.8.2 *Pad* en *droogloop* of *binnenstraat*

Het snelle verkeer was op hoog niveau ontworpen opdat voetgangers en fietsers op maaiveld geen gevaar zouden lopen. In het 'struktuurschema' van de eerste 'Grondslagen' stond geen langzaam verkeer getekend, maar er was wel een schematische tekening van het 'fietspadenstelsel' opgenomen (afbeelding 4.9 onder). Net als voor de wegen was voor de 'voet en fietspaden' (sic) een schema opgenomen voor de deelplannen D en E, met in getrokken lijnen de fietspaden en in stippellijnen de voetpaden (afbeelding 4.24). Wat direct opvalt is de rechtlijnigheid, waarbij alleen het fietspad langs de Gaasp een afwijkende vorm had. De fietspaden lijken in eerste instantie een regelmatige gridstructuur te hebben, met tussenafstanden van 400 tot 600 meter, maar in noord-zuidrichting blijken hierop verschillende uitzonderingen te zijn, zoals ter hoogte van de metrolijn en de Gooiseweg. Zoals de legenda van het schema laat zien, waren de fietspaden ook toegankelijk voor voetgangers gedacht. Opvallend is dat het schema niet exact strookt met het fietspadenstelsel op de schaal van de gehele uitbreiding (afbeelding 4.9 onder); die laatste tekening was met zijn samenvoegingen in oost-west- en hoekverdraaiingen in noord-zuidrichting kennelijk een uitgewerkte versie van het schema (en die uitwerking is daarom overgenomen in afbeelding 4.35). De exclusieve voetpaden waren vervolgens tussen de fietspaden in gepland, met afstanden van 200 tot 250 meter ten opzichte daarvan. Ook deze gridstructuur kende enkele uitzonderingen, met een extra verbinding ter hoogte van de metrolijn en een verbinding minder bij de Gooiseweg (afbeelding 4.24, en daarvan overgenomen afbeelding 4.35).



AFBEELDING 4.24 'Voet en fietspaden schema' voor deelplan D en E uit 'Grondslagen' 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken: '*fiets*- en *voetpaden*' (getrokken lijnen) en '*voetpaden*' (stippellijnen).

Overigens bevatte de eerste 'Grondslagen' zoals gezegd een plankaart voor deelplan A (afbeelding 4.10), en in 'Collectieve blokvoorzieningen' stonden uitgewerkte tekeningen voor de deelplannen A, B, C en D-E (midden), ter plaatsbepaling van de voorzieningen uit de titel (waaronder afbeelding 4.27

boven).[742] Omdat in deze tekeningen ook de invulling van het groen was afgebeeld, kon hieruit worden afgeleid dat de paden geen rechtlijnig maar juist een slingerend verloop zouden krijgen.

De tekst over het "net van *fiets*- en *voet**paden***" was in de eerste 'Grondslagen' zeer beknopt: het was "geheel kruisingsvrij" ontworpen met een "maaswijdte [...] van 200 m (voor de voetgangers) [en] 600 m (voor de fietsers)" en er waren voldoende "voetgangerstunnels" onder de secundaire wegen voorzien.[743] Ook in de andere plantoelichtingen werd het langzaam verkeer slechts kort besproken, telkens aan de hand van de woorden "*fietspad*" en "*voetpad*", en een enkele keer "*pad*" in algemene zin.[744] Zo was de enige keer dat de voetganger in de openbare ruimte het maaiveld moest verlaten wanneer deze via "een flauw hellend *pad*" een talud op moest om de binnenstraat of een bushalte te bereiken (zie respectievelijk afbeelding 4.15 en 4.8 midden); over de verdere vormgeving of inrichting van de "*voetgangers*- en *fietsersroutes*" deden de plantoelichtingen geen uitspraken.[745]

De langzaamverkeersruimte die de verbinding met de woningen vormde was vervolgens de "*droogloop*" (in de eerste 'Grondslagen' en de toelichting van Mulder) of "*binnenstraat*" (in 'Collectieve blokvoorzieningen').[746] De eerste 'Grondslagen' bevatte geen tekening van deze nieuwe vinding, zelfs niet in de profielen.[747] Het eerste en enige plandocument met tekeningen was 'Collectieve blokvoorzieningen', zowel in plattegronden als in doorsneden, die de binnenstraat toonden op de eerste verdieping (zie afbeelding 4.15 en 4.27 boven).[748] Ook waren meerdere impressies opgenomen (zoals afbeelding 4.16).

De eerdere plandocumenten bleven ook qua tekst vaag. Alhoewel de eerste 'Grondslagen' melding maakte van een "zg. ***droogloop*** onder het blok", werd dit door Mulder toegelicht als "in het bovenste onderhuis," dus onder de "negen woonverdiepingen".[749] De eerste 'Grondslagen' meldde nog: "Aan deze 'droogloop' liggen de voorzieningen van de woningen, zoals de bergingen, knutselruimten, e.d."[750] In een interview in *De Telegraaf* verklaarde De Gier de nieuwvorming *droogloop* als volgt: "Op de tweede verdieping van het grote gebouw is een etage vrijgehouden, waar de mensen kunnen lopen, droog en wel, naar de liftschachten en naar de parkeergarages aan het uiteinde van het gebouw. Daar, op die tweede etage, kunnen ze samen van alles organiseren. Ze kunnen een rolschaatspleintje voor de kinderen maken, ruimten voor bejaarden om te klaverjassen, ze kunnen er kinderverblijven inrichten, noem maar op. Ze moeten het zelf bedenken: ze zijn met velen. Die "*Rue interieure*" (sic) zoals meester-architect Le Corbusier hem noemde, noemen wij "*droogloop*", die uitmondt op de parkeergarages van waaruit de auto's kunnen wegrijden via eigen wegen, waarvan voetgangers geen gebruik zullen hoeven maken."[751] Toch werd in 'Collectieve blokvoorzieningen' alleen de term ***binnenstraat*** gebruikt; waarschijnlijk een leenvertaling van het Franse *rue intérieure*.[752] Er stond:

742 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, bijlagen 3a, 3b, 3c, 3d.

743 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 250, 251, 253.

744 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, pp. 256, 257; Mulder, 1965, p. 9; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 2, 3.

745 Mulder, 1965, p. 9.

746 "Droogloop" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252; Mulder, 1965, p. 9; "binnenstraat" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 3, 4, 8, 9, 11; daarnaast komt "loopweg" (slechts eenmaal) voor in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 255.

747 Daarom is de droogloop ook niet opgenomen in de analysetekeningen van de plannen uit 1965.

748 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 3.

749 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252; Mulder, 1965, p. 9.

750 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252.

751 Koevoets, 1966, p. 5.

752 De samenstelling *binnenstraat* bestond al in de betekenis 'straat binnen een blok of buurt', zie de appendix.

"De binnenstraat vormt de gemeenschappelijke toegang tot het woongebouw zowel voor bewoners, bezoekers als voor leveranciers, zodat deze straat uit het oogpunt van sociale contacten enigermate vergelijkbaar is met de woonstraat in de traditionele wijken [...] op circa 3 m boven de buitenpaden".[753]

Alle tijdgenoten – vakgenoten, bestuurders, journalisten en voorlichters – namen de woorden *fietspad*, *voetpad* en het ongelede *pad* vanzelfsprekend over, aangezien dit gebruikelijke woorden waren voor bekende fenomenen. Overigens kwamen de woorden niet voor in de raadsvergaderingen, alleen in de bestemmingsplannen. Zo werden in het bestemmingsplan van deelplan A de "doorgangen ten behoeve van voetgangers en fietsers" verankerd door "de beganegrondverdieping [...] ter grootte van ten minste 25 % van het grondoppervlak onbebouwd" te laten, "met een "vrije ruimte ter hoogte van ten minste 3 m".[754] In het totale bestemmingsplan uit 1975 werd die vrije hoogte verlaagd tot "2,70 m boven de voetpaden en fietspaden", maar verhoogd tot "4,20 m" voor "overbouwde doorgangen ten behoeve van de brandweer".[755] In dit document werd ook gesproken over "*rij-*, *fiets-* of *voetwegen*", waarbij *pad* waarschijnlijk niet gebruikt werd omdat het in een keer genoemd werd met *rijwegen*.[756] Volgens *Bouwen en wonen in Amsterdam* waren er nabij stijgpunten "openingen van drieëneenhalve of zeven meter breed ontworpen, waardoor de paden worden gevoerd" en zouden in geval van nood ook politie, ambulance en brandweer gebruik kunnen maken van de "vier meter brede *rijwielpaden*".[757] In deze folders kwam ook de variant "*wandelpad*" voor.[758] Andere woorden voor de langzaamverkeersroutes werden niet gebruikt.

Bij de *droogloop* of *binnenstraat* zagen de tijdgenoten zich voor meer problemen geplaatst, omdat deze gepresenteerd werd als nieuwe vinding, zij het geïnspireerd op de *rue intérieure* van Le Corbusier. Beide nieuwvormingen werden overgenomen, maar vaak voorzien van een (al dan niet kritische) toelichting. Voorbeelden zijn bij bestuurders "deze gang, de droogloop", en herhaaldelijk in het bestemmingsplan "een ten minste 3 m brede geklimatiseerde *voetweg* (de binnenstraat)".[759] Bij vakgenoten kreeg het fenomeen weinig aandacht, al noemde architect Van den Berg de "binnenstraat [...] niet meer dan een rudiment [...], doordat de binnenstraat niet in het centrum van het blok ligt, maar op de eerste verdieping".[760] Journalisten schreven bijna altijd "zogenaamde "droogloop"", gevolgd door een uitleg.[761] Een enkele keer werd de samenstelling *woonstraat* gebruikt, zoals in: "Een nieuw idee is de "*woonstraat*", een overdekte gang, die van de parkeergarage door de eerste verdieping van de hoge flatgebouwen loopt."[762] Ook kwam de variant "*loopstraat*" tweemaal voor.[763] In de voorlichtingsfolders kwamen "droogloop" en "binnenstraat" beide voor.[764] Volgens *Bouwen*

753 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 3.

754 B en W Amsterdam, 1966d, pp. 1, 4.

755 B en W Amsterdam, 1975, p. 435.

756 B en W Amsterdam, 1975, p. 439.

757 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, pp. 3, 7.

758 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, pp. 5, 7, 9; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, pp. 3, 4; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 3.

759 B en W Amsterdam, 1966b, p. 1557; B en W Amsterdam, 1975, pp. 429, 441, 442.

760 Bijlmermeer biedt te weinig voor te veel geld, 1968, p. 7.

761 Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Woningen in de Bijlmer mooier maar duurder, 1965, p. 2; Stad van morgen werk van vrouwelijke ingenieurs, 1965, p. 5; Eerste nieuwbouwplan Bijlmermeer ingediend, 1966, p. 4; Garage-paradijs, 1966, p. 19; Honingraatcomplex in Bijlmer, 1967, p. 4.

762 Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; tevens in: Bijlmermeer. Nu de bewoners nog, 1968, p. 44.

763 Pruys, 1968, p. 2; Polak, 1970, p. 17.

764 "Droogloop" in: Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 2; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 9; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 5, 7; "binnenstraat" in: Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, pp. 3, 5, 9, 11; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, pp. 2, 4, 11, 12; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 5, 7

en wonen in Amsterdam sloot de binnenstraat via "een luchtbrug" en de parkeergarages aan op de secundaire wegen en via de trappenhuizen of "aanaardingen" op de fiets- en voetpaden.[765] En: "Deze binnenstraat krijgt een breedte van 2,50 of 2,70 meter, gemeten tot aan de vanaf de raamzijden inspringende muurpenanten. Maar gemeten tot aan de puien is deze binnenstraat wel 3,5 of 4 meter breed. [...] Melkboer en broodbezorger zullen ook met wagentjes door de binnenstraat rijden."[766]

Wanneer we naar de woordenboeken kijken, blijkt dat de samenstellingen *fietspad* en *voetpad* de afgelopen honderd jaar niet van betekenis veranderd zijn, en dat geldt ook voor het ongelede woord *pad* zelf: in alle woordenboeken was en is een *pad* een "smalle weg", soms speciaal voor voetgangers.[767] De samenstellingen *droogloop* en *binnenstraat* hebben de woordenboeken niet gehaald. Sterker nog: de nieuwvorming *droogloop* is na de begintijd van de Bijlmermeer slechts nog enkele keren in kranten aangetroffen.[768] Het is dan ook een vreemde samenstelling met *loop*, in de niet vaak gebruikte betekenis "plaats of ruimte waar of waarlangs geloopen wordt, pad, weg" of "plaats waar gelopen wordt of kan worden, bv. in een zaal, kamer".[769] Het is waarschijnlijk gevormd met de samenstellingen *doorloop* 'doorgang' en *overloop* 'portaal bij de trap' in het achterhoofd. De mogelijke leenvertaling *binnenstraat* is duidelijker en wordt dan ook nog steeds wel af en toe gebruikt, al staat het woord dus niet in de woordenboeken. De door tijdgenoten gebruikte varianten *woonstraat* en *loopstraat* staan overigens wel in de recente edities van de Van Dale, maar hun betekenissen duiden op straten in de open lucht.[770]

Op kleine afwijkingen na zijn de *paden* uitgevoerd zoals gepland (afbeelding 4.36 en 4.23). Wanneer we de gerealiseerde fietspaden met het schema vergelijken, valt overigens op dat de slingerende routes de rechtlijnige globaal volgen. De *drooglopen* werden in eerste instantie ook gerealiseerd volgens het ontwerp (afbeelding 4.36). Uiteindelijk werden de meeste echter gesloten, werden luchtbruggen en aanaardingen gesloopt en kwamen er meer woningen (afbeelding 4.25) – als de flats al bleven staan.



AFBEELDING 4.25 '*Droogloop*' of '*binnenstraat*' gerealiseerd (openbaar en met bergingen) in flat Gooioord in 1975 (links) en verbouwd (afgesloten en met woningen) in 2001 (rechts).

765 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 11; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, bijlage 2a.

766 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, pp. 9, 11.

767 Van Malssen, 1914, p. 1379; Koenen, 1916, p. 624; Kruyskamp, 1961, p. 1464; Drewes, 1966, p. 805; De Boer, 2006, p. 821; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

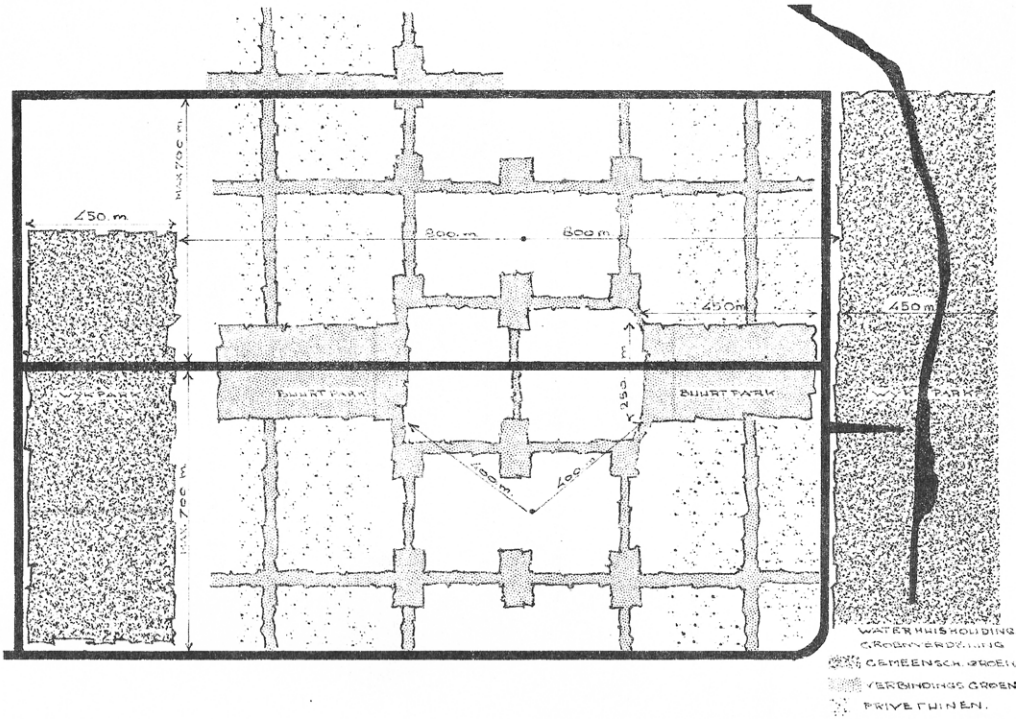
768 Het betreft een "droogloop" bij het busstation van Schiphol in 1976, van metrostation Holendrecht naar het AMC in 1988, en bij het Fries Museum in 1992, zie: http://www.delpher.nl.

769 *Woordenboek der Nederlandsche taal*, 1864-1998, online; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Het eerste woordenboek noemt hierbij echter in het bijzonder de samenstelling *kippenloop* (vergelijk *kippenren*) en het tweede daarnaast de collocatie *in de loop zitten*.

770 Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Zie de appendix.

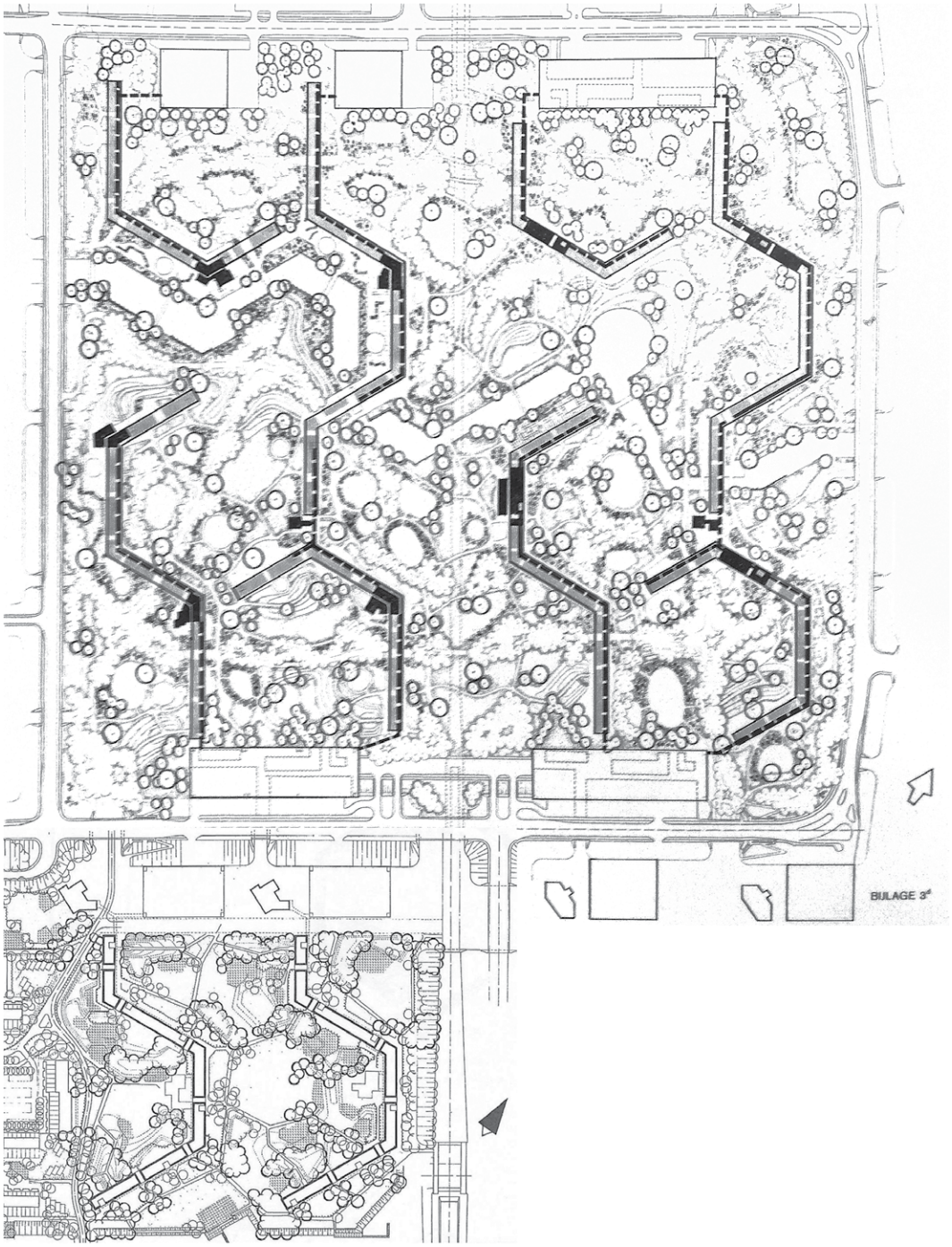
§ 4.8.3 *Groen*: *park*, *buitenruimte* en *hof*

Opvallend aan het ontwerp voor de Bijlmermeer was natuurlijk de grote hoeveelheid vlakvormige openbare ruimte tussen de hoogbouw. Al deze tussenruimte werd uitgevoerd als groen; het woord *plein* kwam niet voor in de plantoelichtingen. In het 'struktuurschema' uit de eerste 'Grondslagen' waren alleen de grote 'groengebieden' getekend, en tevens de 'sportterreinen' en 'volkstuinen' ten westen van de A2 en ten oosten van de Gaasp en de taluds langs de hoofdwegen (afbeelding 4.37). Al het overige groen maakte onderdeel uit van de 'woonbebouwing' (afbeelding 4.7). Op basis van de opzet van deel A (afbeelding 4.10) en de maquette kon men zich hier wel een voorstelling van maken. Daarnaast was voor de deelplannen D en E ook een schema voor de 'groenverdeling' opgenomen, op drie niveaus (afbeelding 4.26): van groot naar klein eerst de 'wijkparken', ook 'gemeenschappelijk groen' genoemd, tussen waterloop en Gooiseweg (in het westen) en langs de Gaasp (in het oosten), en daarmee op een maximale afstand van 800 meter van de woningen, vervolgens de 'buurtparken' op maximaal 400 meter van de woningen met het 'verbindingsgroen' tussen de flats en langs de wegen, en tot slot de (hier buiten beschouwing gelaten) 'privetuinen' (sic) in de laagbouwzones aan weerskanten. Pas met de plankaarten in 'Collectieve blokvoorzieningen' werd het verbindingsgroen concreet uitgewerkt (afbeelding 4.27 boven), inclusief de "waterlopen", een woord dat slechts eenmaal voorkwam, in 'Programma'.[771] Overigens waren het groen en het water altijd in zwart-wit getekend.



AFBEELDING 4.26 'Waterhuishouding groenverdeling schema' voor deelplan D en E uit 'Grondslagen' 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken: '*wijkpark*' of '*gemeenschappelijk groen*' (donker gestippeld), '*buurtpark*' of '*verbindingsgroen*' (grijs) en '*privetuinen*' (licht gestippeld).

771 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1



AFBEELDING 4.27 Montage van plankaart hoogbouw deelplan D en E (boven) uit 'Collectieve blokvoorzieningen' 1968 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken, inclusief '*collectieve blokvoorzieningen*' (zwart), '*binnenstraat*' (stippellijn) en '*binnenhof*' of '*tussenruimte*' met inrichting, en beplantingsplan hoogbouw deelplan D-zuid (linksonder) 1971 door Afdeling Beplantingen, Publieke Werken, inclusief '*woonhof*' of 'kamerachtige beschutte ruimten'.

In de plantoelichtingen kwamen voor het groen relatief weinig verschillende woorden voor. De eerste 'Grondslagen' bevatten aan het eind de "Uitgangspunten voor de *groenvoorziening*", kort toegelicht als "één geheel" van "de relatief grote ruimten, die ontstaan tussen de blokken" en de "grotere *vertoefruimten*", namelijk de "*wijkparken* op loopafstand van maximaal 800 m van de woningen",

de "centraal gelegen *parken*".[772] Dit laatste klopte met de 'groengebieden' uit het 'struktuurschema' en het schema (afbeelding 4.7 en 4.26).[773] Vreemd genoeg kwam het woord *buurtpark* uit dat schema niet voor in de tekst. Wel werden de "*sportterreinen*" en "*volkstuinen*" uit het 'struktuurschema' genoemd, en tevens sprak de eerste 'Grondslagen' over "*parkstroken* [...] langs de primaire wegen".[774] Ook in de andere plantoelichtingen overheersten de woorden "***groen***" en "***park***".[775] In de tweede 'Grondslagen' werd het park een keer omschreven als "*stadspark*" en het groen tussen de flats als "*tussenruimte*" met "het karakter van natuurpuur".[776] In 'Collectieve blokvoorzieningen' werd het laatste enkele keren "***buitenruimte***" en "***hof***" genoemd.[777] Mulder had het tot slot over "grote groene ruimten", inclusief "zitjes, speelweiden, speelplaatsjes, jeugdhonken e.d.".[778] Op een impressie in 'Collectieve blokvoorzieningen' na bleef de inrichting van dit groen verder echter onduidelijk. Het stond ook niet aangegeven in het 'struktuurschema' (en is dus niet opgenomen in afbeelding 4.37).

In dit verband is een extra (buiten de onderzochte periode gepubliceerde) plantoelichting nog interessant, in 1971 opgesteld door H.J. Laumanns van de Afdeling Beplantingen van Publieke Werken. Hierin werd het groenontwerp wel gedetailleerd toegelicht, en deels op een andere wijze; de Hoofdafdeling Groenvoorzieningen vond dit namelijk geen zaak voor Stadsontwikkeling.[779] Het groen tussen de woongebouwen werd niet zoals gewenst in de eerste 'Grondslagen' als een geheel vormgegeven, maar juist "kleinschalig" in "kamers" (afbeelding 4.27 linksonder); illustratief hiervoor is dit citaat: "De ruimtelijke indeling van de woonhof is [...] van dien aard, dat de bewoner vrij is ten aanzien van de omringende bebouwing [...]. Tegen de gevel aan zijn groenschermen geplaatst die de bewoner die zich in de hof bevindt de bebouwing erachter laat vergeten en hem niet te kijk stelt van de bebouwing uit. [...] Deze kleinschaligheid wordt nog onderstreept door verticale accentuering van het terrein, zoals grondophopingen en zichtwerende voorzieningen."[780] Verder werden de "*parkstroken*" langs de wegen uitgewerkt als "*groenstroken*" van respectievelijk "50 m" en "20 m" aan weerskanten van de primaire en de secundaire wegen.[781]

Alle verschillende groepen tijdgenoten gebruikten eveneens de woorden *groen* en *park* in hun commentaren, en ook in het bestemmingsplan: "openbaar groen" waaronder verstaan werd "*parken, plantsoenen* en bermen, met bijbehorende paden en waterlopen".[782] Een bijzondere samenstelling is "*gebruiksgroen*", dat door journalisten en voorlichters werd gebruikt, want: "kijktuinen hebben afgedaan".[783] Het woord "*groenstrook*" kwam slechts eenmaal voor.[784] Vakgenoot Hazewinkel

772 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 253.

773 Dat de delen D en E beide een apart wijkpark kregen lijkt aan te sluiten bij de eerder geconstateerde gelijkstelling van *wijk* met 'deelplan' (zie paragraaf 4.7.2). Deelplan A en D deelden echter een park en bij deelplan C was er geen park in de buurt.

774 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 251, 253.

775 "Groen" in: Koevoets, 1966, p. 5; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 4; "groenvoorziening" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1; "park" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1; "wijkpark" in: Mulder, 1965, p. 5.

776 "Tussenruimte" in: Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 259; "stadspark" in: Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 259.

777 "Buitenruimte" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 3, 5, 9, 11; "hof" en "binnenhof" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 9.

778 Mulder, 1965, p. 10.

779 Zie: Mentzel, 1989, p. 204; Dekker, 2016, pp. 217-219.

780 Laumanns, 1971, p. 659.

781 Laumanns, 1971, p. 658.

782 B en W Amsterdam, 1975, pp. 436, 449, 457, 466.

783 Bijlmer-stad krijgt geheel ander uiterlijk dan tuinsteden, 1965, p. 1; Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965, p. 3; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 3.

784 Ontwerp voor tuinstad Bijlmermeer klaar, 1964, p. 3.

gebruikte voor de "*vertoefruimten*" gekscherend het woord "*reservaat*".[785] Opvallend genoeg werd de tussenruimte tussen de woongebouwen soms ook "*park*" genoemd, waarschijnlijk simpelweg omdat het daar het meeste op leek (maar de ontwerpers maakten zoals beschreven een onderscheid).[786] In de deelplanbeschrijvingen van B en W werden de binnenterreinen overigens ook aangeduid met "*tuin*".[787] Ook werd gekozen voor de neutrale benamingen "*binnenruimte*" of "*tussenruimte*", waarbij de eerste volgens Hazewinkel "niet stedelijk, maar ook geen vrije natuur" was.[788] De vakterm "*buitenruimte*" werd ook eenmaal gebruikt, door vakgenoot Van den Berg.[789] De enige tijdgenoten die het woord *hof* gebruikten waren de voorlichters in *Bouwen en wonen in Amsterdam*, die de "binnenhoven" uitwerkten als "geaccidenteerd groenterrein" met "doorlopend sierwater", "*grasgazons*" of "*plantsoenen*", en "*speelplaatsen*" (of minder vaak "*speelvelden*", "*speelterreinen*" en "*speelweiden*"), de laatste in de vorm van bijvoorbeeld "klimwerktuigen", "zandbakken", "voetbalveldjes" en zelfs twee "rolschaatsbanen".[790] Op het niveau van de inrichting werd "*plantsoen*" verder door B en W gebruikt in de deelplanbeschrijvingen en het bestemmingsplan en het kwam voor in één krantenartikel.[791] Samenstellingen met *speel-* kwamen bij vakgenoten niet voor, maar wel bij bestuurders, in de vorm "*kinderspeelplaats*" in het bestemmingsplan, en bij journalisten, met en zonder de specificatie *kinder-*.[792] Daarnaast kwam één keer "*speelveld*" voor.[793] Als enige besteedde vakgenoot Röling aandacht aan het "water [...] prachtig en fascinerend geïntegreerd".[794]

De twee belangrijkste hoofdbegrippen *groen* en *park* stonden in de tijd van Berlage ook al in de woordenboeken en hadden in vijftig jaar tijd geen andere betekenis gekregen; en die hebben ze nog steeds (al komt het woord *groen* in de hier gebruikte betekenis niet voor in de meest recente Koenen).[795] Overigens stonden de woorden *groenvoorziening* en *groenstrook* in de jaren zestig nog niet in de woordenboeken, maar tegenwoordig wel; *parkstrook* ontbrak en ontbreekt nog steeds.[796] *Buitenruimte* stond nog niet in de woordenboeken was dus mogelijk nog vakjargon; in de laatste Van Dale staat het wel, met als betekenis "ruimte in de openlucht, m.n. speel- en recreatiegebied, pleinen en straten".[797] Een laatste nieuw centraal begrip, *hof*, stond en staat niet letterlijk in de betekenis 'grote ruimte tussen woningen' in de woordenboeken, al komt die in de laatste Koenen "afgesloten ruimte met woningen" er dichtbij, maar dit betreft waarschijnlijk een variant op het *hofje*.[798] Kennelijk is *hof* net als de varianten *binnenhof* en *woonhof* in de hier gebruikte betekenis van 'tussenruimte in

785 Hazewinkel, 1965, p. 2.

786 Onmenselijk, 1965, p. 8.

787 B en W Amsterdam, 1966a, p. 1052; B en W Amsterdam, 1966b, p. 1558; B en W Amsterdam, 1966c ,p. 1561; B en W Amsterdam, 1967a, p. 625; B en W Amsterdam, 1967b, p. 928.

788 Hazewinkel, 1965, p. 2; Röling, 1967, p. 26.

789 Bijlmermeer biedt te weinig voor te veel geld, 1968, p. 7.

790 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, pp. 3, 5; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, pp. 1, 5-6; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 1.

791 B en W Amsterdam, 1966a, p. 1052; B en W Amsterdam, 1966b, p. 1558; B en W Amsterdam, 1966c ,p. 1561; B en W Amsterdam, 1967a, p. 625; B en W Amsterdam, 1967b, p. 928; B en W Amsterdam, 1975, pp. 436, 437, 447; Eerste nieuwbouwplan Bijlmermeer ingediend, 1966, p. 4.

792 B en W Amsterdam, 1975, p. 437; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Stad van morgen werk van vrouwelijke ingenieurs, 1965, p. 5; Er komt tekening in de Bijlmer, 1970, p. 7.

793 Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29.

794 Röling, 1967, p. 26.

795 Voor *groen*: Van Malssen, 1914, pp. 706-707; Koenen, 1916, p. 301; Kruyskamp, 1961, p. 714; Drewes, 1966, p. 379; De Boer, 2006, pp. 406-407; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor park: Van Malssen, 1914, p. 1395; Koenen, 1916, p. 631; Kruyskamp, 1961, p. 1483; Drewes, 1966, p. 816; De Boer, 2006, p. 830; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

796 De Boer, 2006, p. 407; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

797 Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

798 De Boer, 2006, p. 449. Hier wordt echter vooral een *hofje* bedoeld.

een open bebouwing' jargon gebleven. Tot slot werd er ten opzichte van de beschrijvingen van het Plan Zuid dus veel minder gebruikgemaakt van de begrippen *speelplaats* en *sportterrein* (en ook van *gazon* en *plantsoen*), waarschijnlijk omdat deze minder duidelijk herkenbaar waren in de plantekeningen en omdat ze minder centraal stonden in het ontwerp; hun betekenis in de woordenboeken was echter amper veranderd.[799]

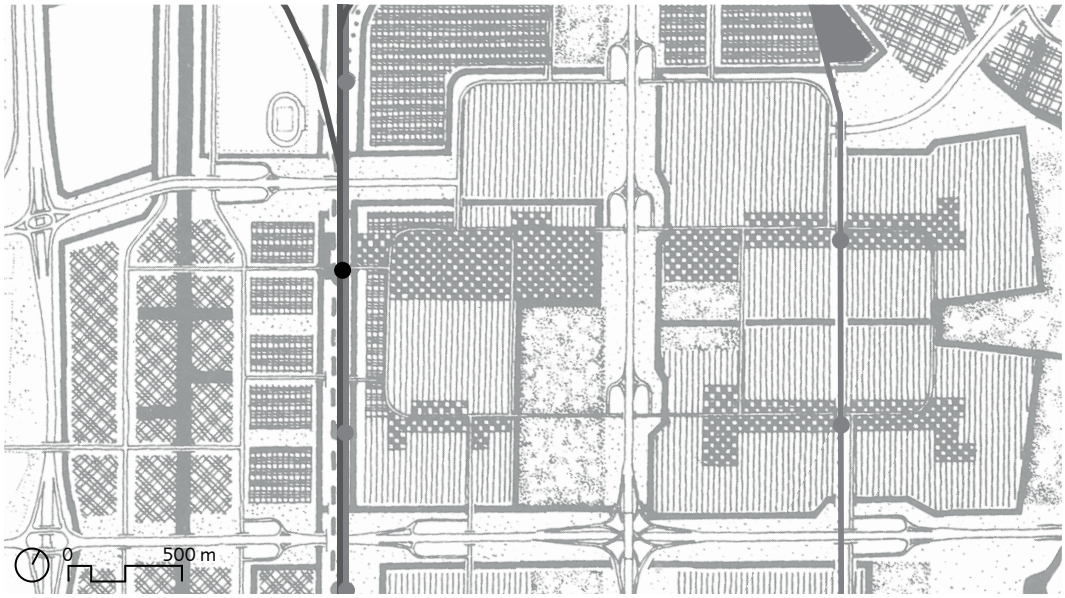
De beplanting werd uiteindelijk zo uitgevoerd zoals beschreven door Laumanns. De globale opzet volgde wel het schema uit de eerste 'Grondslagen' (afbeelding 4.26), met als westelijk wijkpark het Bijlmerpark en als oostelijk wijkpark de Bijlmerweide tegen de Gaasp aan; met dien verstande dat het verbindingsgroen uiteraard niet zo schematisch maar juist overal verspreid tussen de flats terechtkwam, dat het oostelijke buurtpark werd samengevoegd met de Bijlmerweide, dat het westelijke buurtpark uiteindelijk bebouwd werd met laagbouw, dat (mogelijk daarvoor in de plaats) het Bijlmerpark in noordelijke richting werd uitgebreid, dat het noordelijke (niet genoemde) buurtpark richting oosten opschoof, en dat er een extra waterloop kwam in deelplan B en C (afbeelding 4.38 en 4.40).[800] Ook de park- of groenstroken rondom de autowegen werden uiteindelijk gerealiseerd als grastaluds, al werden die bij de verlaging van de (secundaire) dreven weer verwijderd of versmald.



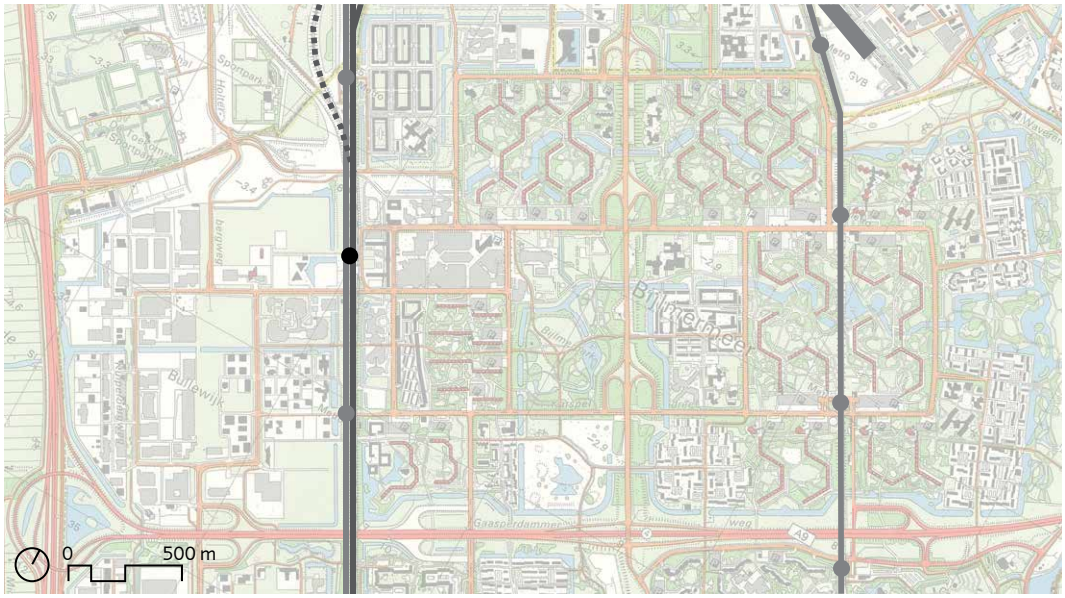
AFBEELDING 4.28 Kruising van '*stadsspoor*' en '*secundaire* weg' uitgevoerd als verhoogde Bijlmerdreef in 1974 (links) en verlaagd in 2013 (rechts), gezien vanuit het noorden, met op de voorgrond Groenhoven en Gouden Leeuw en metrostation Ganzenhoef (links in aanleg), daarachter deelplan E en D met *verbindingsgroen*, rechts Groesbeekdreef (rechts verlaagd en met woonbuurt Gulden Kruis of Kortvoort), en rechts op de achtergrond '*primaire weg*' de verhoogde Gooiseweg en het Bijlmerpark (nu Nelson Mandelapark).

799 Zie de appendix.

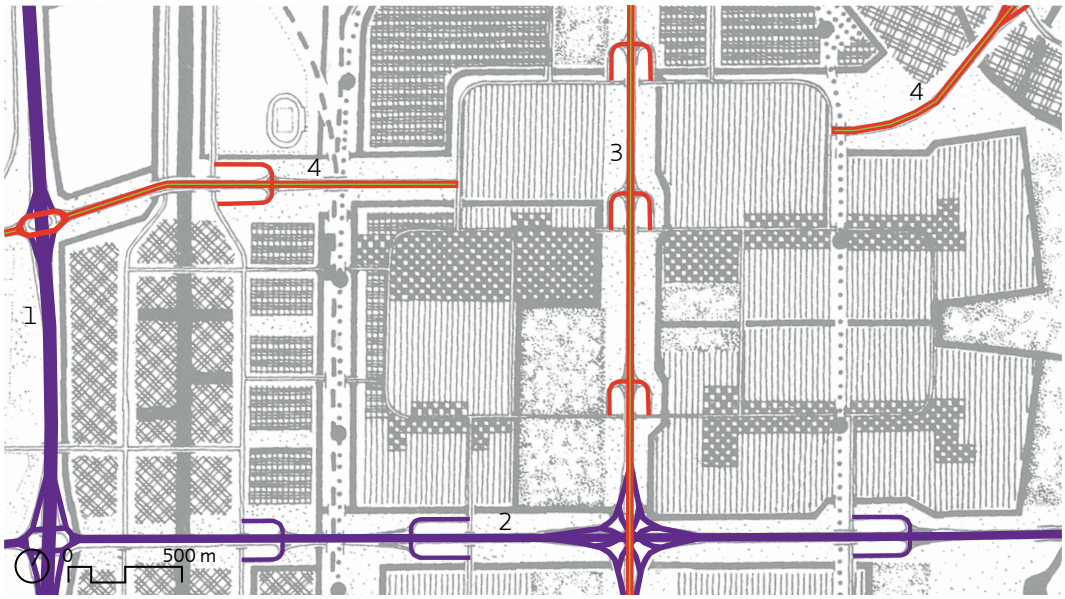
800 De laagbouwbuurten met privétuinen uit het schema zijn met de klok mee Geerdinkhof, Kantershof, Kelbergen en Gulden Kruis of Kortvoort (de laatste bevat ook middelhoogbouw in gesloten bouwblokken). Zie hiervoor en voor de groenaanleg ook: Bureau Monumenten & Archeologie, 2014, p. 12. Het Bijlmerpark heet sinds 23 oktober 2014 Nelson Mandelapark. Zie voor de totstandkoming paragraaf 4.5.1.



AFBEELDING 4.29 Plananalyse ontwerp 1965: *spoorbaan* (zwart) met stations (zwarte cirkels), en *stadsspoor* (grijs) met stations (zwarte en grijze cirkels).

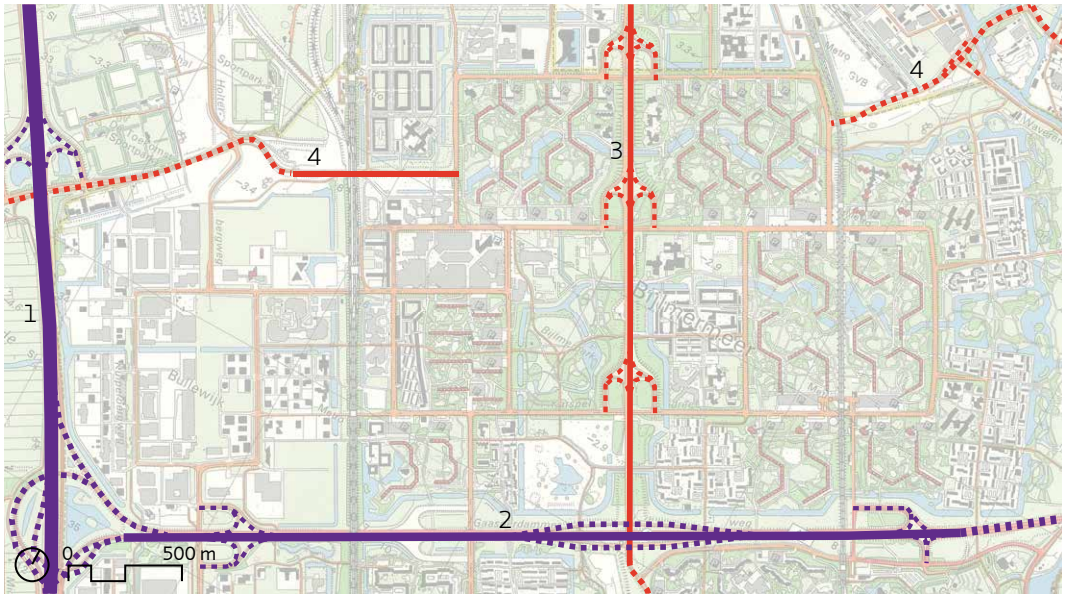


AFBEELDING 4.30 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen in onderbroken lijn: *spoorweg* (zwart) met stations (zwarte cirkels), en *metro* (grijs) met halten (zwarte en grijze cirkels).



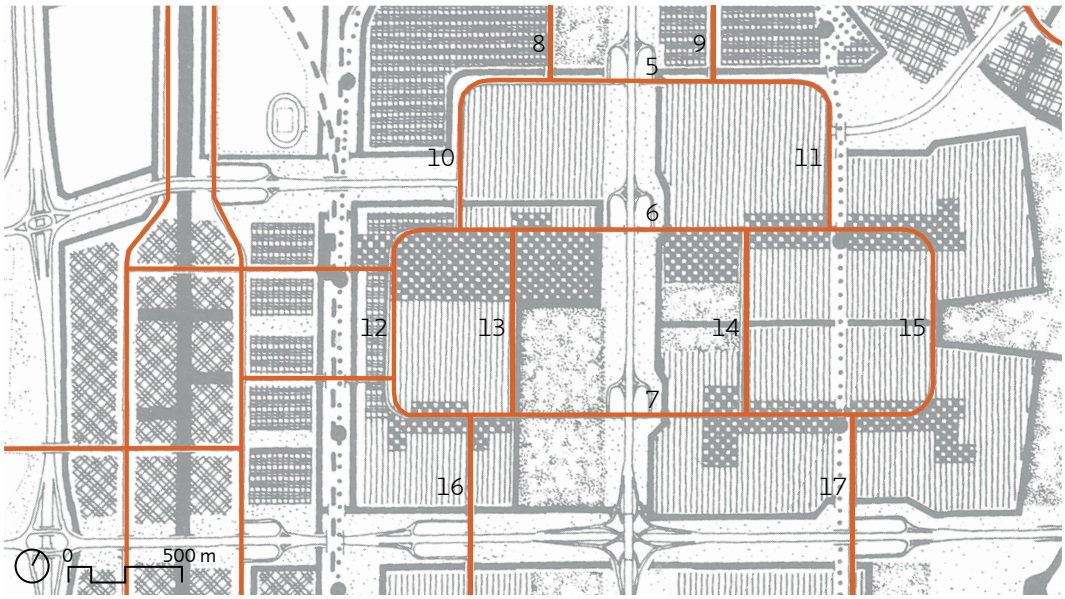
AFBEELDING 4.31 Plananalyse ontwerp 1965: *rijkswegen* (paars) en overige *primaire autowegen* (rood).

1 *rijksweg* 2
2 *tweede ringweg*
3 *verlengde Gooiseweg*, 33,5 meter breed
4 *tangentiële verbinding*, 33,5 meter breed



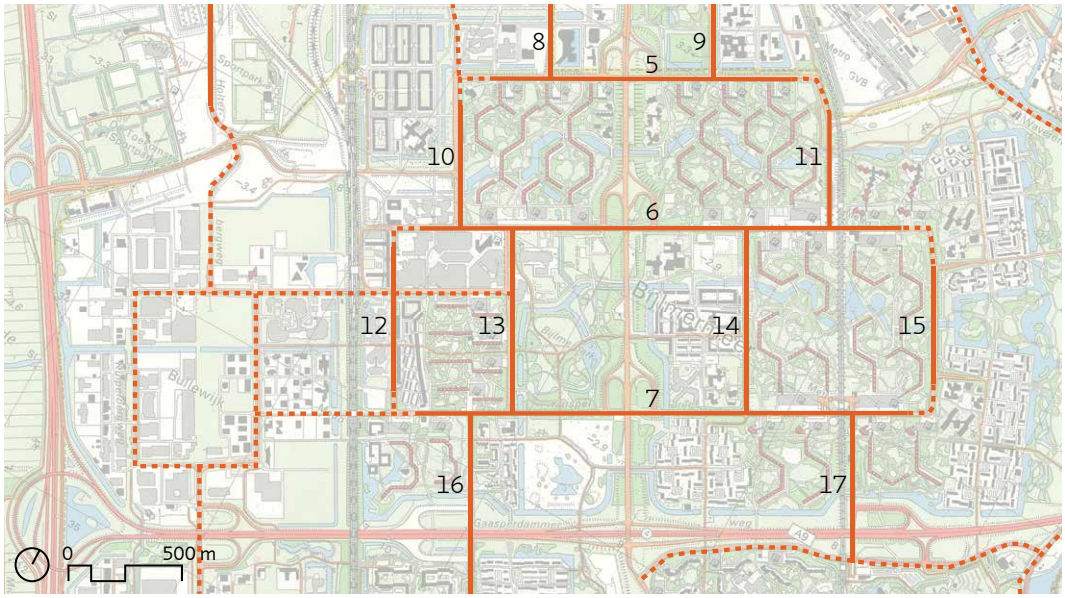
AFBEELDING 4.32 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen in onderbroken lijn: *snelwegen* (paars) en *hoofdontsluitingswegen* (rood).

1 A2
2 A9 (Gaasperdammerweg)
3 Gooiseweg, van 33,5 naar ongeveer 25 meter breed
4 Burgemeester Stramanweg en Provinciale weg, van 33,5 naar ongeveer 20 meter breed



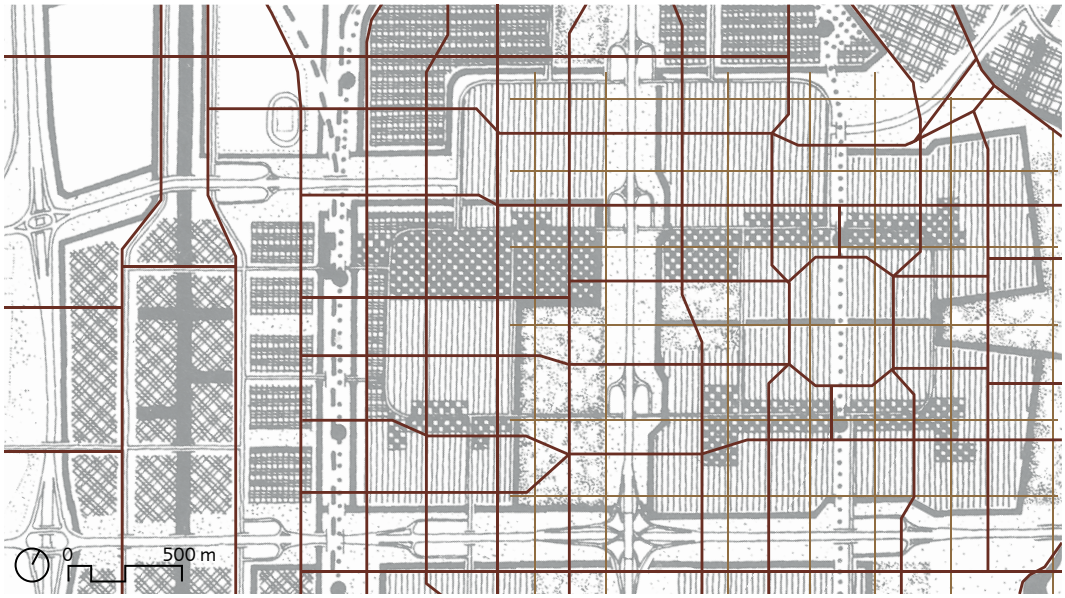
AFBEELDING 4.33 Plananalyse ontwerp 1965: *secundaire autowegen* (oranje).

5 19 meter breed
6 19 meter breed
7 19 meter breed
8 19 meter breed
9 19 meter breed
10 19 meter breed
11 19 meter breed
12 19 meter breed
13 19 meter breed
14 19 meter breed
15 19 meter breed
16 19 meter breed
17 19 meter breed

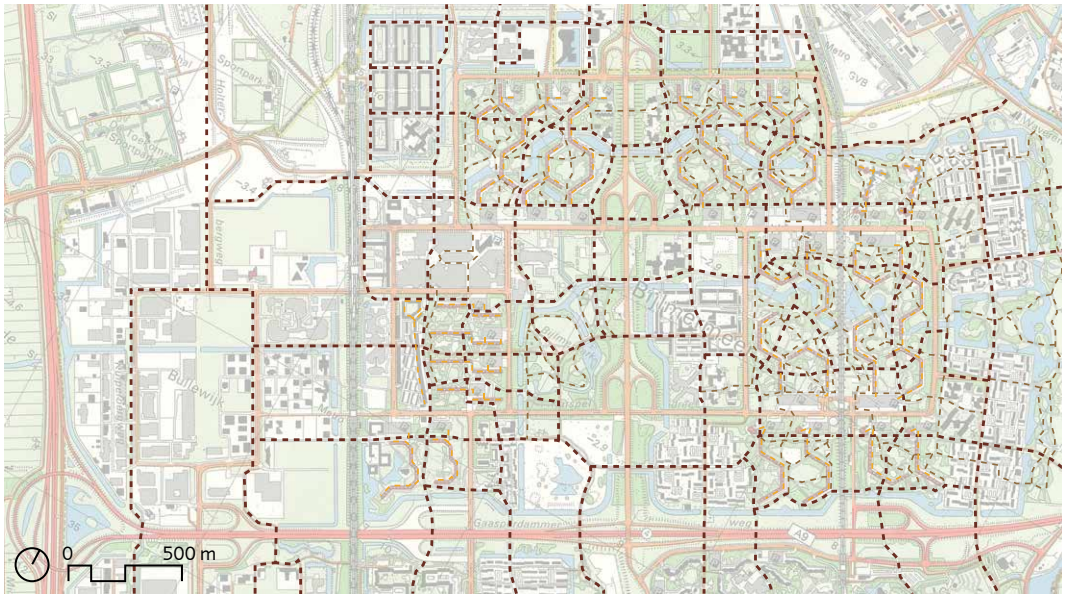


AFBEELDING 4.34 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen in onderbroken lijn: *dreven* of *ontsluitingswegen* (oranje).

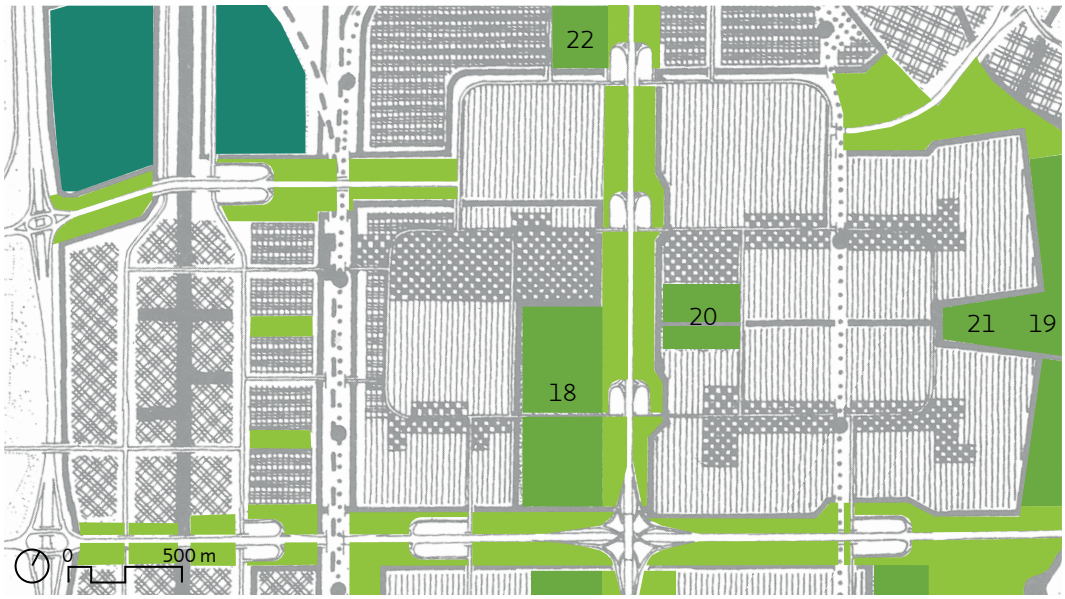
5 Daalwijkdreef
6 Bijlmerdreef
7 Karspeldreef
8 Dubbelinkdreef
9 Bergwijkdreef
10 Dolingadreef
11 Elsrijkdreef
12 Foppingadreef
13 Flierbosdreef
14 Groesbeekdreef
15 's-Gravendijkdreef
16 Huntumdreef
17 Kromwijkdreef



AFBEELDING 4.35 Plananalyse ontwerp 1965: *fiets-* en *voetpaden* (donkerbruin, op basis van afbeelding 4.9) en *voetpaden* (lichtbruin, deel, op basis van afbeelding 4.24).

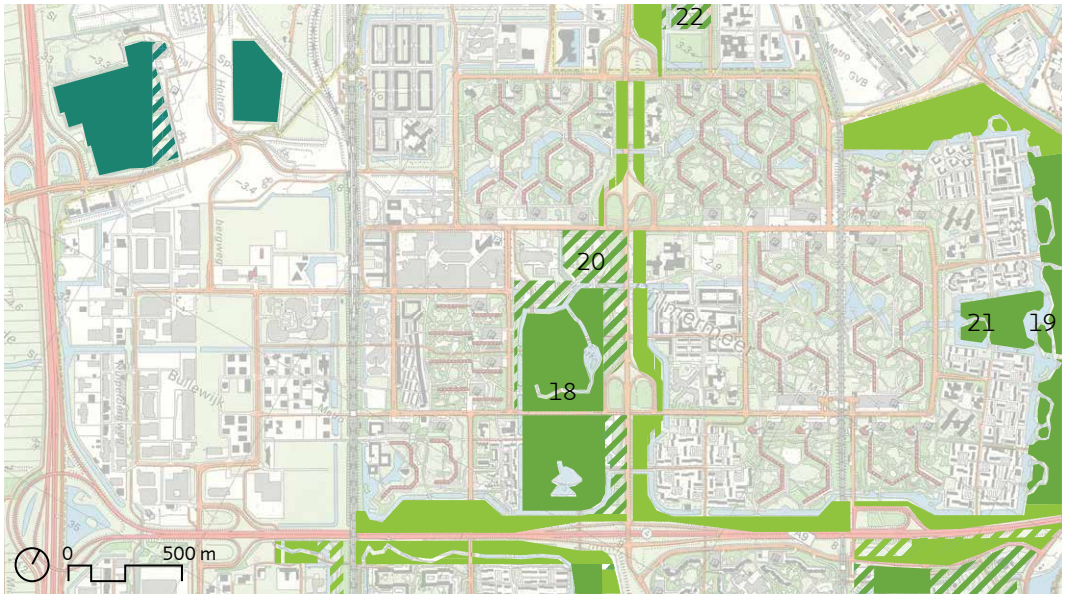


AFBEELDING 4.36 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen (merendeels uitwerkingen ontwerp 1968) in onderbroken lijn: *fiets-* en *voetpaden* (donkerbruin), *voetpaden* (lichtbruin) en *drooglopen* (geel).



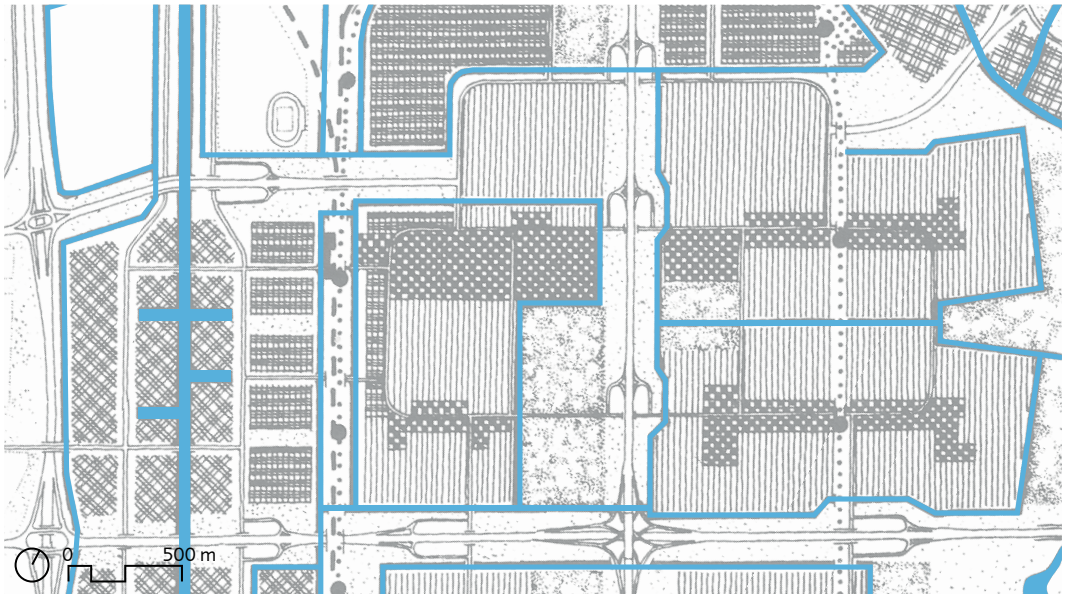
AFBEELDING 4.37 Plananalyse ontwerp 1965: *wijkparken* en *buurtparken* (groen), *sportterreinen* (blauwgroen) en overig *groen* (lichtgroen, het groen in de woongebieden is niet aangegeven).

18 wijkpark
19 wijkpark
20 buurtpark
21 buurtpark
22 (buurtpark)

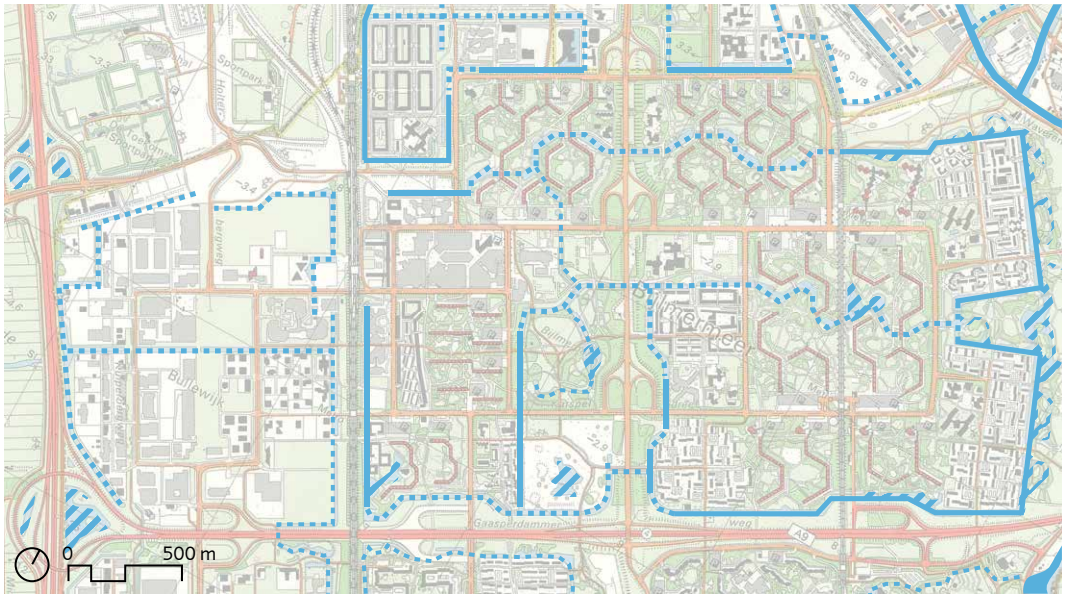


AFBEELDING 4.38 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen in arcering: *parken* (groen), *sportvelden* (blauwgroen) en overig *groen* (lichtgroen, het groen in de woongebieden is niet aangegeven).

18 Nelson Mandelapark
19 Bijlmerweide
20 (samengevoegd met Nelson Mandelapark)
21 (samengevoegd met Bijlmerweide)
22 Bergwijkpark (verplaatst)



AFBEELDING 4.39 Plananalyse ontwerp 1965: *water* (blauw).

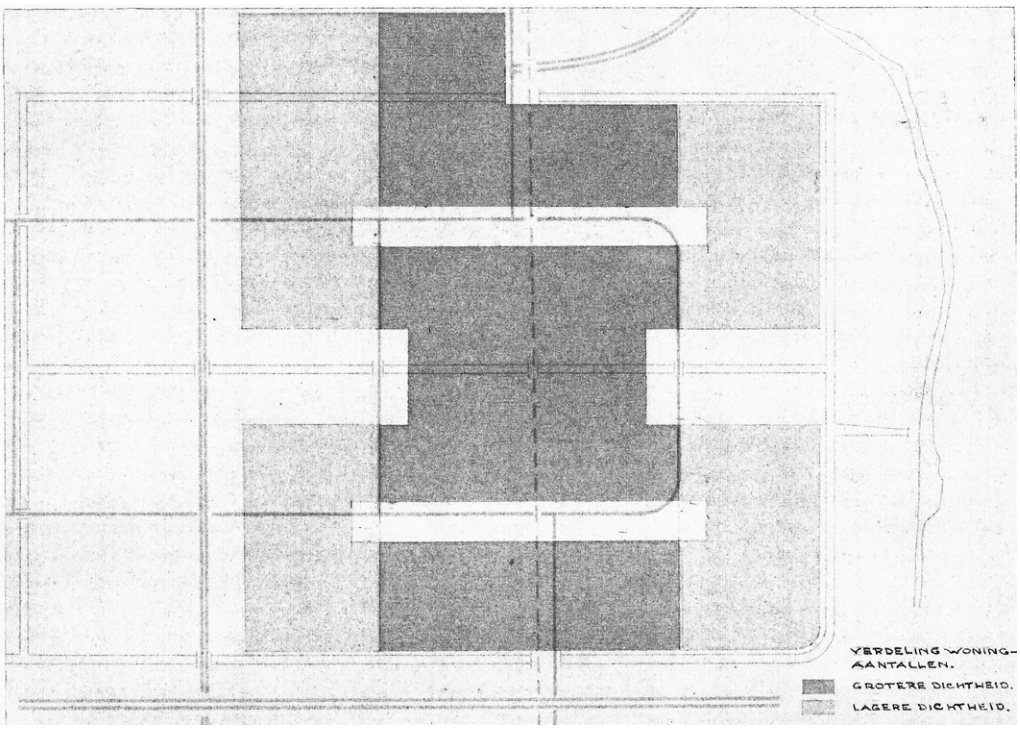


AFBEELDING 4.40 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen (merendeels uitwerkingen ontwerp 1968) in onderbroken lijn of arcering: *water* (blauw).

§ 4.9 Begrippen voor typen bebouwing

§ 4.9.1 *Woning* en *huis*

In de plannen voor de Bijlmermeer kwamen twee soorten woningen voor – in hoogbouw en in laagbouw (zie voor deze begrippen paragraaf 4.9.3) – maar het 'struktuurschema' uit de eerste 'Grondslagen' maakte dit onderscheid niet en toonde alleen 'woonbebouwing' in verticale arcering (afbeelding 4.7). Wel waren de hoogbouw- en laagbouwzones afleesbaar uit het schema over dichtheid dat voor de deelplannen D en E was opgenomen (afbeelding 4.41). Pas met de gedetailleerde plattegronden uit de 'Collectieve blokvoorzieningen' kon de exacte positie afgelezen worden (afbeelding 4.14).



AFBEELDING 4.41 'Verdeling woningaantallen' voor deelplan D en E uit 'Grondslagen' 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

Omdat de hoogbouw veruit in de meerderheid was, bevatten de plantoelichtingen waarschijnlijk veel vaker het woord ***woning*** dan het woord ***huis***. Naar de "8 à 10%" laagbouw werd verwezen met behulp van beide begrippen, als onderdeel van het geplande woningtype: enerzijds "*eengezinshuis*" en anderzijds "*eengezinswoning*", "*patiowoning*", "*beganegrondwoning*" of "*laagbouwwoning*".[801]

801 "Eengezinshuis" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 253; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 4; "eengezinswoning" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252; "patiowoning" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, pp. 1, 4; "beganegrondwoning" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, pp. 1, 3, 4; "laagbouwwoning" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 2.

Bij deze woorden voor de laagbouw vielen de in het vorige hoofdstuk aangetroffen betekenissen van 'woonruimte voor één gezin' en fysiek 'gebouw om in te wonen' samen.

Naar de rest van de woningbouw, de hoogbouw, werd voor het allergrootste deel gerefereerd met "*woning*" of samenstellingen met dit begrip, zoals in de tweede 'Grondslagen' de "gewenste differentiatie" naar hun aantal kamers werd omschreven als "50 procent *5-kamerwoningen*, 30 procent *4-kamerwoningen* en 20 procent *2-kamerwoningen*".[802] Een enkele keer was het woningtype bepalend voor de benaming, zoals in "*etagewoning*" en "*hoogbouwwoning*".[803] Slechts eenmaal, in 'Programma', werd gesproken over "*torenhuizen*" of "*punthuizen*", met "4 *woningen* per verdieping".[804] Hierbij bleef het onduidelijk of met *huis* verwezen werd naar het gehele puntvormige 'woongebouw' of naar de 'woonruimten voor één huishouden' daarin. Hoe dan ook lijkt het woord *huis* ons nu voor zowel de fysieke betekenis van 'hoog woongebouw' als de zelfstandige betekenis van 'hoogbouwwoning' niet voor de hand te liggen. Bijzondere vermelding verdient nog wel de samenstelling "*onderhuis*", die gebruikt werd voor de onderste twee lagen van de hoogbouw (met daarin bergingen, voorzieningen en de droogloop).[805]

Overigens werd voor de laagbouw alleen nog geschreven over "*woningen per hectare*" (in plaats van bij Berlage: *huizen per hectare*); in de besprekingen van het Bijlmermeerteam werd deze vaste verbinding ook voor de hoogbouw gebruikt.[806] Dit lijkt een aanwijzing dat bij *woning* de abstracte betekenis 'verblijf' minder pregnant was en het woord ook concreter gebruikt kon worden.

Tijdgenoten gebruikten de begrippen *huis* en *woning* op vergelijkbare wijze. Ook door hen werden *eengezinshuis* en *eengezinswoning* door elkaar gebruikt. Het woord *patiowoning* werd slechts eenmaal gebruikt door tijdgenoten, in het bestemmingsplan van deelplan A. Voor de 'woonruimten voor één huishouden' in de hoogbouw werd het woord *woning* uiteraard veel gebruikt; door journalisten en voorlichters ook veelvuldig met de aanduiding van het aantal kamers. Ook dook de samenstelling "*flatwoning*" tweemaal op; iets vaker werd het woord "*flat*" in zijn oorspronkelijke betekenis van 'op één verdieping gelegen woning' gebruikt.[807] Bij de ontwerpers kwam dit woord niet voor. Door tijdgenoten werd voor de hoogbouwwoningen ook opvallend vaak het woord "*huis*" gebruikt, met name door journalisten en voorlichters.[808] Een voorbeeld van een samenstelling is het bijzonder klinkende "*tweekamerhuis*" voor een 'woonruimte voor één huishouden' in de hoogbouw.[809] Voor de hoogbouw als geheel gebruikten tijdgenoten het woord *huis* niet, maar in het rapport van de Commissie Hoogbouw-laagbouw had wel de samenstelling *meergezinshuis* gestaan.[810]

802 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 258.

803 "Etagewoning" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, pp. 9, 10; "hoogbouwwoning" in: Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1.

804 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 3. Zie verder paragraaf 4.9.3.

805 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 4.

806 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, pp. 1, 4, Bijlage; Koevoets, 1966, p. 5.

807 "Flatwoning" in: Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; Rothuizen, 1970, p. 51; "flat" 'flatwoning' in: Verkeersdeskundige ir. R. Goudappel, 1965, p. 6; B en W Amsterdam, 1975, p. 423; Er komt tekening in de Bijlmer, 1970, p. 7; Van Rooy & Jungschleger, p. 15; Rothuizen, 1970, pp. 50, 51, 61, 63; Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, p. 18. Zie voor *flat* in de betekenis 'flatgebouw' paragraaf 4.9.3.

808 Verkeersdeskundige ir. R. Goudappel, 1965, p. 6; Rothuizen, 1970, pp. 52, 56, 62, 63; Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965, p. 3; Bijlmermeer: stad van de toekomst, 1965, p. 7; Stad van de toekomst, 1965, p. 3; Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; Er komt tekening in de Bijlmer, 1970, p. 7; Polak, 1970, p. 17; Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, pp. 2, 16; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 3.

809 Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965, p. 3.

810 Mentzel, 1989, p. 96; Van Kessel & Palstra, p. 24.

Het woord *onderhuis* voor de onderste lagen werd wel vaak overgenomen door bestuurders, journalisten en voorlichters. Vergeleken met de tijd van Berlage ontbrak in de jaren zestig de klasse-indeling van de woningen; wel kwam de kwalificatie *woningwetwoning* bij journalisten en voorlichters enkele keren voor.

Wanneer we de begrippen *woning* en *huis* bekijken in contemporaine en tegenwoordige woordenboeken blijken er kleine ontwikkelingen te zijn. Voor *woning* lag de nadruk nog steeds op de betekenis "verblijf" of "plaats om in te wonen"; de abstracte betekenis 'verblijf' staat tegenwoordig niet meer in de Van Dale en deze specificatie sluit dus aan bij het hier al geconstateerde concretere gebruik.[811] Bij *huis* ging het (met name bij Van Dale) zoals gezegd vooral om het fysieke 'gebouw' of 'bouwwerk' dat diende als 'verblijfplaats' of "tot woning", maar de Van Dale uit 1961 vermeldde (en vermeldt) ook "iemands woning (zonder dat bepaaldelijk aan een gebouw wordt gedacht)".[812] Deze meer conceptuele betekenis bestond dus naast de fysieke en zelfstandige betekenissen. Ondanks het feit dat de woordenboekbetekenissen sinds de jaren zestig niet veranderd zijn, doen samenstellingen als *tweekamerhuis* (zelfstandige 'woonruimte voor één huishouden'), *punthuis* en *torenhuis* (beide zelfstandige 'woonruimte' of fysiek 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens') en *meergezinshuis* ('woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens') nu enigszins vreemd aan – al is het in het alledaags taalgebruik wel normaal om 'iemands woning' een *huis* te noemen (denk ook aan het woord *thuis*). De oorspronkelijke betekenissen van *huis* en *woning* zijn zoals gezegd goed zichtbaar aan de etymologische herkomst van vormen die respectievelijk 'bedekken' en 'verblijven' betekenen.[813]

Van de samengestelde begrippen is verder vooral het koppel *eengezinswoning-eengezinshuis* interessant. Geen van deze woorden stond in de tijd van Berlage al in de woordenboeken, maar in de jaren zestig was *eengezinswoning* wel opgenomen (en nu nog steeds).[814] In de Van Dale stond achter de betekenis vermeld "(juister *eengezinshuis*)", maar curieus genoeg stond dat woord juist niet in het woordenboek (het komt slechts voor in de latere Van Dale).[815] Mogelijk vond de woordenboekopsteller dat een samenstelling op *-huis* de woning voor één gezin beter vertegenwoordigde, omdat het abstracte 'verblijf' hier samenviel met het fysieke object. Ook het door de Commissie Hoogbouw-laagbouw gebruikte *meergezinshuis* stond overigens in de Van Dale, met als betekenis "woonhuis waarin twee of meerdere woningen geheel of gedeeltelijk boven elkaar zijn gelegen"; een betekenis die nu vermeld wordt bij *meergezinswoning*.[816]

De *patiowoning* had zijn entree ook nog niet gemaakt in het woordenboek; sterker nog: de eerste vermelding in kranten dateert pas uit 1963.[817] Het woord *patio* stond overigens al wel in de Van Dale, inclusief de Spaanse herkomst, en tegenwoordig is *patiowoning* ook opgenomen.[818]

811 Van Malssen, 1914, p. 2004; Koenen, 1916, p. 971; Kruyskamp, 1961, p. 2400; Drewes, 1966, pp. 1313-1314; De Boer, 2006, p. 1316; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Zie ook paragraaf 5.9.1.

812 Van Malssen, 1914, pp. 812-813; Koenen, 1916, p. 349; Kruyskamp, 1961, pp. 825-826; Drewes, 1966, p. 437; De Boer, 2006, p. 464; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

813 Zie paragraaf 3.9.1, 5.9.1, de appendix en: http://www.etymologiebank.nl.

814 Kruyskamp, 1961, p. 500; Drewes, 1966, p. 261; De Boer, 2006, p. 829; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

815 Kruyskamp, 1961, p. 500; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

816 Kruyskamp, 1961, p. 1182; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

817 Zie: http://www.delpher.nl.

818 Kruyskamp, 1961, p. 1493; De Boer, 2006, p. 837; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

Samenstellingen als *twee-*, *drie-*, *vier-* en *vijfkamerwoning* stonden in de jaren tien nog niet in de woordenboeken, maar waren vijftig jaar later kennelijk voldoende ingeburgerd om opgenomen te worden in de Van Dale.[819]

Zoals aangegeven was de oorspronkelijke betekenis van het Engelse leenwoord *flat* 'op één verdieping gelegen woning, etagewoning' (vergelijk Engels *flat* 'vlak'); het is voor het eerst aangetroffen in de Van Dale uit 1914, en al snel ontstond ook de samenstelling *flatwoning*.[820] Via de tussenstap *flatgebouw* (voor het eerst aangetroffen in 1926) ontstond vervolgens de louter Nederlandse betekenisuitbreiding naar 'gebouw met etagewoningen'; *flat* in deze betekenis is voor het eerst aangetroffen in de Van Dale uit 1950.[821] In de woordenboeken uit de jaren zestig stonden *flat*, *flatgebouw* en *flatwoning* alle drie vermeld, waarbij *flat* inderdaad ook 'flatgebouw' kon betekenen (bij Koenen was dat zelfs de eerste betekenis); sindsdien zijn de betekenissen onveranderd.[822] Tegenwoordig worden *flatwoningen* meestal aangeduid met *appartement*, maar dit woord werd door ontwerpers en tijdgenoten nog niet gebruikt.

§ 4.9.2 *Openbare* en *bijzondere voorzieningen*: *centrum*, *garage*, *industrie* en *I.C.G.*

In het 'struktuurschema' uit 1965 stond de 'centrumbebouwing' aangegeven als zwarte vlakken met witte stippen (afbeelding 4.7). Dit werd in de eerste 'Grondslagen' uitgewerkt onder het kopje "Uitgangspunten voor de ***centra***": er werd gekozen voor "een concentratie van ***voorzieningen***" in "*buurtcentra*, die onderdelen van de verschillende wijken zijn, [waarin] niet alleen [zijn] opgenomen de *winkels* en kleinere *bedrijfjes*, nodig voor deze wijken, maar tevens de *kerken*, *sociaal-culturele gebouwen*, *hulpposten van openbare diensten*, enz.".[823] Dit zou "tevens een concentratie van alle 'beweeg' [opleveren], zodat in deze *centra* een maximum aan stedelijkheid en 'gezelligheid' wordt bereikt".[824] De "*scholen*" waren "geprojecteerd op terreinen in de onmiddellijke nabijheid van deze buurtcentra" en maakten op de tekening dus ook onderdeel uit van de "centrumbebouwing".[825] Dit is ook goed te zien in het schema van de buurtcentra dat de ontwerpers hadden toegevoegd voor de deelplannen D en E (afbeelding 4.42). Hierin is te zien dat de twee geplande buurtcentra op 300 meter van de waterstructuur gedacht waren, als een langgerekte zone in een soort haltervorm, met van west naar oost genoteerd *scholen*, *winkels*, *kerken*, *sociale instellingen*, *bedrijven*, *winkels* en *scholen*, met in het midden van die min of meer symmetrische reeks tevens de metrohalten, en aan weerszijden langs de lange zijkanten eveneens de *parkeer**garages***.[826] Naast de buurtcentra maakte de eerste 'Grondslagen' melding van het "grote *stadsdeelcentrum*" met daarin "de *voorzieningen van sociaal-culturele aard*, alsmede het *hoofdwinkelcentrum*"; dat laatste "fungeert niet alleen als zodanig voor de gehele zuidoostlob (110.000 inw.), doch is tevens *buurtcentrum* voor de inwoners in de directe omgeving".[827]

819 Kruyskamp, 1961, pp. 2113, 2256, 2259; vreemd genoeg ontbrak *driekamerwoning* en stonden *vierkamerflat* en *vijfkamerflat* ook vermeld. Deze woorden ontbraken bij Koenen.

820 Van Malssen, 1914, p. 532; zie ook: http://www.etymologiebank.nl.

821 Zie: http://www.etymologiebank.nl. Zie verder paragraaf 4.9.3.

822 Kruyskamp, 1961, p. 553; Drewes, 1966, p. 299; De Boer, 2006, p. 330; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

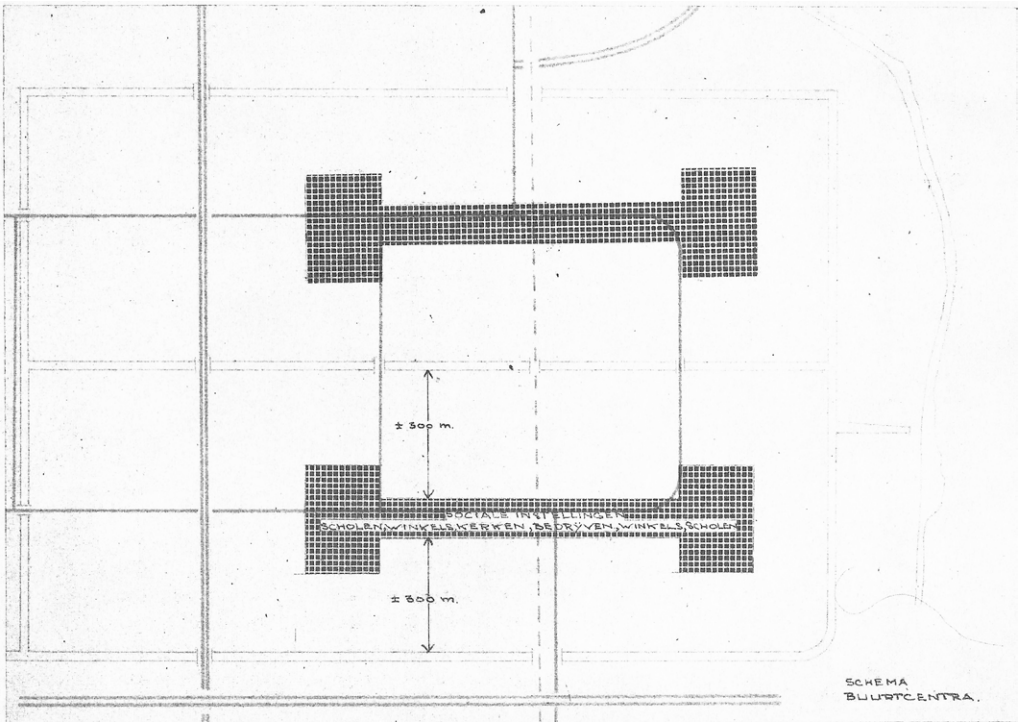
823 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252.

824 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252.

825 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252.

826 De parkeergarages stonden dus niet apart op de plantekening.

827 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 252-253.



AFBEELDING 4.42 'Schema buurtcentra' voor deelplan D en E uit 'Grondslagen' 1965 door Afdeling Stadsontwikkeling, Publieke Werken.

Tot slot werden er in het 'struktuurschema' uit de eerste 'Grondslagen' rondom de Bijlmermeer andere functies aangewezen (afbeelding 4.44): in het westen en noordoosten 'terreinen ten behoeve van *handel en nijverheid*' (volgens het 'struktuurschema') of "***industriegebied***" (volgens de tekst), en in het westen en noorden 'terreinen voor *bijzondere voorzieningen*' (volgens het 'struktuurschema') of "***openbare*** en ***bijzondere voorzieningen***" (volgens de tekst, ook "*bijzondere bestemmingen*"); op de vermelding van hun programma van respectievelijk "250 ha." en "200 ha." na werden beide functies verder echter nergens toegelicht.[828] Onder de tweede functie vielen in de overige plantoelichtingen onder meer *scholen* en *kerken*, maar die waren zoals gezegd in de centra gepland en niet in de aangegeven zones in het westen en noorden; deze gebieden bleven dus onuitgewerkt.

De tweede 'Grondslagen' was over de invulling van de voorzieningen nog onduidelijker: het woord *centrum* werd niet gebruikt, maar ernaar werd telkens verwezen met de hermetische woordgroep "*inrichting voor het collectieve gebruik*; (*parkeergarages*, *inrichtingen* van *commercie*, *sociale* en *culturele* zorg) (afgekort voorlopig ***I.C.G.***)".[829] Deze afkorting werd vervolgens nog acht keer gebruikt, alsof voor de lezer volkomen duidelijk was wat ermee bedoeld werd. De positie van de I.C.G.'s was "langs de secundaire wegen", maar over de vorm en de precieze inhoud was het document uiterst vaag, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de volgende 'beeldkwaliteitsregel': "De bouwlichamen zullen bij hun dimensionering, karakterisering, detaillering, geleding, materiaalkeuze en kleur dienen te worden afgestemd binnen een vooraf kenbaar gemaakt kader."[830]

828 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 249.

829 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 255.

830 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, pp. 255, 259.

In de plantoelichting over het 'Programma' werd gesproken over het "*hoofdcentrum* en *subcentra*".[831] Mulder noemde in haar toelichting de "vier winkelcentra", waarvan het vierde bedoeld was als het "grote *winkelcentrum*" of "*hoofdwinkelcentrum*".[832] Aan de kant van het station moesten "*horeca*" en "*hotels*" komen, en aan de kant van het park was ruimte voor het "sociaal-culturele deel, waarin o.m. een *schouwburg*, *bioscoop* en *zwembad* thuishoren", en tevens voor het "*bestuurscentrum*".[833] Bij de overige winkelcentra waren ook de "*scholen*, *kerken*, *wijkgebouwen*, *bibliotheken* en andere *bijzondere voorzieningen*" geprojecteerd.[834]

In het document 'Collectieve blokvoorzieningen' werd de hiërarchie van de voorzieningen zoals gezegd het duidelijkst getekend en benoemd op drie niveaus (zie afbeelding 4.14): het "*hoofdcentrum*" of "*stadsdeelcentrum*" voor de gehele Bijlmermeer (30.000 woningen), het "*buurtcentrum*" (voor circa 5000 woningen), en het "*centrum in de woongroep*" (de flats bij één parkeergarage, ongeveer 400 woningen) oftewel de "*kleine concentratie van 'collectieve' ruimten*".[835] Voor het hoofdcentrum werd gedacht aan "een *winkel-* en *zakencentrum*, een *bestuurs-* en *openbare dienstencentrum*, een *sociaal-cultureel centrum*, alsmede een *scholengemeenschap* voor voortgezet onderwijs".[836] De buurtcentra vormden "'clusters' van gebouwen tussen of onder de *parkeergebouwen*"; saillant is de volgende toevoeging, waaruit de verander(en)de betekenis van het woord *centrum* blijkt: "Het '*buurtcentrum*' is derhalve een fysiek begrip, in tegenstelling tot '*wijkcentra*', die in onze stad een organisatorisch begrip vormen."[837] Hieraan en aan het woord *winkelcentrum* is te zien dat *centrum* hier niet vooral werd gebruikt in de zin van 'stadsmiddelpunt, binnenstad', maar als 'gebouw(encomplex) van samenkomst'. Als voorbeelden van onderdelen van de buurtcentra werden in algemene zin genoemd *kerken*, *dienstencentra* (waaronder doktherspraktijken), *jongerencafés* en *-sociëteiten* en kleine *sporthallen*; de laatste "mogelijkerwijs [...] gecombineerd tot z.g. *vrije-tijdscentra*".[838] Grote *sporthallen*, een *zwembad* en een *schouwburg* zouden thuishoren in het hoofdcentrum.[839] Voor de "*collectieve blokvoorzieningen*" – de focus van de nota – waren tekeningen opgenomen (waaronder afbeelding 4.15 en 4.16) en werden allerlei mogelijkheden voor de uitwerking toegelicht: "*buffet* met zitgelegenheid, *nevenruimte* bij buffet (*sociëteit*), *hobbyruimten* (*jeugdhonken*), *kinderbewaarplaats*, *ruimte voor sport en spel*, *huiswerkruimte*, *spreekkamer*, *repetitielokaal* c.q. *muziekstudeerkamer*, *jongerensociëteit*, *speelruimte* voor kinderen, *logeerkamers*."[840]

Tijdgenoten gebruikten ook voor de openbare en overige bebouwing ongeveer dezelfde termen. Met name de hoofdbegrippen kwamen veel voor, in dezelfde betekenissen. Zo gebruikten ze net als de ontwerpers naast het ongelede woord *centrum* verschillende samenstellingen: *(hoofd)winkelcentrum*, *hoofdcentrum*, *buurtcentrum*, en in de bestemmingsplannen *centrumbebouwing*, alles vooral rond de basisbetekenis 'gebouw(encomplex) van samenkomst'. De voorlichtingsfolders waren uiteindelijk het meest specifiek over de centra. In *Toekomst te huur* werd gesproken over "een groot *winkelcentrum*" met "grote *warenhuizen* en *banken*", in de buurtcentra "de *scholen*, de *winkels*, de *medische centra* – een nieuw begrip, dat in de Bijlmer inhoud krijgt – en de *kerken*", en aan de "droogloop"

831 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1.
832 Mulder, 1965, pp. 8-9.
833 Mulder, 1965, p. 9.
834 Mulder, 1965, p. 9.
835 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 2, 5. Zie voor deze niveaus ook paragraaf 4.7.2.
836 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 5.
837 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 6.
838 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 6-8.
839 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 7.
840 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 8-11.

"*clublokaaltjes*, *sportzaaltjes*, *koffiebars* en andere *dienstverlenende instellingen*" en eveneens de "*parkeergarages*".[841] De drie folders *Bouwen en wonen in Amsterdam* noemden "het *hoofdcentrum*, *scholen*, *kerken*, *kantoren* en *winkels*" bij elkaar, als onderdeel van de "200 ha voor bijzondere bestemmingen", en omschreven eveneens "een groot *winkelcentrum* en een *cultureel centrum* (met straks een *bioscoop* en een *zwembad*)".[842] Voor de delen D en E werden de *buurtcentra* het meest uitvoerig beschreven:

"In het noordelijk deel van plan D is rekening gehouden met de vestiging van: twee *supermarkten*, drie *kruideniers*, twee *melkhandels*, vier *groentezaken*, drie *bakkers*, twee *banketbakkers*, drie *slagers* en acht andere *winkels*. In het zuidelijk deel van plan D: een *supermarkt*, drie *kruideniers*, twee *melkhandels*, twee *groentewinkels*, twee *bakkers*, een *banketbakker*, drie *slagers* en zes andere *winkels*. In het noordelijk deel van plan E: een *supermarkt*, drie *kruideniers*, twee *melkhandels*, twee *groentewinkels*, twee *bakkers*, een *banketbakker*, twee *slagers* en vijf andere *winkels*. In het zuidelijk deel van plan E: een *supermarkt*, drie *kruidenierszaken*, twee *melkwinkels*, twee *groentewinkels*, twee *bakkers*, een *banketbakker*, twee *slagers* en zes andere *winkels*. In iedere woonwijk is bovendien ruimte gereserveerd voor de vestiging van *kapsalons*, *wasserettes*, *cafetaria's*, *restaurants*, *koffiehuizen* en *reparatie-inrichtingen*. Ook zal er gelegenheid zijn tot vestiging van *openbare leeszalen*, *praktijkruimten* voor artsen, kleine *kantoren*, *bankfilialen* enz. De wijken D en E krijgen hun eigen *scholen*. Ten westen van de langs plan D lopende secundaire weg – die door de kinderen via onderdoorgangen kan worden gepasseerd – komt een *scholencomplex* voor kleuter- en lager onderwijs. Openbaar, christelijk en katholiek onderwijs zal hier in één complex tezamen worden gebracht. Het vervolgonderwijs (lts, mavo, havo en atheneum) wordt geconcentreerd in een centraal in de Bijlmermeer gelegen *scholengemeenschap*."[843]

Een begrip dat eveneens veel aandacht kreeg van tijdgenoten was *garage*. Zowel dat ongelede woord als de samenstelling *parkeergarage* werd ongeveer evenveel gebruikt, en daarnaast kwam net als bij de ontwerpers de samenstelling *parkeergebouw* voor. Voorlichters waren opnieuw het meest concreet over de "*parkeergebouwen*" of "*parkeergarages* [...], bestaande uit meerdere verdiepingen, [met een] capaciteit van [...] 1½ auto per gezin [en] bezoekers [...] op het dak".[844] Vreemd genoeg maakten B en W in het bestemmingsplan uit 1975 onderscheid tussen "*parkeergebouw*: gebouw dat uitsluitend dient voor het parkeren van auto's" en "*parkeergarage*: onderdeel van een gebouw, bestemd voor het parkeren van auto's".[845] Of daarmee echt een verschil duidelijk werd is de vraag; volgens journalist W. Rothuizen had de Bijlmermeer met "*parkeergebouw*" "zo zijn eigen jargon".[846]

Diezelfde kwalificatie gebruikte Rothuizen voor de "*collectieve ruimtes*".[847] De abstracte termen *inrichting (voor het collectieve gebruik)* of *I.C.G.* werden niet overgenomen door tijdgenoten. Het bijvoeglijk naamwoord *collectief* werd echter wel overgenomen in de combinatie "*collectieve ruimten*",

841 Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, pp. 2, 15, 16, 27.

842 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 7; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 11.

843 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 11-12.

844 O.a.: Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, pp. 2, 4; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 5.

845 B en W Amsterdam 1975, p. 426

846 Rothuizen, 1970, p. 53.

847 Rothuizen, 1970, p. 53.

ook in het bestemmingsplan, en datzelfde gold voor de verbinding "*collectieve voorzieningen*".[848] Door B en W werden de "*verenigingsruimten*" of "voor verhuur bestemde ruimten" aan de binnenstraat in de beschrijving van de deelplannen A, B, C en E ook "*selfsupporting objecten*" genoemd, daarmee duidelijk makend dat ze financieel "zelfdekkend" dienden te zijn.[849] Ook de voorlichtingsfolders besteedden aandacht aan de invulling van de collectieve ruimten aan de binnenstraat. Genoemd werden "verenigingslokaliteiten", waarbij gedacht werd aan "*praktijkruimten*" en "*hobbyruimten*", en "aan bijvoorbeeld een *bejaardensociëteit* en aan een *kindercrèche*, aan *huiswerkruimten*, *clublokalen* en *ateliers* voor kunstenaars".[850]

De andere begrippen van de ontwerpers werden veel minder gebruikt door tijdgenoten. Het woord "*voorziening*" werd door tijdgenoten ook slechts in enkele teksten gebruikt, waaronder het bestemmingsplan.[851] De verbindingen "*openbare voorzieningen*" en "*collectieve voorzieningen*" kwamen beide maar twee keer voor, waaronder in het bestemmingsplan.[852] Met "*bijzonder*" kwam alleen de combinatie "*bijzondere bestemmingen*" voor, slechts in het bestemmingsplan en werd uitgelegd als "gebouwen voor de *openbare dienst*, gebouwen voor *onderwijs*doeleinden, *kerken*, *verenigingsgebouwen*, *winkels* en *bedrijfsruimten*".[853] Het woord *bijzonder* betrof hier dus (in tegenstelling tot bij Berlage) vooral de functie.[854] Ook de term *industrie* werd slechts door B en W gebruikt in het bestemmingsplan.[855] Opvallend genoeg kwamen de woorden *bedrijf* en *kantoor* niet voor bij de ontwerpers (beide slechts eenmaal als verkleinwoord); het eerste woord kwam wel voor bij bestuurders, het tweede alleen in de voorlichtingsfolders.

Wanneer we naar de woordenboeken kijken, valt op dat het woord *voorziening* in de jaren zestig alleen nog in de abstracte betekenis "het voorzien" in de woordenboeken stond en nog niet in de 'stedebouwkundige' zin van "instelling"; kennelijk was het dus meer jargon dan tegenwoordig.[856] De bijvoeglijke naamwoorden *openbaar* en *bijzonder* hadden sinds de jaren tien geen grote veranderingen ondergaan.[857] Het bijvoeglijk naamwoord *collectief* – veelvuldig gebruikt, waaronder in de afkorting *I.C.G.* – stond en staat in alle onderzochte woordenboeken in de betekenis 'gemeenschappelijk' (van oorsprong betekent het letterlijk 'verzameld, bij elkaar gebracht').[858] Dat *centrum* inmiddels een extra betekenis had gekregen, namelijk "gebouw van samenkomst" (die in de tijd van Berlage nog ontbrak), blijkt ook uit de woordenboeken uit de jaren zestig, waarbij Koenen vermeldde: "thans ook

848 "Collectieve voorzieningen" in: Pruys, 1968, p. 2; B en W Amsterdam, 1975, p. 448; Rothuizen, 1970, p. 51; "collectieve ruimte" in: Gemeenteraad, 1970, pp. 2780-2785; B en W Amsterdam, 1975, pp. 427, 440, 446; Van Rooy & Jungschleger, 1970, p. 15; Rothuizen, 1970, pp. 50, 53, 66.

849 B en W Amsterdam, 1966a, pp. 1052, 1053; B en W Amsterdam, 1966b, pp. 1558, 1559; B en W Amsterdam, 1966c, pp. 1561, 1562; B en W Amsterdam, 1967b, pp. 928, 929.

850 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 7; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, p. 7

851 Planologen: "Bijlmermeer is stad van de toekomst", 1965, p. 2; Gemeenteraad Amsterdam, 1971, pp. 1409, 1417; B en W Amsterdam, 1975, pp. 432, 442, 443, 448, 449, 464, 466; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; Rothuizen, 1970, p. 51.

852 B en W Amsterdam, 1975, pp. 448, 449.

853 B en W Amsterdam, 1975, p. 439.

854 Zie paragraaf 3.9.2.

855 B en W Amsterdam, 1966d, p. 3

856 Kruyskamp, 1961, p. 2306; Drewes, 1966, p. 1264; De Boer, 2006, p. 1264; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

857 Voor *openbaar*: Van Malssen, 1914, p. 1318; Koenen, 1916, p. 602; Kruyskamp, 1961, pp. 1390-1391; Drewes, 1966, p. 771; De Boer, 2006, p. 789; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; voor *bijzonder*: Van Malssen, 1914, p. 271; Koenen, 1916, p. 106; Kruyskamp, 1961, p. 266; Drewes, 1966, p. 128; De Boer, 2006, p. 135; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

858 Van Malssen, 1914, p. 383; Koenen, 1916, p. 154; Kruyskamp, 1961, p. 379; Drewes, 1966, p. 188; De Boer, 2006, p. 202; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

steeds meer (i.p.v. centrale) als tweede lid in samenstellingen, vermoedelijk naar Engels voorbeeld".[859] Mogelijk ontstond de betekenis via de samenstelling *winkelcentrum*, dat zelf waarschijnlijk een leenvertaling was van Amerikaans-Engels *shopping centre*; inderdaad vaak een gebouwencomplex (zelfs buiten de stad). *Garage* stond in de tijd van Berlage al in de woordenboeken en kende weinig betekenisontwikkeling, al was in de jaren zestig ook de samenstelling *parkeergarage* opgenomen in de Van Dale.[860] Hetzelfde gold voor het woord *industrie*, waarbij in de jaren zestig de samenstellingen *industrieterrein* en *industriegebied* opgenomen werden.[861] Andere, specifieke aanduidingen van openbare en overige bebouwing, zoals *supermarkt*, *kruidenier*, *melkhandel*, *sociëteit*, *jeugdhonk* en *hobbyruimte*, leverden destijds en nu weinig problemen op. Overigens stonden niet al deze woorden in de jaren zestig in de woordenboeken: *supermarkt*, *jeugdhonk* en *hobbyruimte* ontbraken nog in beide, *melkhandel* in de Koenen.[862] In veertig jaar tijd is hun betekenis echter wel veranderd (zoals *supermarkt* en *sociëteit*) of zijn ze minder frequent geworden (*kruidenier*, *melkhandel* en *jeugdhonk*).[863]

Net als bij de realisatie van het wegennet is het opvallend hoe exact de functionele zonering van de Bijlmermeerplannen is uitgevoerd (vergelijk afbeelding 4.44 en 4.45). Zo zijn de scholen uiteindelijk inderdaad precies aan de uiteinden van de centra terechtgekomen, met in het uiterste oosten tevens twee verzorgingshuizen (voorbeelden van *bijzondere voorzieningen*). In de grote zones voor *bijzondere voorzieningen* in het westen en noorden zijn vooral *kantoren* terechtgekomen, en de geplande *industriegebieden* huisvesten nu *bedrijven*.

§ 4.9.3 *Hoogbouw*, *laagbouw*, *blok* en *I.H.V.*

Om de wijze van bebouwing voor de Bijlmermeer te beschrijven werden hoofdzakelijk twee begrippen gebruikt: ***hoogbouw*** en ***laagbouw***. In beide 'Grondslagen' kwam het woord "*hoogbouw*" eenmaal voor, en datzelfde gold voor de toelichting van Mulder.[864] In de documenten 'Programma' en 'Collectieve blokvoorzieningen' viel het woord "*hoogbouw*" enkele keren.[865] Illustratief is ook het interview met De Gier in *De Telegraaf*, dat onder andere het volgende citaat bevatte: "Natuurlijk komt er naast die formidabele *hoogbouw* ook *laagbouw* in de Bijlmermeer, die door afzonderlijke architecten naar eigen inzicht gestalte kan krijgen. We willen niet alles voorschrijven."[866] In de officiële plantoelichtingen kwam het woord "*laagbouw*" veel minder voor: slechts met één zin in de tweede 'Grondslagen' en 'Collectieve blokvoorzieningen', en met een paragraaf in 'Programma'.[867] In het laatste document werd de hoogbouw ook "*etagebouw*" genoemd en de laagbouw in de tweede 'Grondslagen' ook

859 Kruyskamp, 1961, p. 367; Drewes, 1966, p. 180; De Boer, 2006, p. 191; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

860 Kruyskamp, 1961, pp. 581, 1483; Drewes, 1966, pp. 315; De Boer, 2006, pp. 348, 831; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

861 Van Malssen, 1914, p. 835; Koenen, 1916, p. 365; Kruyskamp, 1961, p. 852; Drewes, 1966, pp. 454-455; De Boer, 2006, pp. 483-484; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

862 Voor *melkhandel*: Kruyskamp, 1961, p. 1188.

863 Zie hiervoor de appendix.

864 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, p. 252; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 258; Mulder, 1965, p. 10.

865 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, p. 1; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 2, 3.

866 Koevoets, 1966, p. 5.

867 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 259; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, pp. 1, 3, 4-5; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, p. 2.

"*patiobouw*".[868] Zoals gezegd werd de verdeling tussen *hoogbouw* en *laagbouw* in de eerste 'Grondslagen' wel verduidelijkt met een schema voor deelplan D en E met "grotere dichtheid" rondom de metrolijn en "lagere dichtheid" langs de randen (zie afbeelding 4.41), waarbij de buitenste gedeelten exact overeenkwamen met de zones van "privétuinen" uit het groenverdelingsschema (zie afbeelding 4.26).

De *hoogbouw* werd in de eerste 'Grondslagen' voorts omschreven als "***blokken***" of "*woonblokken*"; de tweede 'Grondslagen' gebruikte hiervoor opnieuw slechts een cryptische afkorting, namelijk "*inrichtingen voor het huisvesten* (afgekort voorlopig ***I.H.V.***)".[869] Mulder schreef in haar toelichting over "*woningblokken*" en "*woongebouwen*".[870] Ook De Gier gebruikte in het interview in *De Telegraaf* dat laatste woord, met opnieuw duidelijke, kennelijk positief bedoelde bijvoeglijke naamwoorden: "gigantische, vraagtekenvormige *woongebouwen*".[871] Ook in 'Collectieve blokvoorzieningen' werd de hoogbouw aangeduid met "*woongebouwen*", maar de titel indachtig vooral met "*blokken*", "*woonblokken*" en vreemd genoeg eenmaal met "*bouwblokken*".[872]

Door vakgenoten werden "*hoogbouw*" en "*laagbouw*" slechts eenmaal gebruikt, namelijk door professor planologie Wissink.[873] Ook door bestuurders werden deze begrippen slechts enkele malen gebruikt. Journalisten gebruikten beide woorden echter vaker in hun artikelen over de Bijlmermeer. In de verschillende delen van *Bouwen en wonen in Amsterdam* werd meerdere malen duidelijk uitgelegd dat "hoogbouw" de enige optie was voor de Bijlmermeer.[874] Alle soorten tijdgenoten namen het woord *blok* en de samenstellingen *woonblok*, *woningblok* en zelfs *bouwblok* voor de hoogbouw juist in zeer ruime mate over, soms voorzien van extra bijvoeglijke naamwoorden, zoals "*krakelingvormige woonblokken*" in *De Tijd*, of in bijzondere combinaties, zoals "*honingraatblok*" in *De Waarheid*.[875] De woorden "*flatgebouw*" en het verkorte "*flat*" in de betekenis 'flatgebouw' (zie paragraaf 4.9.1) kwamen in tegenstelling tot bij de ontwerpers ook veel voor, bij journalisten en voorlichters.[876] Bijzondere vermelding verdient de samenstelling "*flatblok*", die het dichtst blijft bij het Engelse gebruik van beide woorden (zie hieronder).[877] Ook "*woongebouw*" werd enkele keren overgenomen.[878] Tijdgenoten introduceerden echter ook nieuwe, metaforische begrippen, om hun mening kracht

868 Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, p. 259; Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965b, pp. 2-4.

869 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; in: Mentzel, 1989, pp. 252, 253; Van Gool, Jelles & Slebos, 1965; in: Mentzel, 1989, pp. 255-260.

870 Mulder, 1965, p. 9.

871 Koevoets, 1966, p. 5.

872 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a, pp. 3, 4, 15.

873 Planologen: "Bijlmermeer is stad van de toekomst", 1965, p. 2.

874 Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, p. 11; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 2; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 3, 4.

875 "Krakelingvormige woonblokken" in: Pampus-mens en Bijlmermeerder, 1966, p. 1; "honingraatblok" in: Bijlmer krijgt vorm, 1967, p. 4.

876 "Flat" 'flatgebouw' in: Onmenselijk, 1965, p. 8; Bijlmermeer biedt te weinig voor te veel geld, 1968, p. 7; Ontwerp voor tuinstad Bijlmermeer klaar, 1964, p. 3; Stad van de Toekomst, 1965, p. 4; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Pampus-mens en Bijlmermeerder, 1966, p. 1; Er komt tekening in de Bijlmer, 1970, p. 7; Polak, 1970, p. 17; Polak, 1970, p. 17; Rothuizen, 1970, p. 56; Blomberg, Drijfhout, Egmond, De Jong & Scheerens, 1968, pp. 4, 18, 20; "flatgebouw" in: Stad van de Toekomst, 1965, p. 4; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Pampus-mens en Bijlmermeerder, 1966, p. 1; Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; Polak, 1970, p. 17; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, 1968, pp. 3, 7, 9, 11; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 4; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 3, 5, 7.

877 Rothuizen, 1970, pp. 50, 51, 55.

878 Gemeenteraad Amsterdam 1971, p. 1432; B en W Amsterdam, 1975, pp. 423, 429; Moderne woonwijk zonder modern verkeer, 1965, p. 7; Bijlmer krijgt vorm, 1967, p. 4; Er komt tekening in de Bijlmer, 1970, p. 7; Rothuizen, 1970, p. 67.

bij te zetten. Voorbeelden zijn bij vakgenoten het pejoratieve "*plakken*" van Hazewinkel en het dito "*woonkazernes* of *mensenpakhuizen*" van Van den Berg, en het positievere "*meander*" van vakgenoot Röling.[879] De vorm van de hoogbouw kreeg van journalisten en voorlichters vaak extra aandacht, met het gebruik van het woord "*honingraat*" (dat niet door de ontwerpers gebruikt werd).[880] De bebouwing in deel A werd "*schijfvormig*" genoemd.[881] De abstracte termen *inrichting* of *I.H.V.* uit de tweede 'Grondslagen' werden opnieuw niet overgenomen door tijdgenoten.

Wanneer we de woordenboeken nalopen op de gebruikte termen, springt in het oog dat *hoogbouw* en *laagbouw* in de jaren zestig nog gezien werden als germanismen. Van Dale nam *hoogbouw* zelfs alleen op tussen vierkante haken, ten teken dat het gebruik vermeden diende te worden, met de aanduiding "verwerpelijk germ. voor hoge bouw"; *laagbouw* ontbrak.[882] Koenen vermeldde bij *hoogbouw* eveneens "germ. voor: bouw van hoge huizen of verdiepingswoningen" en de toevoeging "= naar de vorm: Duits *Hochbau*", en bij *laagbouw* ook "naar het Du."[883] In recente woordenboeken ontbreken deze toevoegingen; kennelijk wordt de Duitse herkomst van de leenvertaling *hoogbouw* inmiddels niet meer als een probleem ervaren.[884] *Laagbouw* is overigens geen letterlijke leenvertaling; het Duitse equivalent luidt namelijk *Flachbau* (hetgeen zou leiden tot *vlakbouw*). Ook de Duitse herkomst van *hoogbouw* is trouwens discutabel, want het woord kan net zo goed zelfstandig in het Nederlands gevormd zijn; het kwam al in ruime mate voor in kranten van rond 1900, met name om hoge fabrieksgebouwen mee aan te duiden, en iets later, in 1906 voor het eerst voor hoge gebouwen in het algemeen.[885]

Het feit dat zowel ontwerpers als tijdgenoten de hoge woongebouwen in de Bijlmermeer omschreven met (samenstellingen op) *blok* correspondeert niet met de woordenboeken, want daarin stonden en staan alleen betekenissen vermeld van "aaneengebouwde panden", vaak ook met de toevoeging "door straten ingesloten".[886] Voor zover de samenstellingen *woningblok* en *woonblok* in de woordenboeken stonden, werd dezelfde betekenis van *blok* aangehouden.[887] Mogelijk werd het destijds veelvuldige gebruik van *blok* in de betekenis 'hoog woongebouw' en het spaarzame *flatblok* veroorzaakt door de Engelse woordgroep *block of flats*, letterlijk 'blok etagewoningen'. Tegenwoordig wordt *blok* niet meer in deze betekenis gebruikt. In het Engels is "*block*", zelfs zonder de toevoeging "*of flats*", wel nog steeds de normale aanduiding voor hoogbouw of "a *tall building*".[888] Deze betekenis is vermoedelijk ontstaan door de associaties met een verticale rechthoek, naast de oudere (horizontale) betekenis van "a *group of buildings with streets on all sides*".[889] Wellicht is deze betekenisuitbreiding in het Nederlands niet opgetreden door de opkomst van de samenstelling *flatgebouw* en de latere verkorting *flat*; beide woorden stonden zoals gezegd in de woordenboeken uit de jaren zestig en staan dat nog

879 Hazewinkel, 1965, p. 2; Röling, 1967, p. 26; Bijlmermeer biedt te weinig voor te veel geld, 1968, p. 7.

880 Honingraatcomplex in Bijlmer, 1967, p. 3; Bijlmer krijgt vorm, 1967, p. 4; Bijlmermeer: modelstad voor de massamens, 1968, p. 29; Er komt tekening in de Bijlmer, 1970, p. 7; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968a, p. 7; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b, pp. 3, 5, 13.

881 Bijlmermeer. Nu de bewoners nog, 1968, p. 43.

882 Kruyskamp, 1961, p. 811.

883 Drewes, 1966, pp. 429, 581.

884 De Boer, 2006, p. 456; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

885 Zie: http://www.delpher.nl. De vermelding uit 1906 betreft een beschrijving van de Zwolse Botermarkt; het ging hier dus om maximaal enkele etages.

886 Van Malssen, 1914, p. 288; Koenen, 1916, p. 114; Kruyskamp, 1961, p. 285; Drewes, 1966, p. 138; De Boer, 2006, p. 146; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

887 "Woningblok" in: Kruyskamp, 1961, p. 2400; Drewes, 1966, pp. 1313-1314; De Boer, 2006, p. 1316; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; "woonblok" in: De Boer, 2006, p. 1316; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

888 Zie: http://www.oed.com.

889 Zie: http://www.oed.com. Zie ook: http://www.etymonline.com.

steeds in zo goed als dezelfde betekenissen.[890] Het abstractere *woongebouw* stond tot slot alleen in de woordenboeken van Van Dale vermeld, waarbij de betekenis "bouwwerk dat een vrij groot aantal woningen in zich verenigt" in tegenstelling tot bij *blok* geen duidelijke associatie oproept met de vorm.[891]

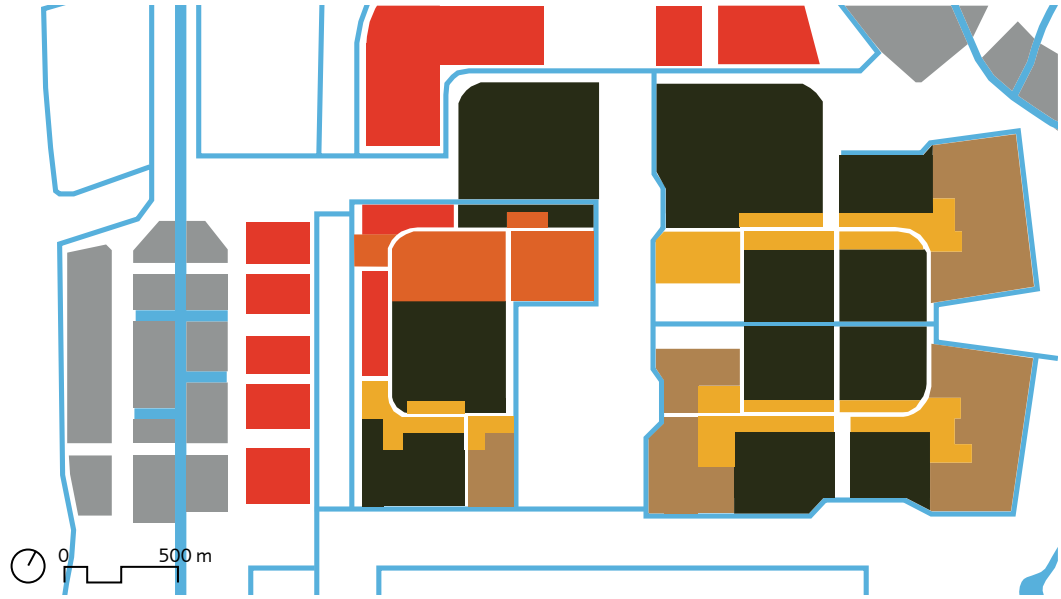
Ook de bebouwingswijze is vrijwel zo gerealiseerd als gepland, dat wil zeggen met de hoogbouw rondom de metrolijnen en de laagbouw op grotere afstand daar vanaf (vergelijk afbeelding 4.44 en 4.45). Wel zijn delen van zowel hoog- als laagbouw soms anders gerealiseerd en deed het gesloten bouwblok uiteindelijk alsnog zijn intrede (zie paragraaf 4.5.1). Bovendien hebben de sloop en nieuwbouw die vanaf de jaren negentig hebben plaatsgevonden de overeenkomst grotendeels tenietgedaan (afbeelding 4.19, 4.43 en 4.46).



AFBEELDING 4.43 '*I.H.V.*'s' in deelplannen D en E uitgevoerd in 1975 (boven) en vernieuwd in 2011 (onder), gezien vanuit het zuiden, met op de voorgrond *flats* Kralenbeek, Kempering, Kleverink en Kouwenoord (onder alleen de overgebleven *hoogbouw* met vervangende *laagbouw*), daarachter de Karspeldreef met *garages* (onder met vervangende nieuwbouw) en metrostation Kraaiennest (boven in aanleg), daarachter het 'Bijlmer Museum' en op de achtergrond de buurten Geerdinkhof en Kantershof in *laagbouw* (boven in aanbouw, onder geheel op de achtergrond IJburg in aanbouw).

890 Kruyskamp, 1961, p. 553; Drewes, 1966, p. 299; De Boer, 2006, p. 330; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Zie ook: http://www.etymologiebank.nl.

891 Kruyskamp, 1961, p. 2401; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.



AFBEELDING 4.44 Plananalyse ontwerp 1965: typen bebouwing.

hoogbouw (bruingroen)
laagbouw (beige)
bijzondere doeleinden (rood)
stadsdeelcentrum (oranje)
buurtcentrum inclusief *scholen* (geel)
industrieterrein of *terrein t.b.v handel en nijverheid* (grijs)



AFBEELDING 4.45 Plananalyse realisatie 1994, met wijzigingen: typen bebouwing.

hoogbouw (bruingroen)
laagbouw (beige)
gesloten bebouwing (bruin)
bijzondere en *openbare gebouwen* (rood)
stadsdeelcentrum (oranje)
buurtcentrum (geel)
scholen (blauw)
bedrijven (grijs)
kantoren (paars)

§ 4.10 Bevindingen

In tegenstelling tot het Plan Zuid met zijn ene concrete plankaart en -toelichting werd het ontwerp voor de Bijlmermeer uiteengezet in verschillende tekeningen en teksten, verspreid over verschillende jaren. De documenten uit de periode 1965 tot 1968, toen de eerste bewoners zich er vestigden, zijn het uitgangspunt geweest voor dit casusonderzoek naar de getekende objecten en de woorden die daarvoor gebruikt zijn, om antwoord te krijgen op de drie deelvragen uit dit onderzoek.

§ 4.10.1 Het woordgebruik van de ontwerpers en extra planinzichten

In antwoord op de eerste deelvraag springen de abstracte plantekeningen en de veelal technocratische plantoelichtingen en hermetische begrippen van de ontwerpers van de Bijlmermeer in het oog.

Het eerste betekenisveld, de structuur van de stadsplattegrond, vertoonde deels gelijkenissen met de tijd van Berlage. Het woord *landschap* kwam opnieuw niet voor; niet zo vreemd aangezien de aanwezige polderstructuur bedekt werd onder een dik zandpakket. Omdat de Bijlmermeer gedacht was als een vrij geïsoleerde 'Stad van de Toekomst' kon het woord *stad* behalve 'Amsterdam' nu wel vaker de uitbreiding zelf aanduiden. Daarnaast was de uitgestrekte vorm van het stadslichaam reden voor de opmars van het woord *agglomeratie*. Over de onderdelen van de stad leek in eerste instantie meer eenduidigheid te bestaan. Zo duidden *lob* en *stadsdeel* telkens de gehele nieuwe uitbreiding aan. De hiërarchische drieslag *wijk-buurt-woongroep* (de verzameling van één of twee flats die aansloten op één parkeergarage) bleek bij nader inzien echter minder helder. Met het woord *wijk* verwezen de ontwerpers vervolgens vooral naar een van de vijf plandelen van de Bijlmermeer, terwijl de meeste tijdgenoten er de gehele Bijlmermeer mee bedoelden. Een *buurt* was in ieder geval kleiner – hetgeen ook overeenkomt met de veranderende woordenboekbetekenis – maar de exacte omvang bleef onduidelijk: de ontwerpers gebruikten het woord vooral in combinatie met een van de drie *(winkel)centra* voor circa 5000 woningen, maar het aantal drie leek vreemd vanwege de vijf *wijken* of deelplannen, en hun positie tussen de deelplannen in bemoeilijkte een heldere afbakening; dat het plan minder systematisch was dan de woorden deden vermoeden is een eerste extra planinzicht op basis van het begripsonderzoek.

De compositie van de stadsplattegrond van de Bijlmermeer werd net als bij het Plan Zuid bepaald door die van de openbare ruimte, het tweede betekenisveld, en dan met name door het 'verkeersorganisme'. Dat kende opnieuw een duidelijke hiërarchie, maar deze werd nu puur functioneel en qua verkeersstromen strikt gescheiden uitgewerkt. De hiërarchie was nu namelijk letterlijk op verschillende niveaus getekend, met het *stadsspoor* op poten, verhoogde *primaire autowegen*, halfhoge *secundaire autowegen* en op maaiveld *fietspaden* en *voetpaden*; de *straat* kwam niet voor in de plannen maar was vervangen door de *garage* en de *droogloop* of *binnenstraat*, waarschijnlijk een leenvertaling van het Franse *rue intérieure*. Dergelijke nieuwvormingen passen uiteraard goed bij het revolutionaire karakter van het plan. Alle vlakvormige openbare ruimte in de Bijlmermeer moest tot slot worden uitgevoerd als *groen*. Voor de groengebieden op wijk- of stadsdeelniveau gebruikten de ontwerpers specifiek de woorden *wijkpark* en *park* – en *buurtpark* alleen in de tekening. Tussen de bebouwing lag volgens de tekening *verbindingsgroen*, of in de tekst simpelweg *groen*, *buitenruimte* of *(binnen)hof*. Overigens werden de binnenhoven na bemoeienis van de Afdeling Beplantingen anders gerealiseerd, namelijk niet als een doorlopend geheel maar kleinschalig en met 'groenschermen' tegen de flats; een tweede extra planinzicht.

Bij het laatste betekenisveld, de typen bebouwing, zagen we nog steeds het deels overlappende begrippenpaar *woning-huis*. Voor de laagbouwwoningen werden beide woorden gebruikt, ook in de samenstellingen *eengezinshuis* en *eengezinswoning* – in deze gevallen vielen de betekenissen zelfstandige 'woonruimte voor één huishouden' en fysiek 'woongebouw' samen. Voor de gestapelde 'woonruimten voor één huishouden' in de hoogbouw werd vooral het woord *woning* gebruikt, en het gebruik van de vaste verbinding *woningen per hectare* (bij Berlage nog: *huizen per hectare*) wijst erop dat de abstracte betekenis 'verblijfplaats' minder pregnant was, ten gunste van een concreter gebruik. De samenstellingen *torenhuis*, *punthuis* en *meergezinshuis* suggereren echter dat *huis* óók kon verwijzen naar een zelfstandige gestapelde 'woonruimte voor één huishouden' (in een hoog gebouw) én naar een fysiek 'woongebouw' (van groot formaat) – betekenissen die tegenwoordig niet meer voor de hand liggen. Zowel *woning* als *huis* heeft dus een betekenisspecificatie doorgemaakt: *woning* al sinds de tijd van Berlage en *huis* ergens de afgelopen vijftig jaar. In die laatste periode is ook het 'stigma' germanisme van de woorden *hoogbouw* en *laagbouw* verdwenen. De honingraten werden ook *blokken*, *woonblokken*, *woningblokken* en zelfs *bouwblokken* genoemd; woorden die ons nu vreemd voorkomen, omdat ze de gedachte aan een *gesloten bouwblok* oproepen. Daarnaast bevatte de technocratisch geformuleerde tweede 'Grondslagen' de hermetische afkortingen *I.H.V.* (*inrichting voor het huisvesten*) en *I.C.G.* (*inrichting voor het collectieve gebruik*). Voor de *voorzieningen* werd vooral gebruikgemaakt van samenstellingen met het woord *centrum*, dat sinds de tijd van Berlage een duidelijke ontwikkeling had doorgemaakt: niet langer was '(stads)middelpunt' de voornaamste betekenis, maar nu werd er vooral een 'gebouw(encomplex) van samenkomst' mee bedoeld. Voor de uitwerking van de *centra* – met een hiërarchie van drie niveaus *hoofd-* of *stadsdeelcentrum*, *buurtcentrum* en *centrum in de woongroep* (voor flats behorend bij één parkeergarage) – werden veel suggesties gedaan, maar de precieze invulling bleef lange tijd onduidelijk. Ook de uitwerking van het gescheiden *industriegebied* en de *bijzondere voorzieningen* langs de randen bleef na 1968 vaag. Alhoewel dit had kunnen leiden tot een flexibel uit te voeren ontwerp met de bijbehorende kwaliteiten (namelijk het kunnen reageren op een veranderende realiteit), bleken de zoneringen, honingraten en het architectonisch beeld in werkelijkheid muurvast te liggen, onder andere door toezeggingen aan industriële bouwers; een derde extra planinzicht.

Daarbij komt nog dat in een vroeg stadium werd bezuinigd op het aantal liften en *collectieve blokvoorzieningen*, waardoor galerijen noodzakelijk werden, de *binnenstraat* minder gebruikt werd, en de Bijlmermeer dus nooit gebouwd is zoals deze bedoeld was; het vierde en misschien wel belangrijkste extra planinzicht op basis van de bestudeerde plantoelichtingen.

§ 4.10.2 Het woordgebruik van de overige actoren

Voor wat betreft de tweede deelvraag over het woordgebruik van de tijdgenoten vallen de volgende bevindingen op. Om te beginnen riepen de plannen voor de Bijlmermeer meer vragen of weerstand op dan het Plan Zuid, en daarom kenden de teksten van tijdgenoten veel meer alternatieve woorden voor dezelfde getekende objecten. Binnen het eerste betekenisveld (de structuur van de stadsplattegrond) was er wel consensus tussen de ontwerpers en de meeste tijdgenoten over de begrippen *stad*, *agglomeratie*, *stadsdeel* en *lob*, al kwamen de laatste drie minder voor bij tijdgenoten. Vakgenoten en voorlichters gebruikten in tegenstelling tot de ontwerpers wel het woord *landschap*, maar altijd voorafgegaan door het onbepaalde lidwoord *een*, en dus niet verwijzend naar het concrete, aanwezige landschap. Vakgenoten, bestuurders en journalisten waren verder eensgezind in het benoemen van de gehele Bijlmermeer als *wijk*, waar de ontwerpers en de voorlichters dat woord gebruikten voor een van de vijf deelplannen (een alternatieve betekenis). Het woord *buurt* kwam ook bij de tijdgenoten

amper los voor, en *woongroep* helemaal niet. Voor het tweede betekenisveld (typen openbare ruimte) namen de tijdgenoten de hoofdbegrippen *groen*, *park*, *(fiets- en voet)pad* en *weg* over; de functionele bijvoeglijke naamwoorden *primair* en *secundair* werden echter meestal vervangen door de formele toevoegingen *(ver)hoog(d)* of *halfhoog*. Over de begrippen binnen het derde betekenisveld (typen bebouwing) was weer meer overeenstemming tussen ontwerpers en tijdgenoten: *woning*, *huis*, *centrum* in de zin van 'gebouw(encomplex) van samenkomst', *garage* en de overige functies werden op vergelijkbare wijze gebruikt; *voorziening(en)* kwam echter weinig voor bij tijdgenoten en was kennelijk nog meer jargon dan nu. Tijdgenoten gebruikten in tegenstelling tot de ontwerpers juist wel het Engelse leenwoord *flat*, zowel in de oorspronkelijke betekenis 'flatwoning' als in de louter Nederlandse betekenis 'flatgebouw'. Opvallend genoeg werd ook het woord *blok* in de betekenis 'flatgebouw' gebruikt door tijdgenoten, inclusief samenstellingen als *woonblok*, *honingraatblok* en *bouwblok*, terwijl de blokvorm niet kenmerkend was. Tot slot waren de tijdgenoten gelijkgestemd in het níét overnemen van de ontoegankelijke begrippen *I.H.V.*, *I.C.G.* en *collectieve blokvoorziening*; en de term *droogloop* werd veel voorafgegaan door *zogenaamd*, voorzien van een uitleg of vervangen door de alternatieve woorden *voetweg*, *woonstraat* en *loopstraat*.

Wanneer we de tijdgenoten per groep bekijken, valt op dat de vakgenoten de meeste alternatieve woorden gebruikten. Vaak waren deze metaforisch en beeldend van aard, soms met een duidelijk pejoratieve connotatie. Voorbeelden van het laatste waren *gezwollen adernet* voor het verkeerssysteem, *reservaat* voor de groene binnenhoven, en *plak*, *woonkazerne* en *mensenpakhuis* voor de hoogbouw (door Hazewinkel en Van den Berg). Sommige van deze beeldende woorden verwezen overigens naar gebouwde in plaats van naar getekende objecten. Een neutraler karakter hadden de alternatieven *boulevard* en *allee* voor de secundaire (te verlagen) wegen, en *meander* voor de hoogbouw (door Hazewinkel en Röling). Als enige namen de vakgenoten overigens ook de vakterm *buitenruimte* over en het woord *meergezinshuis* werd gebruikt door de Commissie Hoogbouw-laagbouw.

Bestuurders namen in dit geval een soort tussenpositie in: enerzijds namen ze vrij veel ontwerptermen over als ambtelijk jargon, zoals als enige in ruimte mate *agglomeratie* en *secundaire weg*; anderzijds kwamen er ook concretere (maar misschien minder treffende) woorden voor, zoals *voetweg* voor de droogloop en *tuin* voor de binnenhoven. Een alternatief dat waarschijnlijk ingegeven werd door financiële overwegingen was *selfsupporting objecten*: met de term werd benadrukt dat de collectieve ruimten zichzelf moesten kunnen bedruipen.

Net als in de tijd van Berlage vermeden journalisten aan de ene kant jargon en refereerden ze aan de andere kant aan bekende begrippen, soms met de nadruk op de vorm of de functie van het getekende object. Zo gebruikten journalisten toch het ingesleten woord *straat* voor de van de bebouwing losgekoppelde wegen, *woonstraat* voor de droogloop, *park* voor de binnenhoven, *hoogbouw* en *laagbouw* ter onderscheiding van de bouwwijzen, en *honingraatblok* en *krakelingvormig woonblok* voor de flats. Journalisten noemden de Bijlmermeer ook als enige een keer *tuinstad*.

De voorlichters gebruikten net als de journalisten geen vaktermen, maar ze introduceerden ook geen alternatieve woorden. *Secundaire weg* namen ze wel over, en hetzelfde gold voor *hof*, *binnenhof* en *binnenstraat*. Verder gebruikten ze het woord *stad* meerdere keren in de conceptuele betekenis 'stedelijke woonomgeving'.

§ 4.10.3 De relatie object-woord-betekenis

In reactie op de derde deelvraag naar de relatie tussen de gebruikte woorden, de getekende objecten en de betekenissen kunnen de gevonden begrippen opnieuw worden onderverdeeld in tweemaal vier taalkundige patronen.

Vanuit de ontwerpperiode van de Bijlmermeer (synchroon) zijn dat weer vier groepen:

- Bij een groot gedeelte van de begrippen verwees een woord in de jaren zestig één op één naar een duidelijk getekend object en had het een breed gedragen betekenis, met meestal ook een kenmerkende fysieke vorm in de gebouwde werkelijkheid; hiertoe behoren *agglomeratie*, *lob*, *pad*, *groen*, *park*, de meeste *openbare voorzieningen* (bijvoorbeeld *school* en *winkel*), *garage*, *industrie*, *hoogbouw* en *laagbouw*.
- Naar veel getekende objecten kon met meer dan één woord verwezen worden, waarbij de taalgebruiker soms bepaalde motieven kon hebben om voor een specifiek woord te kiezen (bijvoorbeeld functioneel, neutraal of beeldend taalgebruik), bijvoorbeeld bij de synoniemen *hoogbouw*, *etagebouw* en *I.H.V.*, *droogloop* en *binnenstraat*, *voorzieningen* en *I.C.G.*, en de woorden waarover nog geen consensus was *stadsdeel*, *wijk* en *buurt*, *hof* en *buitenruimte*, en *voetweg* en *loopstraat* voor *droogloop* of *binnenstraat*.
- Vervolgens waren er woorden die naar meerdere objecten konden verwijzen of die meerdere betekenissen hadden (polysemen), te weten *stad* ('Amsterdam' of 'Bijlmermeer'), *centrum* ('binnenstad' of 'gebouw(encomplex) van samenkomst'), *woongroep* ('enkele flats' of 'commune'), *dreef* (landelijk of stedelijk), *blok* ('bouwblok' of 'flat') en *flat* ('etagewoning' of 'hoog gebouw'), en van de onder de tweede groep genoemde woorden het woord zonder consensus *wijk* ('Bijlmermeer' of 'deelplan').
- Tot slot waren er woorden waarbij sprake was van (soms gedeeltelijke) overlap, bij de begrippenparen *weg* en *straat* (waarbij het laatste destijds echter weinig gebruikt werd voor de Bijlmermeer), en *woning* en *huis*.

Wanneer de ontwikkeling van de begrippen bekeken wordt, zijn eveneens vier groepen te onderscheiden (diachroon):

- Veel begrippen hebben in vijftig jaar tijd amper een zichtbare betekenisontwikkeling doorgemaakt, al kan hun betekenis wel 'gekleurd' zijn door de inmiddels veranderde objecten in de werkelijkheid; hiertoe behoren *stad* (alhoewel dat nu in ontwikkeling is), *weg*, *pad*, *binnenstraat* (zij het weinig gebruikt), *groen*, *park*, de meeste *openbare voorzieningen*, *centrum* (nog steeds 'binnenstad' en 'gebouw(encomplex) van samenkomst'), *garage* en *industrie*.
- Een volgende mogelijkheid is dat er de afgelopen vijftig jaar nieuwe woorden zijn bijgekomen voor de getekende of gebouwde objecten, zoals *metropool* voor (grote) *agglomeratie*, *appartement* voor *flat* 'woning van een verdieping' (gerelateerd aan de betekenisspecificatie van *flat* 'flatgebouw'), en *woongebouw* voor *meergezinshuis*.
- Ook kunnen begrippen in een halve eeuw verouderd zijn (dat wil zeggen dat de betekenis vervaagd is), omdat het object in de werkelijkheid niet meer bestaat (in die vorm of betekenis), bijvoorbeeld *kruidenier* en *melkhandel*, of omdat het woord niet meer (frequent) gebruikt wordt (in die vorm of betekenis), bijvoorbeeld *lob*, *dreef* en *kinderbewaarplaats*, maar zeker ook de door de ontwerpers geïntroduceerde termen *woongroep*, *droogloop*, *I.H.V.* en *I.C.G.*
- De laatste groep begrippen wordt gevormd door woorden waarbij zich in vijftig jaar tijd (soms haast ongemerkt) een betekenisverandering heeft voorgedaan; met betekenisspecificatie *agglomeratie* (alleen nog stedelijk), *landschap* (in concrete zin), *stadsdeel* (nu vooral administratief), *wijk* (vastomlijnder), *buurt* (vastomlijnder), *woning*, *huis*, *flat* (vooral 'flatgebouw') en *blok*

(alleen nog 'bouwblok'), met betekenisuitbreiding *buitenruimte* (alle openbare ruimte), en met connotatieverandering *hoogbouw* en *laagbouw* (nu zonder de negatieve lading van een germanisme).

Met name beide vierde groepen dragen opnieuw bij aan het voorlopige algemene inzicht dat bij het bestuderen van plantoelichtingen van historische ontwerpen altijd gekeken moet worden naar de betekenis van de gebruikte woorden van destijds en de toen getekende objecten, ook al is het plan slechts vijftig jaar oud.[892] De relaties met de andere casussen en het begripsmodel komen aan de orde in hoofdstuk 6.



AFBEELDING 4.46 Topografische kaart 2015 met de belangrijkste straatnamen (het noorden behoort tot de gemeente Diemen, het noordwesten tot de gemeente Ouder-Amstel).

892 Zie verder paragraaf 6.3.3.

Amsterdam is in het IJmeer te gast;
het water is er de baas.

[Projectbureau IJburg, 1996b, p. 21.]

5 IJburg in woorden

§ 5.1 Inleiding

Eind jaren zeventig begon de gemeente Amsterdam in haar zoektocht naar woningbouwlocaties te kijken naar het IJmeer. Na ontwerpstudies van de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en A. Bhalotra in de jaren tachtig werd 'Nieuw-Oost' in 1994 een officiële Vinex-locatie. Vervolgens werd er door een speciaal hiervoor opgericht projectbureau onder leiding van stedebouwkundige F. Palmboom een ontwerp gemaakt voor wat IJburg ging heten: een archipel van zes verschillend vormgegeven eilanden.

Dit plan werd gepresenteerd als 'Nota van Uitgangspunten' in mei 1996 en tegelijk als 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen' voor het zogenoemde Haveneiland en de Rieteilanden, samen het grootste deel van de geplande 'eerste fase'. Op instigatie van tegenstanders van bouwen in het open IJmeer hield de gemeente op 19 maart 1997 een referendum, maar daarbij werd het benodigde aantal tegenstemmers niet gehaald. Hierna werd het ontwerp uitgewerkt voor alle eilanden van de eerste fase. Voor het stedelijke Haveneiland en de suburbane Rieteilanden werd samengewerkt met drie consortia en na hun input werd hiervoor in mei 1997 een 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra' gepubliceerd, dat in januari 1998 verder werd geconcretiseerd in een 'Globaal Stedenbouwkundig Plan'. In juli 1999 werd een 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen' voor het experimentelere, zogeheten Steigereiland vastgesteld.

Voor het Haveneiland en de Rieteilanden werd het ontwerp vervolgens uitgewerkt door de consortia, met T. Schaap, F. Claus en F. van Dongen als externe ontwerpers. Dit gelegenheidstrio presenteerde in oktober 1999 het 'Stedenbouwkundig Plan' voor de westelijke delen van het Haveneiland en de Rieteilanden, waarin een nieuw grid van gemengde blokken werd geïntroduceerd. Aan het Steigereiland werkte dRO (sinds 1993 op die wijze gespeld) intussen zelf en een 'Stedenbouwkundig Plan' volgde in september 2000, met veel aandacht voor zelfbouw en drijvende woningen. De eerste bewoners kregen op 21 november 2002 de sleutel van hun huis op het Grote Rieteiland. Na vertraging in zowel bouw als planvorming werd in november 2003 pas een 'Stedenbouwkundig Plan' gepubliceerd voor de oostelijke delen van het Haveneiland en de Rieteilanden.

Nadat dRO in maart 2004 een 'Stedenbouwkundig Plan' voor het Centrumeiland, het eerste eiland van de 'tweede fase', had gepresenteerd, werd het bestemmingsplan voor de tweede fase in november 2004 vernietigd door de Raad van State, waardoor de plannen moesten worden herzien. Daarna zorgde ook de economische crisis voor vertraging. Begin 2018 is de tweede fase dan ook nog in ontwikkeling.

In dit onderzoek staan daarom de plantekeningen en -toelichtingen van de eerste fase centraal, inclusief de reacties van tijdgenoten tot en met 2003; na dat jaar werd er namelijk vooral over de gerealiseerde wijk geschreven en over niet-definitieve plandelen. In dit hoofdstuk kijken we dus naar de belangrijkste stedebouwkundige begrippen die rondom de millenniumwisseling gebruikt werden bij het ontwerp van deze uitbreiding en de receptie daarvan.

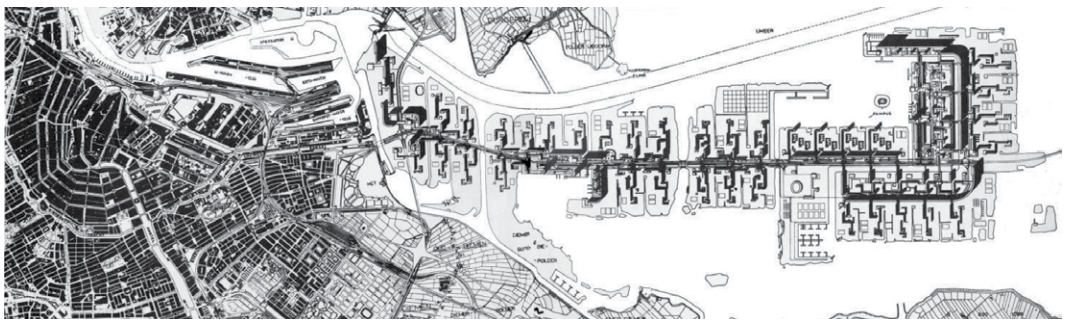
§ 5.2 Voorgeschiedenis

§ 5.2.1 Het Pampusplan van Bakema (1965)

Waar nu IJburg ligt, lag eerst de Zuiderzee. De oostkant van Amsterdam vormde via het IJ en de Zuiderzee de enige toegang tot de Noordzee en dus tot de rest van de wereld. Al in de zeventiende eeuw nam de bevaarbaarheid van de Zuiderzee echter af, met name door de ondiepe vaargeul Pampus. Daarnaast begon de Amsterdamse haven dicht te slibben. Uiteindelijk zorgden de achtereenvolgende ingebruikname van het Noordhollandsch kanaal in 1824 en van het Noordzeekanaal in 1876 voor betere verbindingen met de Noordzee. Daarmee veranderde de oriëntatie van de stad radicaal: het oosten werd de achterkant.[893] Om de waterstand in het Noordzeekanaal te kunnen regelen werden tegelijkertijd de Oranjesluizen aangelegd.

In 1895 kwam ten zuiden van de geul Pampus het forteiland met dezelfde naam gereed, als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Vanaf de sluizen tot halverwege Pampus werd een vier kilometer lange strekdam opgeworpen om de vaargeul tegen dichtslibben te beschermen. Door langs de monding van het Merwedekanaal (nu Amsterdam-Rijnkanaal) en haaks daarop twee dammen aan te leggen ontstond rond 1900 een driehoekige bergplaats voor bagger uit het Oostelijk Havengebied: het huidige Zeeburgereiland. De oostkant van de stad werd dus echt "het achterste van de stad", helemaal toen in 1913 een persbuis van de riolering werd aangelegd langs de strekdam.[894] In 1916 werd op het Zeeburgereiland een militair vliegveld geopend (zie afbeelding 4.1). Na de voltooiing van de Afsluitdijk in 1932 ging de Zuiderzee IJsselmeer heten en vanaf 1963 met de aanleg van de Markerwaarddijk (de huidige Houtribdijk) Markermeer, bedoeld om voor een groot deel te worden ingepolderd als Markerwaard. Waar nu IJburg ligt, zou slechts een randmeer overblijven, het IJmeer.

In 1965, in hetzelfde jaar dat de Afdeling Stadsontwikkeling de eerste plannen voor de Bijlmermeer presenteerde, verscheen er voor het eerst een ontwerp voor het IJmeer, (zonder opdracht) gemaakt door architect J. Bakema en gepubliceerd in vaktijdschrift *Forum*.[895] Qua opzet leek dit zogenoemde Pampusplan op de Bijlmermeer, maar qua schaal ging het nog veel verder. Het ontwerp met als motto 'buiten wonen in de stad' bestond uit vier grote, opgespoten eilanden, met in het westen een vergroot Zeeburgereiland en in het oosten twee L-vormige eilanden rondom fort Pampus (afbeelding 5.1).



AFBEELDING 5.1 'Stad op Pampus' 1965 door Bakema.

893 Jolles, 2001, p. 12.

894 Jolles, 2001, p. 12.

895 Bakema, 1965; zie ook: Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 1; Van der Lee, 1995, pp. 4-5.

Op de eilanden moest een grootschalige bandstad verrijzen voor circa 350.000 inwoners, met 105.000 woningen in een extreem hoge dichtheid van 150 woningen per hectare. De bebouwing bestond voor 95 procent uit hoogbouw, volgens een hiërarchisch principe: rondom een vierbaans autoweg en een monorail strekte zich centraal de zogenoemde 'kernwand' van veertig tot vierentwintig lagen uit; van daaruit liepen doodlopende zijwegen naar een groene middenzone met flats van twaalf lagen en langs de randen was middelhoogbouw van vijf lagen gedacht, zodat optimaal geprofiteerd kon worden van de recreatiemogelijkheden van groen en water.

Bakema's megastructuur zou uiteindelijk een papieren plan blijven. De gemeente koos immers voor de Bijlmermeer (voor 'slechts' 110.000 inwoners) en bovendien keerde de professionele en publieke opinie zich tegen dergelijke kolossale ontwerpen. Tien jaar later werd begonnen met de bouw van de meerkernige 'groeikern' Almere (waarmee geen rekening gehouden was in het Pampusplan). Halverwege de jaren zeventig kwam men eveneens terug van de grootschalige plannen voor de Markerwaard en ging men uit van bredere randmeren en het open houden van een zone rond Marken.

Tegelijkertijd veranderde het gebruik van het IJmeer. Het gebied rond de Diemerzeedijk langs het Amsterdam-Rijnkanaal werd inmiddels als gifbelt gebruikt en ook was in 1971 ten noorden van de Muiderbrug de PEN-elektriciteitscentrale geopend; met de hiervoor afgegraven grond legde men het buitendijkse PEN-eiland aan als puinstort, en ook de locatie van het huidige IJburg stond vanaf 1980 op de nominatie om vuilstort te worden.[896]

§ 5.2.2 Locatie Nieuw-Oost (1979-1986)

Een jaar eerder was het IJmeer echter ook op een andere lijst terechtgekomen. In maart 1979 had wethouder M. van der Vlis van Ruimtelijke Ordening namelijk de Stuurgroep Aanvullende Woningbouwlokaties (STAW) benoemd, voor een onderzoek naar wonen op (onder andere) deze locatie.[897] Niet lang daarna, op 1 januari 1980, werd de Sector Stadsontwikkeling en Stadsuitbreiding (de uitgebreide naam van de vroegere Afdeling Stadsontwikkeling) alsnog verzelfstandigd: de Dienst der Publieke Werken werd opgeheven en in plaats daarvan werden de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en de Dienst Openbare Werken opgericht; op 1 september 1978 was het Gemeentelijk Grondbedrijf al afgesplitst.[898]

In 1980 classificeerde de STAW het IJmeer nog als derderangsoptie (categorie C, locatie 6.23 met 10.000 tot 15.000 woningen), maar in mei 1981 verscheen er toch een volwaardige haalbaarheidsstudie voor circa 18.500 woningen in het IJmeer, die 'Nieuw-Oost' werd gedoopt.[899] Er werd gerekend met een dichtheid van 40 woningen per hectare en de nieuwe 'lob' strekte zich als landaanwinning uit van het (eventueel te verleggen) Amsterdam-Rijnkanaal tot aan de strekdam, deels buiten Amsterdams grondgebied (afbeelding 5.2). Enkele maanden later, in november 1981, nam de Werkgroep Aanpassing Structuurplan (WAS) Nieuw-Oost op in het rapport 'Potentiële nieuwbouwlocaties WAS-275'.[900]

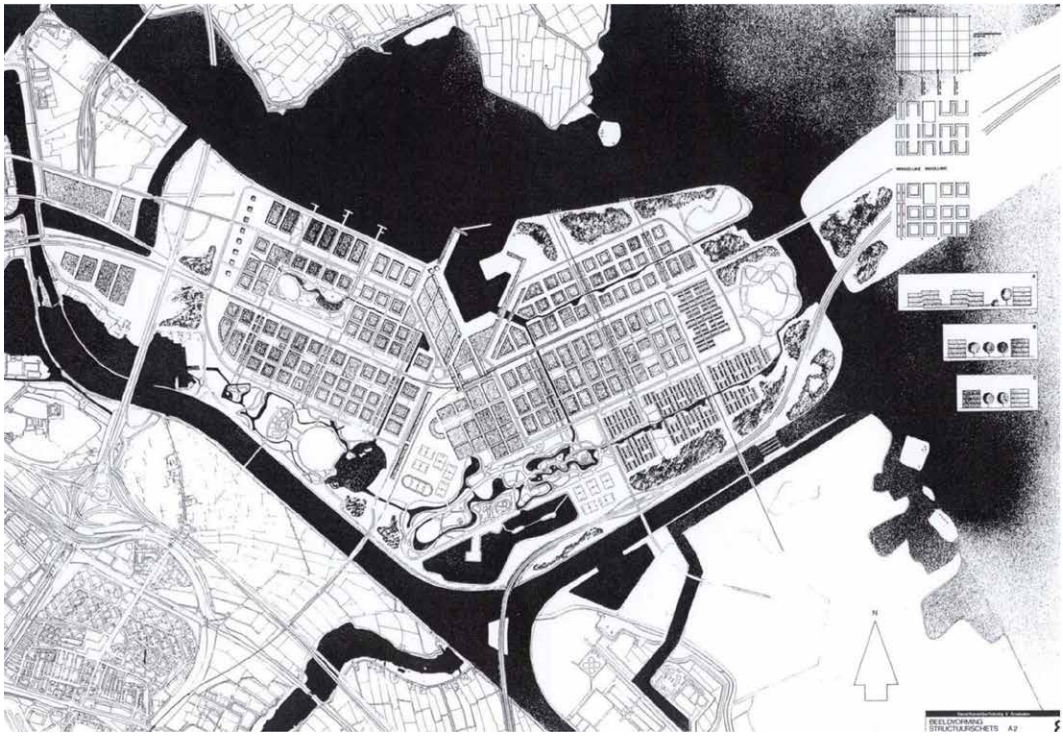
896 Jolles, 2001, p. 14; Van Hoogstraten, 2001, p. 31; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 2.

897 Jolles, 2001, p. 16.

898 Van den Belt, 2015.

899 Stuurgroep Aanvullende Woningbouwlokaties & Werkgroep Nieuw-Oost, 1981; zie ook: Jolles, 2001, p. 16; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 3; Van der Lee, 1995, p. 6.

900 Jolles, 2001, pp. 12, 16.; Van der Lee, 1995, p. 6.



AFBEELDING 5.2 Haalbaarheidsstudie IJ-meer/Nieuw-Oost mei 1981 door Stuurgroep Aanvullende Woningbouwlokaties.

De nabijheid van Almere beschouwde men destijds als een belangrijk voordeel; in sommige varianten van de STAW-studie werd dan ook rekening gehouden met een spoor- en wegverbinding naar Flevoland (en eventueel naar de toekomstige Markerwaard). Dat interregionale verbindingen erg in de aandacht stonden, blijkt ook uit de verkenning van de Werkgroep Interstedelijke Ruimte Amsterdam-Almere (WIRAA) uit juli 1982.[901] De scenario's uit deze studie betroffen echter voornamelijk de mogelijkheden voor het water- en verkeerssysteem; in de meeste varianten stond op de plek van het huidige IJburg nog het woord 'puinstort'. In 1982 werd op het Zeeburgereiland wel de Rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost geopend; de persbuis in de strekdam werd daarmee buiten werking gesteld.[902]

In 1984 presenteerde de DRO de tussenstand van het ontwerponderzoek in de 'Vorderingen '82-'83'.[903] Net als de STAW-studie toonde het schetsontwerp geen losliggende eilanden maar een landaanwinning in de vorm van een polder achter een hoge dijk, met 21.000 woningen in hoge dichtheid: 60 woningen per hectare. Er waren twee sneltramlijnen gepland (naar het Centraal Station en naar Diemen en de Bijlmermeer) en twee bebouwingstypen uitgewerkt: een open bouwblok en een 'dubbel gesloten bouwblok' (afbeelding 5.3).

901 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 2; Van der Lee, 1995, p. 5.

902 Van der Linden, 2007, p. 4.

903 Jolles, 2001, p. 16; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 4; Van der Lee, 1995, p. 6.



AFBEELDING 5.3 Schetsontwerp 'Vorderingen '82-'83' 1984 door Dienst Ruimtelijke Ordening.

Vervolgens werden de voorstellen voorgelegd aan de STAW en die stelde nog in 1984 een structuurplan op voor een eerste fase in de vorm van een rechthoekig eiland voor 7.000 woningen direct ten oosten van het Zeeburgereiland; voor een tweede fase werden verschillende varianten getekend.[904] Het Diemerzeedijkgebied werd net als in de eerdere voorstellen als recreatiegebied bestemd. Hierna bleef de planvorming echter enkele jaren stilliggen. Het was een tijd waarin wel meer plannen heroverwogen werden: in 1986 besloot het kabinet Lubbers II de Markerwaard voorlopig niet aan te leggen.

§ 5.2.3 'Het verlangen naar het IJ-meer' van Bhalotra (1987)

Toch bleef de discussie over woningbouw in het IJmeer actueel en het gebrek aan concrete plannen leidde uiteindelijk tot een opdracht van de DRO aan het bureau Kuiper Compagnons om een wervend stedebouwkundig ontwerp te maken. Dit werd opgesteld onder leiding van A. Bhalotra en in november 1987 in samenwerking met de Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost van de DRO gepubliceerd onder de titel *Amsterdam Zeeburg. Het verlangen naar het IJ-meer*.[905] Het ontwerp bood plaats aan 23.000 woningen, opnieuw verdeeld over twee fasen: tegen het Diemerzeedijkgebied aan een opgehoogde landaanwinning met een orthogonale plattegrond, en na een strook "aangemeerde plateaus" twee min of meer driehoekige eilanden met gedraaide gridplattegrond. De verdere invulling van het plan was gebaseerd op vormen, "lijnen/zones [...] die functionele [...] en visuele verbindingen suggereren"; het had een soort Kattenbroek op en aan het water moeten worden.[906] Het "Concept" bevatte onder andere een "centrale as" (Zeeburg-PEN-eiland), een "stadsstrip" (Amsterdam-Almere) met "stadsgracht", een groene "eilandenreeks" (Groene Hart-Waterland), een "groene ring",

904 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 5; Van der Lee, 1995, p. 7.

905 Bhalotra & Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost, 1987; zie ook: Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 6; Jolles, 2001, pp. 16, 18; Van der Lee, 1995, pp. 7-8.

906 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 6. Het ontwerp voor deze nieuwbouwwijk van Amersfoort is ook van Bhalotra en stamt uit dezelfde periode; zie: Wallis de Vries & Borgonjen, 1997.

een "groene scheg" en verschillende "pleinen" en ronde "marina's".[907] Omdat het ontwerp was uitgewerkt tot op woonmilieuniveau, inclusief sfeerimpressies van markante punten, oogstte het veel waardering; datzelfde gold voor de gedetailleerde maquette (afbeelding 5.4).



AFBEELDING 5.4 Maquette 'Amsterdam Zeeburg. Het verlangen naar het IJ-meer' 1987 door Bhalotra.

De plannen van Bhalotra werden door de Projektgroep van de DRO omgevormd in een 'Nota van Uitgangspunten' voor de eerste fase van 10.000 woningen, waarvan een conceptversie verscheen in mei 1988 en een definitieve versie ten behoeve van een gemeenteraadsbesluit in januari 1990, als beginpunt voor het opstellen van een bestemmingsplan.[908]

§ 5.2.4 Studies en de 'Ontwikkelingsschets' van de Dienst Ruimtelijke Ordening (1988-1994)

In de tussentijd was in 1988 de op uitbreiding gerichte Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening verschenen, waarvan de kaart een pijl in de richting van het IJmeer bevatte.[909] De gemeente aarzelde echter over de haalbaarheid en koos in eerste instantie voor de herontwikkeling van het Oostelijk Havengebied en de aanleg van uitbreidingswijken Nieuw Sloten en De Aker.[910] In september van 1988 oordeelde de Commissie voor de milieu-effectrapportage dat de planontwikkeling van Nieuw-Oost kon doorgaan, maar dat een aanvullende MER nodig was voor het bestemmingsplan en de

907 Bhalotra & Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost, 1987, pp. 13-20, 31.

908 Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost, 1988; Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost, 1990; zie ook: Jolles, 2001, p. 18; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 7.

909 Jolles, 2001, p. 16.

910 Lupi, 2008, p. 84.

landaanwinning.[911] In februari 1990 kwam de gemeentelijke Projektgroep met een 'Startnotitie' voor deze Aanvullende MER.[912] Tegelijkertijd werd door de DRO ook nagedacht over de vergroting van Nieuw-Oost tot een stadsdeel van 40.000 woningen, waarvan meer dan de helft als polder in het IJmeer gerealiseerd moest worden, maar deze studie werd na protesten snel teruggetrokken.[913]

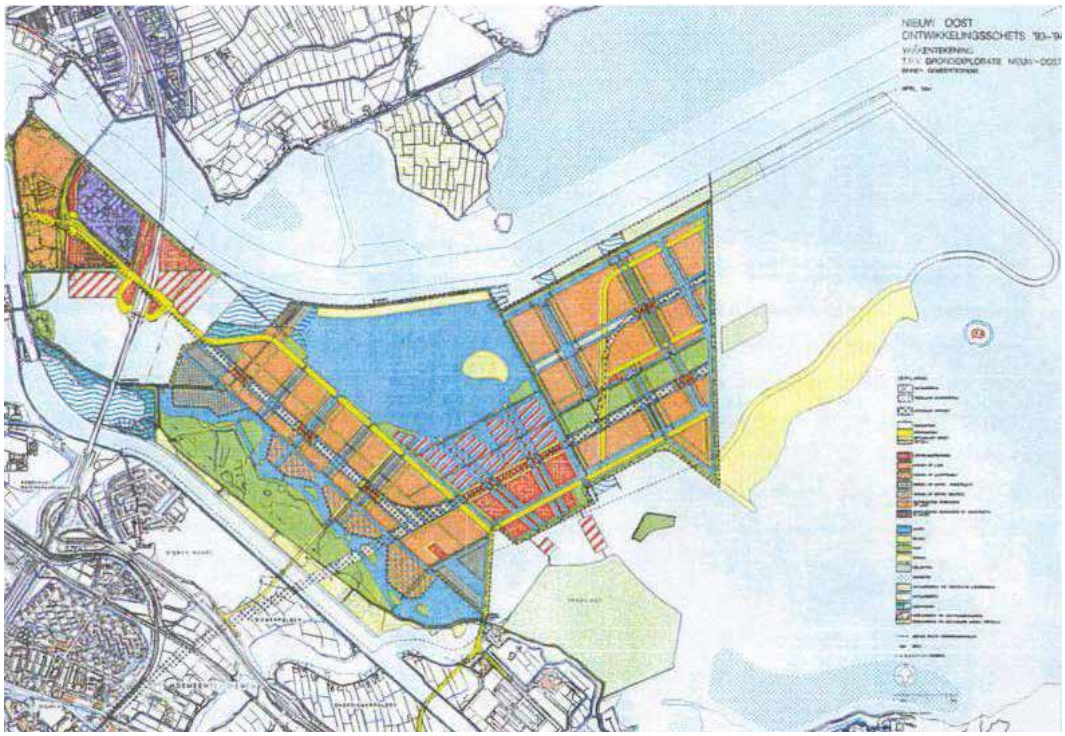
In dezelfde periode begon ook de vakwereld mee te tekenen.[914] Twee uitwerkingen uit 1991 toonden twee tegengestelde aanpakken: in april verscheen een update van Kuiper Compagnons in de vorm van een woonmilieustudie op basis van de poëtische associaties "nostalgia", "utopia", "arcadië" en "futur" (sic), en in juni een speciaal MER/Milieu-alternatief van de eerste fase van het originele plan van Kuiper Compagnons door Bureau Centrum Herengracht.[915] In hetzelfde jaar verscheen ook de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) en werden voor het eerst speciale uitleggebieden aangewezen die bekend zijn gaan staan als Vinex-locaties; Nieuw-Oost was daar echter (nog) niet bij.[916]

In 1991 gaf de DRO ook opdracht aan het Ingenieursbureau Amsterdam voor een landschapsstudie.[917] Hierin werd voor het eerst serieus nagedacht over de technische mogelijkheden van de locatie, zoals verschillende manieren van ophoging en van oevervormen (bijvoorbeeld geleidelijk of hard). Dit alles gebeurde op basis van de eigenschappen van de locatie: de relatief "groene kust" ten zuiden van het IJmeer leverde een ten opzichte van het Diemerzeedijkgebied losliggende uitbreiding op, en de doorsnijdende ligging van de zogenoemde oergeul van het IJ een opener middengebied.[918]

Op basis van alle input, maar voornamelijk beïnvloed door het laatste rapport, stelde de DRO in juli 1991 de 'Structuurschets Werkhypothese' vast, voor in totaal 15.000 woningen.[919] Van deze schets werd ook een strakkere, zogenoemde 'Vakkentekening '91' gemaakt, om die te kunnen toetsen op financiële haalbaarheid.[920] In september 1992 brachten verschillende externe bureaus toetsingen uit van de vakkentekening, op het gebied van ecologie, recreatieve aspecten, kwaliteit van de openbare ruimte en woonmileus.[921] Ook was de vakkentekening inmiddels ingebracht in de discussie met het Rijk over de mogelijke financiering van Nieuw-Oost in het kader van de Vinex. Met Rijk en provincie werd vanaf 1992 tevens samengewerkt aan de zogenoemde ROM-studie (Ruimtelijke Ordening en Milieu) IJmeer, waardoor regionale verbindingen, recreatie en milieu- en waterkwaliteit meer aandacht kregen.[922] In hetzelfde jaar toonde de DRO nog een forse maquette, waarin de tweede fase ten behoeve van de waterkwaliteit een oostelijker positie had (maar daarmee buiten de gemeentegrenzen zou komen te liggen).[923]

911 Commissie voor de milieu-effectrapportage, 1988.
912 Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost, 1990.
913 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 10; Van der Lee, 1995, p. 9.
914 Van der Lee, 1995, p. 9.
915 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 12; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 37.
916 Jolles, 2001, p. 18.
917 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 13; Van der Lee, 1995, p. 10.
918 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 13.
919 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 14; Van der Lee, 1995, p. 11.
920 Jolles, 2001, p. 18; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 15.
921 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 17, 18, 19, 20.
922 Jolles, 2001, p. 18; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 25; Van der Lee, 1995, p. 15.
923 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 24; Van der Lee, 1995, p. 14.

In 1993 raakten de ontwikkelingen eindelijk in een stroomversnelling en volgden de gebeurtenissen elkaar in snel tempo op. In mei werd allereerst de (aanvullende) MER gepubliceerd.[924] Na een onzekere periode over de financiering kwam dRO (inmiddels dus zo genoemd) in november met de belangrijke 'Ontwikkelingsschets '93', een integraal stedebouwkundig plan ontworpen door hoofd-stedebouwkundige K. van der Lee; dit vatte eerdere studies samen en de bijbehorende 'Vakkentekening '93' werd vooral gebruikt voor uitwerkingen en deelstudies.[925] Eerder genoemde elementen, zoals de twee grids, de losse ligging van de kust en het open middengebied, zijn hierin duidelijk herkenbaar (afbeelding 5.5). Ook de fasering kwam overeen: een eerste fase van 7.000 woningen langs de kust, een tweede van 10.000 in het IJmeer, en een hypothetische derde van 8.000 tot 18.000 buiten de gemeentegrenzen (op de contour en een bijbehorend strand na niet getekend). Het totale (netto) plangebied van de eerste en tweede fase besloeg 588 hectare, waarvan 287 hectare bestemd was voor wonen, in een hoge dichtheid van gemiddeld 60 woningen per hectare.



AFBEELDING 5.5 'Vakkentekening '93' uit 'Ontwikkelingsschets '93' 1993 door Dienst Ruimtelijke Ordening (Van der Lee).

In december 1993 werd ook het beleidsdocument van de ROM-studie IJmeer gepubliceerd, waarin eerdere verkenningen gebundeld werden en dat grote gelijkenissen vertoonde met de 'Ontwikkelingsschets'.[926] Begin 1994 werd besloten dat er een proefeiland mocht worden aangelegd en in hetzelfde jaar bogen vier externe bureaus zich opnieuw over woonmilieustudies op basis van de 'Ontwikkelingsschets'.[927] Ook kwam een consortium van financiers, ontwikkelaars en

924 Dienst Ruimtelijke Ordening, 1993a.

925 Dienst Ruimtelijke Ordening, 1993b; Jolles, 2001, p. 18; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 27; Van der Lee, 1995, p. 18.

926 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 26.

927 Lupi, 2008, p. 86. De bureaus waren Gunnar Daan, West 8, Kraaijvanger Urbis en Van den Oever, zie: Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 32, 33, 34, 35.

woningcorporaties met het Plan Waterstad; een constructie van woningbouw op poten en platforms, ontworpen door Teun Koolhaas Associates (TKA).[928]

In de zomer van 1994 werd Nieuw-Oost een officiële Vinex-locatie, waar tot 2005 8.500 woningen gebouwd zouden worden en daarna nog eens 9.500; in totaal 18.000 woningen (de gehele regio inclusief Almere moest er overigens 100.000 bouwen).[929] Op 14 oktober 1994 oordeelde de Commissie voor de milieu-effectrapportage dat de motivatie voor de aanleg en de plaatsing van Nieuw-Oost binnen de geldende planologische kaders had plaatsgevonden en dat een MER met regionale locatiealternatieven voor de tweede fase (nog) niet aan de orde was.[930] Op 13 januari 1995 volgde het oordeel dat de aanvullende MER voldeed, maar dat bij de uitwerking wel kritisch gekeken moest blijven worden naar het bestemmingsplan, de landaanwinning en later de tweede fase.[931] Daarmee stonden voor dat moment alle lichten echter op groen en zo brak een nieuwe fase van de planvorming aan.

§ 5.2.5 De vorming van het Projectbureau IJburg (1995)

In november 1994 was al bekendgemaakt dat Nieuw-Oost voortaan IJburg zou gaan heten, omdat dit een stedelijker en zelfstandiger associatie op zou roepen en omdat deze naam paste in de traditie van eerder in het IJ opgespoten eilanden zoals Kattenburg en Sporenburg.[932] Vervolgens werd na enige aarzeling over de precieze organisatie en omvang begin 1995 op instigatie van de toenmalige directeur van dRO, A. Oskam, en H. van Veldhuizen, projectleider vanuit het Projectmanagementbureau (PMB), ten behoeve van de verdere planvorming het 'Projectbureau IJburg' opgericht.[933] Dit was opgezet als een gemeentelijke samenwerking van dRO, het Grondbedrijf, de Stedelijke Woningdienst, het Ingenieursbureau, de Dienst Waterhuishouding en Riolering, de Milieudienst, de Dienst Stedelijk Beheer, de Dienst Stadstoezicht, de Dienst Welzijn, de Bestuursdienst, Onderzoeksdienst Omegam, het PMB en stadsdeel Zeeburg.[934]

Ontwerpers in het Projectbureau waren vanuit dRO Van der Lee en vanaf 1 januari 1996 zijn opvolger R. Stuffers (teamleider, van een planteam van zeventien dRO-medewerkers), maar hier werden externe ontwerpers bij gevraagd.[935] Tot 1 januari 1996 was dit eerst D. Sijmons van H+N+S Landschapsarchitecten, om vanuit het perspectief van de ROM-studie IJmeer en de ecologie een startnota voor het ontwerpproces op te stellen. De leiding van het ontwerpteam kwam echter te liggen bij stedebouwkundige F. Palmboom, die net met J. van den Bout het naar henzelf genoemde

928 Groep Waterstad, 1994; Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995, plan 28, 29; Groep Waterstad, 1996.

929 Jolles, 2001, p. 18; zie over de vorming: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1478.

930 Commissie voor de milieu-effectrapportage, 1994.

931 Commissie voor de milieu-effectrapportage, 1995.

932 Lupi, 2008, p. 86; https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwprojecten/bouw/groteprojecten/ijburg-landmaken/hoe-ijburg-begon; de naam IJburg werd officieel door een raadsbesluit van 11 januari 1995.

933 Mogelijk was dit een poging om de "stammenstrijd" tussen de Dienst Ruimtelijke Ordening en de Stedelijke Woningdienst (zie hoofdstuk 4) te beslechten, en om meer ruimte te maken voor het 'stadsontwerp' met een duidelijker auteursschap en een grotere rol voor supervisoren; interview F. Palmboom; zie ook: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1478.

934 Jolles, 2001, p. 18.

935 Interview F. Palmboom.

bureau had opgericht (tegenwoordig Palmbout).[936] Ook Y. Feddes van (toen) het Ingenieursbureau Amsterdam tekende vanaf het begin mee.[937] Het Projectbureau – maar daarbinnen vooral deze laatste drie externe ontwerpers – was de auteur van de belangrijkste plandocumenten die zouden verschijnen in de eerste planperiode van maart 1995 tot en met januari 1998, en die de basis zouden vormen voor de verdere uitwerking in de tweede planperiode vanaf 1998.[938]

Bij het opstellen van de plandocumenten moest men zich houden aan het gemeentelijke 'Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen' of Plaberum.[939] Hierin had de gemeente in 1984 vanuit het oogpunt van een betere beheersbaarheid het besluitvormingsproces rond ruimtelijke plannen vastgelegd, waarbij zes fasen met bijbehorende producten werden onderscheiden: "1. Vooronderzoek; 2. Nota van Uitgangspunten; 3. Stedenbouwkundig Programma van Eisen; 4. Stedenbouwkundig Plan; 5. Realisatie; 6. Beheer."[940] De fasen 2, 3 en 4 zien we terugkomen in paragraaf 5.3, waarin alle officiële plandocumenten tot 2003 zoveel mogelijk in chronologische volgorde aan bod komen.

§ 5.2.6 'Buiten wonen in de stad. Startnota IJburg' van Sijmons (juni 1995)

Na een conceptversie uit april 1995 verscheen in juni 1995 echter eerst de zogeheten 'Startnota', die van auteur Sijmons dezelfde titel mee kreeg als het Pampusplan van Bakema: 'Buiten wonen in de stad'.[941] De Startnota was geen plan of plantoelichting, maar vatte de "uitkomsten van onderzoek" en de "opdracht aan de ontwerpers" samen.[942] In het kader van dit onderzoek kan het document daarom het beste beschouwd worden als het slot van de voorgeschiedenis, én als de opmaat naar de werkelijke planvorming. Niet voor niets werden onderdelen van het document nog geïllustreerd aan de hand van de 'Vakkentekening '93'. Overigens was ook de belijning van het concept van het globale bestemmingsplan voor de eerste fase van IJburg, daterend van 4 april 1995, nog op die tekening gebaseerd.[943]

In de Startnota werd verder voor het grootste deel van het plangebied gepleit voor de zogeheten 'pannenkoekmethode' van ophoging, "waarbij zand laag voor laag wordt opgebracht".[944] Ook werd geïnventariseerd hoe de nadelige effecten voor het milieu konden worden beperkt en waar "natuurbouwmaatregelen in en om het IJmeer" kansrijk waren.[945] Op programmagebied werd uitgegaan van een "stadswijk" met een menging van 70 procent woningen in de "marktsector"

936 Interview F. Palmboom; zie de brief van 10 januari 1995 waarin Palmboom door W. Hoedemaker, hoofd van de afdeling Dienstverlening en Productvorming van de DRO, uitgenodigd werd om "het trekkerschap te vervullen", in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1381.

937 Vanaf 1 januari 1996 werkte Feddes bij H+N+S, maar in die hoedanigheid bleef zij aan IJburg meeontwerpen; zie: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 101.

938 Van der Lee beklaagde zich over deze grote rol van externen vergeleken met die van hemzelf als teamleider, waardoor hij "geen rol meer" voor zichzelf zag, getuige zijn notitie van 17 oktober 1995, aanwezig in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1478.

939 Interview F. Palmboom.

940 In 2006 vond de 'Grote Vereenvoudiging' plaats en ging het aantal fasen terug van zes naar vier; zie: http://www.amsterdam.nl.

941 Sijmons, 1995; in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1381.

942 Sijmons, 1995, p. 1; zie ook: Jolles, 2001, p. 19.

943 Dienst Ruimtelijke Ordening, 1995. Zie verder paragraaf 5.3.3.

944 Sijmons, 1995, p. 12.

945 Sijmons, 1995, p. 13.

en 30 procent in de "sociale sector", in een netto dichtheid van "circa 60 woningen per hectare".[946] De eerste fase van IJburg zou in het najaar van 2001 gerealiseerd moeten zijn.[947]

§ 5.3 Plantekeningen en plantoelichtingen

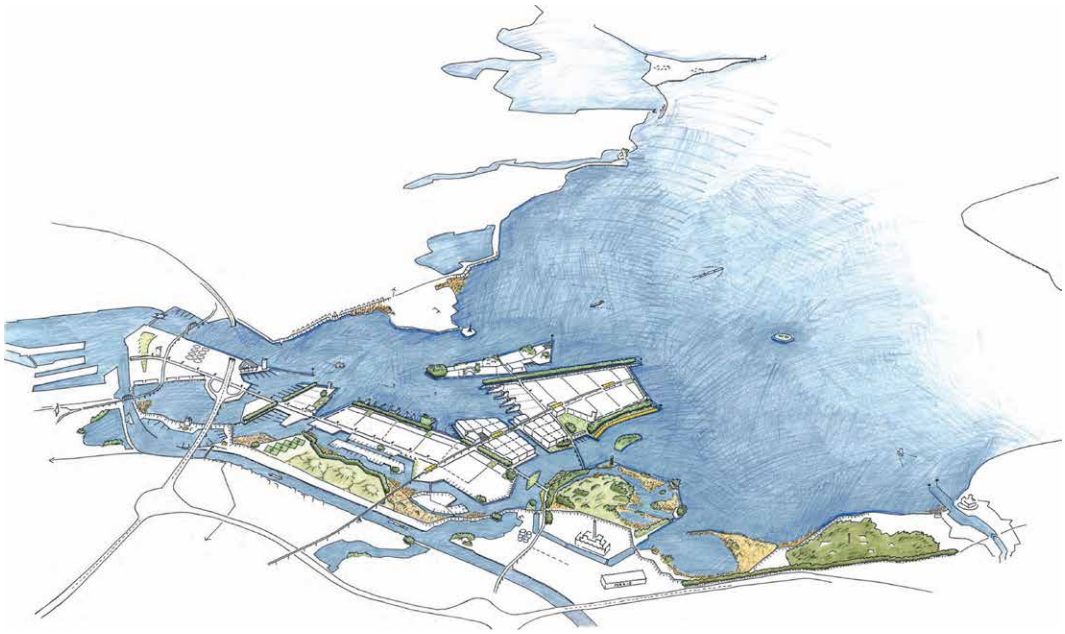
§ 5.3.1 'Ontwerp voor IJburg. NvU' van Palmboom, Van den Bout en Feddes (mei 1996)

Het eerste belangrijke plandocument, het 'Ontwerp voor IJburg' met de misleidende 'Plaberum'-ondertitel 'Nota van Uitgangspunten' (NvU), werd na interne versies uit juni en november 1995 in definitieve vorm gepubliceerd in mei 1996, voorafgaand aan de behandeling in de gemeenteraad in september van dat jaar.[948]

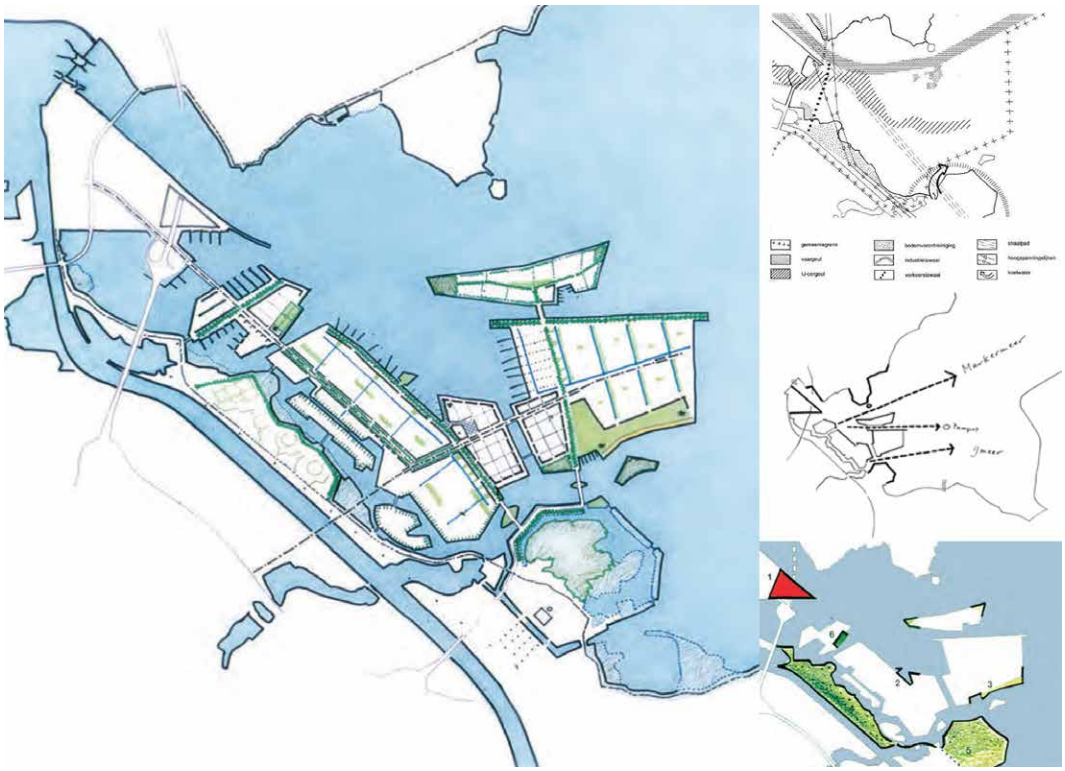
Uitgangspunt bij het 'Ontwerp voor IJburg' was in de woorden van Palmboom om bewust te kiezen voor een "mozaïek van eilanden en lijnen", en niet voor een aaneengesloten "vingerachtige lob", omdat "de regio netwerkachtig gebruikt" werd en het de uitdaging was om IJburg zoveel mogelijk "in contact te brengen met de openheid van het IJmeer".[949]

Verspreid door het document bevond zich een groot aantal plantekeningen, die – met uitzondering van de zogeheten 'afsprakenkaart' (afbeelding 5.8) – allemaal een schetsmatig karakter hadden.[950] De voornaamste tekening was zonder meer de door Palmboom getekende vogelvlucht (afbeelding 5.6), die alleen de kleuren blauw en groen bevatte, als symbolisch tekengebruik.[951] Daarmee werd het ontwerp *geframed* als passend in de natuur en werd de hoofdgedachte uitstekend geïllustreerd: IJburg als "conglomeraat van zes stadseilanden", "in het IJmeer te gast", met "het water [...] de baas".[952] Zelfs de voor het ontwerp belangrijke tekening met "grenzen en obstakels", zoals de IJ-oergeul, een vrij te houden straalpad ten behoeve van telecommunicatie en twee om te leggen hoogspanningslijnen (van respectievelijk 150 en 380 kilovolt), was beeldend van aard (afbeelding 5.7 rechtsboven).[953] Aan de hand van schetsen werd het ontwerp gepresenteerd in "drie lagen": ten eerste de "configuratie van land en water" inclusief begrippen als "geleding", "transparantie" (afbeelding 5.7 rechtsmidden) en de "compositie van kustlijnen", ten tweede de "stedelijke structuur" of "planstructuur" (afbeelding 5.7 links), en ten derde de zes zogeheten "programmatische troefkaarten" (afbeelding 5.7 rechtsonder).[954] De zes eilanden werden kort getypeerd, inclusief hun namen: van binnen naar buiten het Steigereiland, het Haveneiland met daaraan vast het Centrumgebied, twee Rieteilanden, het Strandeiland (als enige een "polder") en het Buiteneiland.[955]

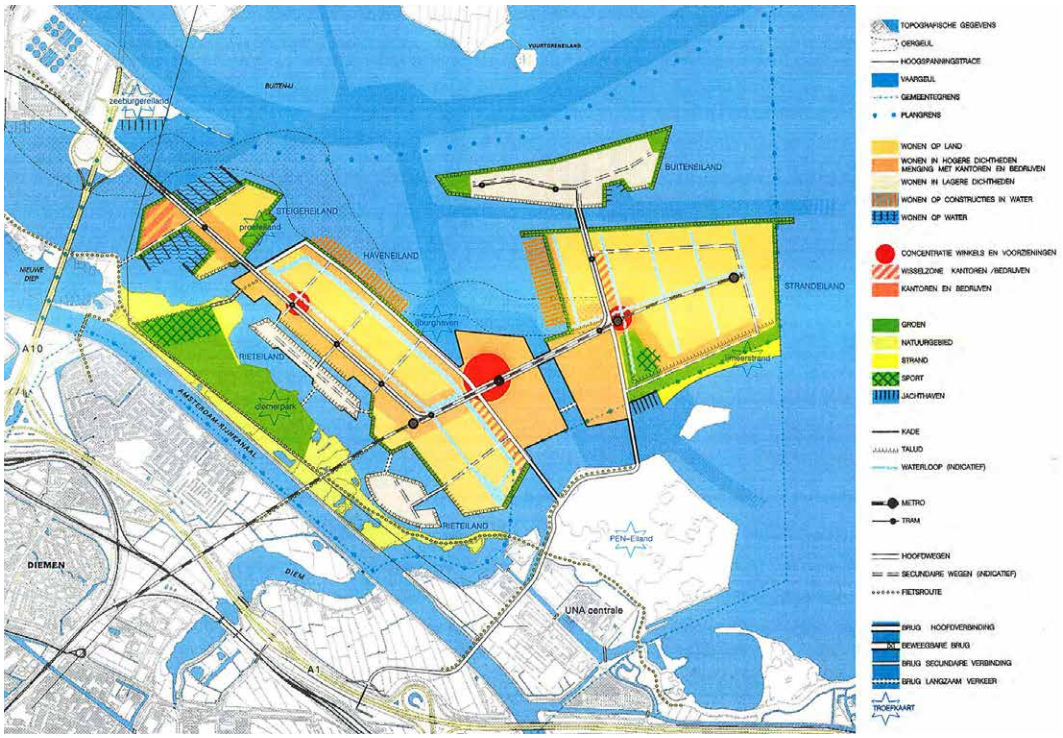
946 Sijmons, 1995, p. 20.
947 Sijmons, 1995, pp. 28, 31.
948 Interview F. Palmboom; Projectbureau IJburg, 1996b; Dienst Ruimtelijke Ordening, 1996. Zie voor de behandeling in de gemeenteraad paragraaf 5.4.2.
949 Interview F. Palmboom; zie ook: Palmboom, 2002, p. 13.
950 In termen van dit onderzoek: hier speelt de plastische kant (het gebruikte materiaal) van het teken een rol.
951 Zie voor dit begrip paragraaf 2.4.1.
952 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 21, 31.
953 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 18-20.
954 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 31-51.
955 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 34, 38-39, 42-46.



AFBEELDING 5.6 Vogelvlucht gezien vanuit het zuiden 'Nota van Uitgangspunten' 'Ontwerp voor IJburg' mei 1996 door Palmboom.



AFBEELDING 5.7 'Planstructuur' 'Nota van Uitgangspunten' 'Ontwerp voor IJburg' mei 1996 door Palmboom (links), 'grenzen en obstakels' (rechtsboven), 'transparantie' naar Markermeer, Pampus en IJmeer (rechtsmidden), en 'programmatische troefkaarten' (rechtsonder: 1. Zeeburgereiland, 2. IJburghaven, 3. IJmeerstrand, 4. Diemerpark, 5. PEN-eiland, 6. Proefeiland).



AFBEELDING 5.8 'Afsprakenkaart' 'Nota van Uitgangspunten' 'Ontwerp voor IJburg' mei 1996 door dRO en Palmboom, Van den Bout en Feddes.



AFBEELDING 5.9 Maquette IJburg gezien vanuit het oosten mei 1996 door dRO (H. Helle).

De complete NvU bestond uit honderd pagina's, gevolgd door vijftig pagina's aan bijlagen (met het gedetailleerde programma en profielen). De hoofdstukken 1 tot en met 5 vormden een inleiding, inclusief het waarom van bouwen in het IJmeer en een gedetailleerde beschrijving van het gebied (een vijfde van de tekst). Na een "intermezzo" met geschetste "observaties" van land en water (vier pagina's) volgden in hoofdstuk 7 en 8 de "benaderingswijze" en de essentie van de "eilandenstad" (samen een derde).[956] De rest van de NvU, hoofdstuk 9 tot en met 13, was te beschouwen als een uitwerking, van woonmilieus inclusief perspectiefschetsen en indicatieve plattegronden, van "functies en aspecten", en van "milieu", de "factor tijd" (met de start van het Buiteneiland gepland voor 2008) en "financiële uitvoerbaarheid" (alles bij elkaar ongeveer de helft).[957] Het document werd afgesloten met het "plandocument" (afbeelding 5.8): deze officiële "afsprakenkaart" was de enige tekening met "harde randvoorwaarden voor de verdere planontwikkeling" en "de samenwerking met derden, zoals de consortia van marktpartijen", maar zonder "de wettelijke status van een bestemmingsplan".[958] In de paragrafen 5.7, 5.8 en 5.9 komen de stedebouwkundige begrippen uit dit plandocument en uit de documenten uit de volgende paragrafen uitgebreid aan bod, per betekenisveld.

In opdracht van Palmboom was verder een enorme maquette gemaakt, die vanaf 24 mei 1996 te zien was in het expositiecentrum in de Zuiderkerk en die IJburg toonde als verlengde van het Oostelijk Havengebied, bijna zwevend in het transparante plastic van het IJmeer, en toegankelijk vanuit het centrum en vanaf ringweg A10 met een brug en een centrale as inclusief tramlijn (de tegenwoordige IJburglaan), en met een metrolijn, de 'Diemertak', daar haaks op (afbeelding 5.9).[959]

§ 5.3.2 'Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. SPvE' van Palmboom, Van den Bout en Feddes (mei 1996)

Tegelijkertijd met de NvU zag in mei 1996 ook de eerstvolgende stap uit het Plaberum het licht: het Stedebouwkundig Programma van Eisen of SPvE voor het Haveneiland en de Rieteilanden, dat uiteindelijk in dezelfde raadsvergadering in september 1996 goedgekeurd zou worden.[960] Aan deze uitwerking was al vanaf juni 1995 gewerkt en in januari 1996 waren de voorlopige teksten en tekeningen gebundeld in een interne 'Werkmap IJburg Haveneiland', als "tussenprodukt" tussen de NvU en het SPvE.[961] Men begon met deze eilanden omdat ze een centrale positie innamen, er de grootste aantallen woningen konden worden gehaald en omdat het andere eiland van de eerste fase, het Steigereiland, qua aanleg ingewikkelder was, met zijn geplande drijvende woningen en te verleggen hoogspanningslijnen.[962]

Het colofon van het SPvE vermeldde dat het document tot stand was gekomen "in nauwe samenwerking" met drie consortia.[963] Voor het Haveneiland en de Rieteilanden had wethouder D.B. Stadig van Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken namelijk

956 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 21-24, 27, 31.

957 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 53, 60, 66, 68, 75, 78, 79, 82, 87, 92, 95.

958 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 98-99.

959 https://www.anp-archief.nl/page/637583/amsterdam-nederland-28-mei-1996.

960 Projectbureau IJburg, 1996c. De titelpagina vermeldt abusievelijk "Rietlanden".

961 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 668; Projectbureau IJburg, 1996a, p. 1.

962 Interview F. Palmboom.

963 Projectbureau IJburg, 1996c, p. 103.

een "experimentele ontwikkelingsconstructie" bedacht, met een grote rol voor marktpartijen; zij zouden niet alleen de verantwoordelijkheid krijgen voor de door hen aangekochte kavels, maar ook voor de aanpalende openbare ruimte (met uitzondering van de hoofdstructuur).[964] Eerste gesprekspartner in dezen was de Groep Waterstad, bekend van het in 1994 door Teun Koolhaas (TKA) gemaakte alternatieve ontwerp. Om een onderhandelingspositie te verkrijgen nodigde de gemeente extra consortia uit; van de zes overige gegadigden werd uiteindelijk ook een intentieovereenkomst afgesloten met de IJburgermaatschappij en IJdelta, respectievelijk ondersteund door de architectenbureaus FARO en Heren 5.[965] Waterstad zou 60 procent van de woningen en de bijbehorende openbare ruimte ontwikkelen, de andere twee consortia elk 20 procent.[966]

De consortia hadden mogen reageren op een conceptversie van het SPvE uit begin mei, maar gezien de publicatie van het definitieve document in dezelfde maand zal er weinig tijd geweest zijn om hun opmerkingen te verwerken.[967] Wat in ieder geval was aangepast ten opzichte van de NvU en het 'tussenprodukt' uit januari 1996 waren de Rieteilanden: in plaats van twee waren er drie opgenomen (vergelijk afbeelding 5.8 en 5.10). Ook met de duidelijkere configuratie van "platformwoningen" aan de noordkant en "verschuivingen" in de "interne planstructuur" met duidelijker zichtassen of "vizieren" op het water kwam men de consortia tegemoet.[968] Dit leverde een "occupatiestrategie" op van verschillende zones, van noord naar zuid (afbeelding 5.10 en 5.67): een "maritieme zone" met "platformwoningen" en forse bebouwing langs de "boulevard", dan een "binnenwereld" met lagere "woonparken", daarna hogere "stadskavels" aan de centrale "stadsstraat", en een "waterwereld" bestaande uit de zuidkust van het Haveneiland en de Rieteilanden, met daartussenin de zogenoemde "groene tunnel", een breed water met achtertuinen.[969] Ook de profielen van de openbare ruimten waren aangescherpt (afbeelding 5.11).

Het complete SPvE was honderd pagina's lang. Na een inleiding en een hoofdstuk over de context van de NvU (samen acht pagina's) volgde de uitleg van het ontwerp in de hoofdstukken 3, 4 en 5: "benaderingswijze", "het ontwerp" en "occupatiestrategie" (samen een vijfde van het document).[970] In tegenstelling tot de NvU was er in het SPvE als hoofdstuk 6 een centrale plaats ingeruimd voor het compacte "plandokument" (vijf pagina's), met de "afsprakenkaart" (afbeelding 5.10), het totale programma en een "proefverkaveling".[971] Daarna volgde in de tweede helft van het document een opbouw die geheel overeenkwam met die van de NvU (hoofdstuk 6 tot en met 12): "planimpressies", in dit geval voor het Haveneiland door de drie bureaus van de consortia en voor de Rieteilanden door dRO, "functies en aspecten", nu inclusief getallen en profielen (onder andere afbeelding 5.11), milieuaspecten onder de kop "duurzame stedebouw", de "planning" (met de oplevering van het laatste stuk Haveneiland begin 2004), de "financiën", en tot slot "vervolgstudies".[972]

964 Hoekstra & Milikowski, 2011, online. Stadig zei hierover in dit artikel: "De aanleg van de eilanden plus de bruggen, straten en kades zouden (sic) ongeveer driehonderd miljoen euro kosten. Wat nu als er een crisis uitbreekt als je net klaar bent om kavels te gaan verkopen? Om dat risico te voorkomen hebben we de grond van het Haveneiland, het overgrote deel van de eerste fase van IJburg, al van tevoren aan de marktpartijen verkocht. Zodat niet wij, maar zij het risico moesten dragen."

965 Interview F. Palmboom; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 103; B en W Amsterdam, 1996h.

966 Hoekstra & Milikowski, 2011, online.

967 Zie de brieven van de drie consortia uit mei 1996, in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 668.

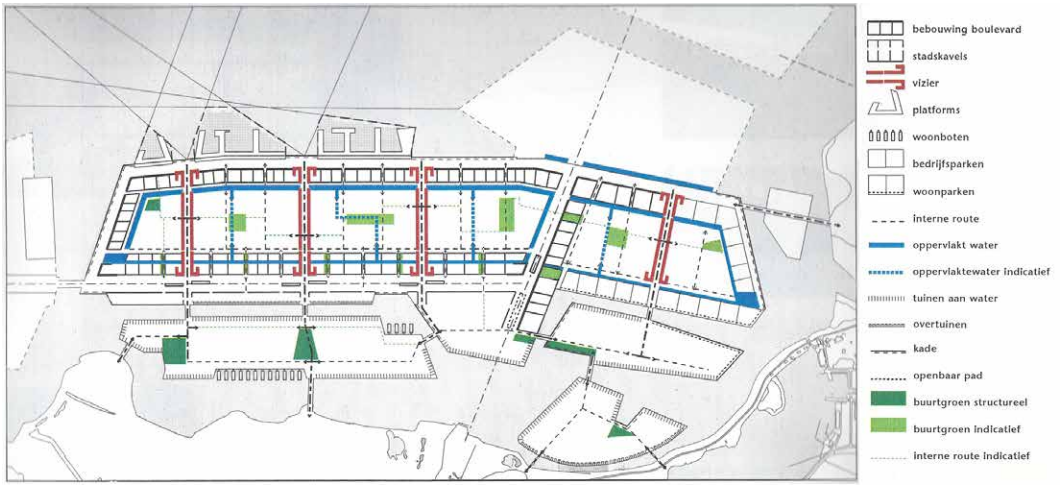
968 De veranderingen volgens Oskam in zijn brief van 9 mei 1996, in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 668.

969 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 30-39. Zie hiervoor paragraaf 5.8.2 en afbeelding 5.42.

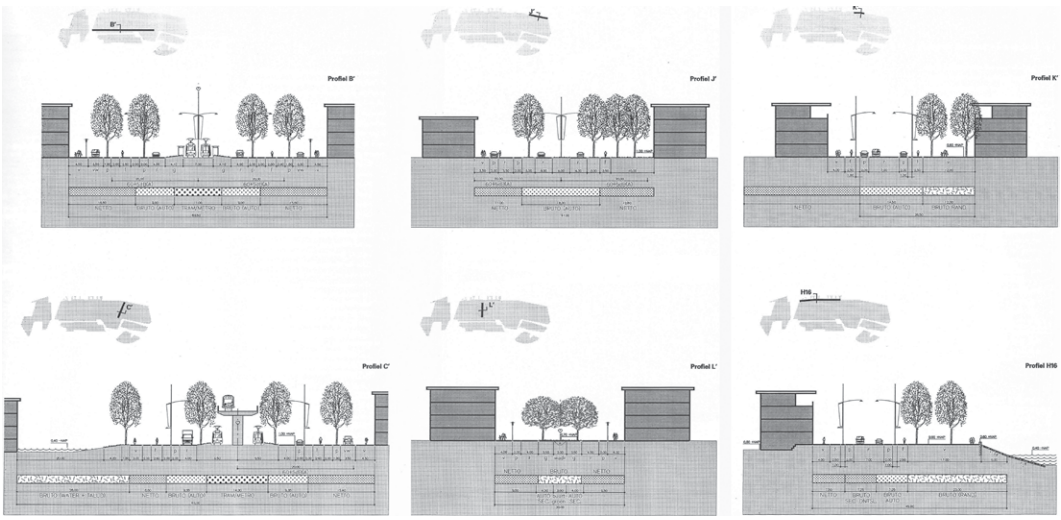
970 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 12-15, 16-21, 22-39.

971 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 40-44.

972 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 45, 54, 89, 97, 98, 101.



AFBEELDING 5.10 'Afsprakenkaart' 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen' Haveneiland en Rieteilanden mei 1996 door dRO en Palmboom, Van den Bout en Feddes.



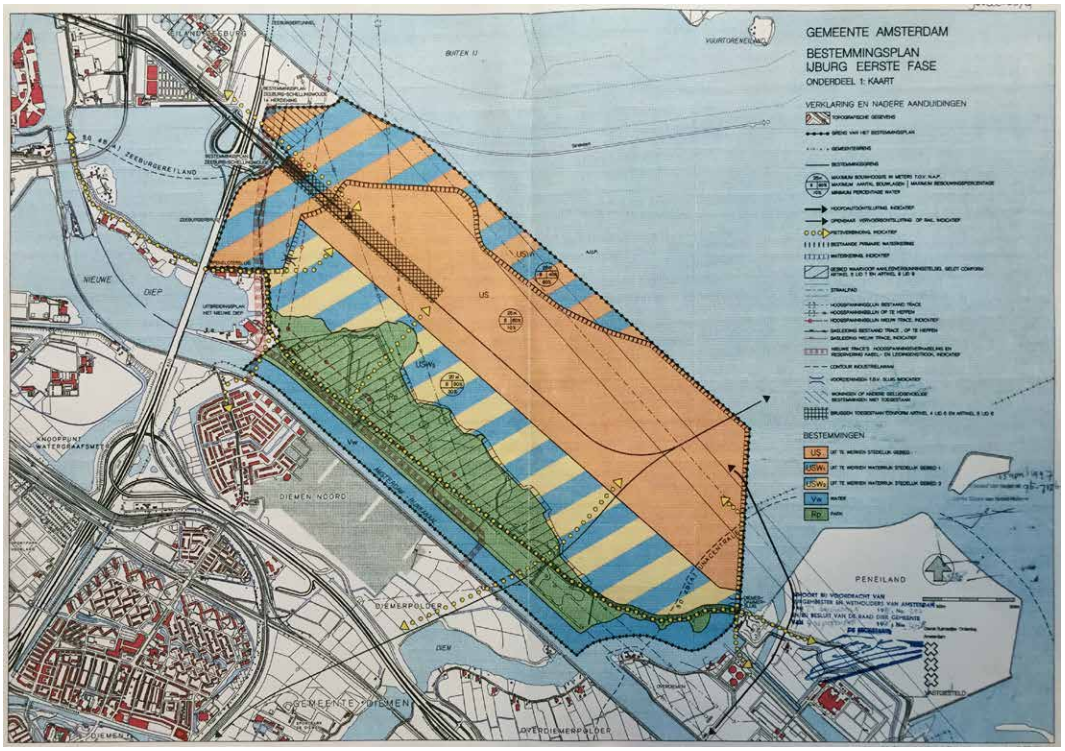
AFBEELDING 5.11 Profielen 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen' Haveneiland en Rieteilanden mei 1996 door dRO en Palmboom, Van den Bout en Feddes: '*stadsstraat*' (linksboven), '*boulevard*' (middenboven, rechtsboven en rechtsonder), '*stadsas*' (linksonder) en '*vizier*' (middenonder).

§ 5.3.3 'Bestemmingsplan IJburg, eerste fase' (augustus 1996) van dRO

Omdat de NvU en het SPvE geen rechtsgeldigheid hadden, diende het ontwerp ook te worden vertaald in een bestemmingsplan. Hiervan was zoals gezegd in april 1995 al een conceptversie verspreid, onder andere naar de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (vóór 1989: voor de Stedebouw). Op 22 augustus 1996 werd de definitieve versie van het "globale" bestemmingsplan door B en W aangeboden aan de gemeenteraad,

die er op 4 september over vergaderde, tegelijkertijd met de NvU en het SPvE.[973] Alhoewel het bestemmingsplan geen echt ontwerpdocument was, wordt het hier als door dRO voorbereid product toch kort behandeld.

Het document bestond naast de "plankaart" uit twee onderdelen van ongeveer gelijke omvang – de "voorschriften en bijzondere bepalingen" en de "toelichting" – gevolgd door een bijlage met reacties van alle instanties die op de conceptversie hadden gereageerd.[974] Opvallend genoeg vertoonde de plankaart in zijn belijning van het "uit te werken stedelijk gebied" dat niet "waterrrijk" was (oranje, in tegenstelling tot het blauw gearceerde gebied) nog steeds de contour van de 'Vakkentekening '93' (vergelijk afbeelding 5.5 en 5.12). Voornaamste aanpassingen sinds het concept van april 1995 waren de koppeling van een "indicatieve fietsroute" aan de openbaar-vervoersontsluiting uit de Bijlmermeer en de introductie van een zone "bruggen toegestaan" bij de toegang vanaf het Zeeburgereiland.



AFBEELDING 5.12 'Plankaart' 'Bestemmingsplan IJburg, eerste fase' augustus 1996 door dRO.

§ 5.3.4 Plantekeningen en plantoelichtingen in de pers (1995-1997)

De plannen om te bouwen in het open IJmeer waren zeer omstreden en er werd dan ook vanaf het begin veel over gepubliceerd in kranten en tijdschriften. Net als bij de Bijlmermeer werden daarbij geen complete passages uit de plantoelichtingen geciteerd, zoals in de tijd van Berlage. In tegenstelling tot

973 B en W Amsterdam, 1996i, 22 augustus, online. Zie voor de behandeling in de gemeenteraad paragraaf 5.4.2.

974 Dienst Ruimtelijke Ordening, 1996; tevens in: B en W Amsterdam, 1996i, 22 augustus, online.

de jaren zestig werden de belangrijkste plandocumenten nu echter wel vaak afgedrukt, met name de qua overtuigingskracht slim vormgegeven vogelvlucht en de maquette (afbeelding 5.6 en 5.9), soms vergezeld van enkele pakkende citaten uit de plantoelichtingen. Voorbeelden hiervan zijn de artikelen in *NRC Handelsblad* en *De Volkskrant* na de presentatie van de plannen in mei 1996, en in tijdschrift *Ons Amsterdam*.[975] De belangrijkste reacties op de plannen komen net als in de vorige hoofdstukken aan bod bij de journalistieke bronnen.[976] Op deze plaats kan echter al duidelijk worden geconcludeerd dat de communicatie over de nieuwe uitbreiding anders verliep dan bij de Bijlmermeer; niet voor niets opereerden de gemeente en het Projectbureau volgens een heus "communicatieplan", opgesteld door adviesbureau Schoep & Van der Toorn.[977]

Dat laatste was vooral nodig omdat zich vanaf het concreter worden van de plannen en de aanleg van het proefeiland in 1994 steeds meer tegenstanders lieten horen. Drie argumenten werden daarbij veelvuldig gebruikt: het IJmeer moest 'open' blijven vanwege het uitzicht vanaf de Waterlandse en Diemer- en Muiderkust, de locatie maakte onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur, en het was een overwintergebied voor watervogels.[978] Uiteindelijk besloten de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer, de Vereniging Natuurmonumenten, het Milieu Centrum Amsterdam, de Milieufederatie Noord-Holland, de Vogelbescherming Nederland, de Stichting Durgerdam Boos op Nieuw Oost en de Milieugroep Muiden/Muiderberg hun krachten te bundelen in de Werkgroep 'Red het IJmeer'.[979] Op 15 december 1994 overhandigden zij de brochure *Red het IJmeer – Stop Nieuw Oost* aan wethouder R. ten Have van Verkeer en Milieu.[980] De werkgroep hield dus de oude naam van de uitbreiding aan, want ze keerden zich tegen de in hun ogen als "kalmerende truc" bedoelde naam IJburg.[981]

Na de publicatie van de plannen hernoemde de werkgroep zich in augustus 1996 in 'Referendumcomité IJmeer Open' en werd begonnen met handtekeningen verzamelen voor een correctief referendum.[982] Ook maakten de afzonderlijke instanties hun ongenoegen kenbaar, in de pers en middels brieven naar de gemeente, zoals de belangrijke speler Natuurmonumenten.[983] In dezelfde maand verscheen een vlammend pamflet van wethouder Stadig onder de titel *Waarom bouwen in het IJmeer?*: volgens hem waren er simpelweg geen andere woningbouwlocaties voorhanden.[984] Toen de gemeenteraad op 4 september 1996 instemde met de NvU, het SPvE en het bestemmingsplan, startte de handtekeningenactie pas echt.[985] Nadat het benodigde aantal van 24.940 ruimschoots gehaald was (het werden er 67.836), stelde de gemeenteraad op 27 november 1996 de referendumdatum vast op 19 maart 1997.[986]

In aanloop naar het referendum nam de persaandacht enorm toe. In een speciale studie over dit onderwerp, met de passende titel *De Slag om IJburg*, is geconcludeerd dat er in de korte periode 1 januari tot en met 19 maart 1997 in de belangrijkste geschreven media maar liefst 368 artikelen over IJburg

975 Wopereis, 1996; College B en W Amsterdam voor plannen IJburg, 1996; De Baar, 1996.

976 Zie paragraaf 5.4.3.

977 Aanwezig in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1477. Zie ook: Zumpolle, 1995, in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1476.

978 Natuurontwikkelingsfonds IJmeer, 2014, pp. 8-13.

979 Zie het archief van de Werkgroep, in: http://hdl.handle.net/10622/ARCH02087.

980 Amsterdam bouwt nieuwe wijk in IJmeer, 1994; Werkgroep Red het IJmeer, 1994.

981 "Wijk Amsterdam in IJmeer wordt getto", 1994.

982 Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer, 1994.

983 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1385.

984 Stadig, 1996.

985 Gemeenteraad Amsterdam, 1996b; Jolles, 2001, p. 19. Zie paragraaf 5.4.2.

986 Neijens & Van Praag jr., 1999, p. 28; B en W Amsterdam, 1996k, 22 november.

verschenen, waarvan een derde, 128, in *Het Parool*.[987] Ook ontwerper Sijmons mengde zich met twee krantenartikelen in de strijd.[988] Ook de gemeentelijke voorlichtingsmachine begon nu op volle kracht te draaien, inclusief poster- en televisiecampagnes (op stadszender AT5), maar omdat die niet tot de plandocumenten behoren worden ze hier buiten beschouwing gelaten. Bovendien vat het genoemde boek *De Slag om IJburg* de *framing* die in deze strijd heeft plaatsgevonden al voldoende samen.[989]

Op 19 maart 1997 vond het referendum plaats over het gemeenteraadsbesluit om het ontwerp en bestemmingsplan te aanvaarden.[990] In totaal bracht 41 procent van de Amsterdamse kiesgerechtigen een stem uit, waarvan 60 procent – 133.892 mensen – tegen IJburg. De referendumverordening vereiste echter 154.935 tegenstemmers (de helft van de opkomst bij de laatste verkiezingen) en daarmee werd het referendum verworpen.[991] Wethouder Stadig was euforisch en een dag later startte de gemeente direct met de voorbereidingen voor de aanleg van de eerste eilanden.[992]

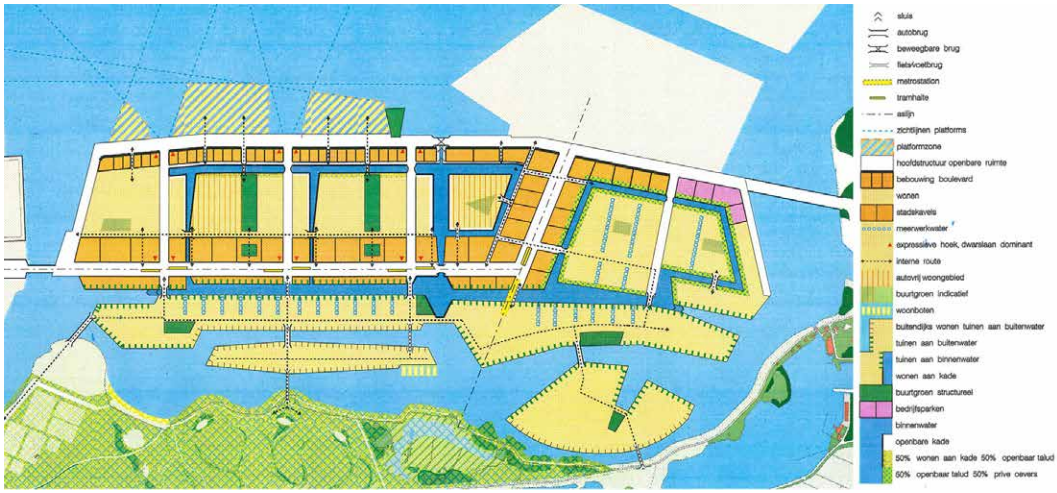
Tegelijkertijd vertrok overigens directeur Oskam bij dRO, uit onvrede over het besluit om de verkeerstak af te splitsen en samen met onder andere het Projectbureau Noord-Zuidlijn van het Gemeentevervoerbedrijf (GVB) per 1 januari 1997 om te vormen tot een aparte Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, die ook ging participeren in het Projectbureau.[993] Oskam werd opgevolgd door K.W. de Boer, die daarmee ambtelijk opdrachtgever van IJburg werd.

§ 5.3.5 'Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. SPvExtra' van Palmboom, Van den Bout en Feddes (mei 1997)

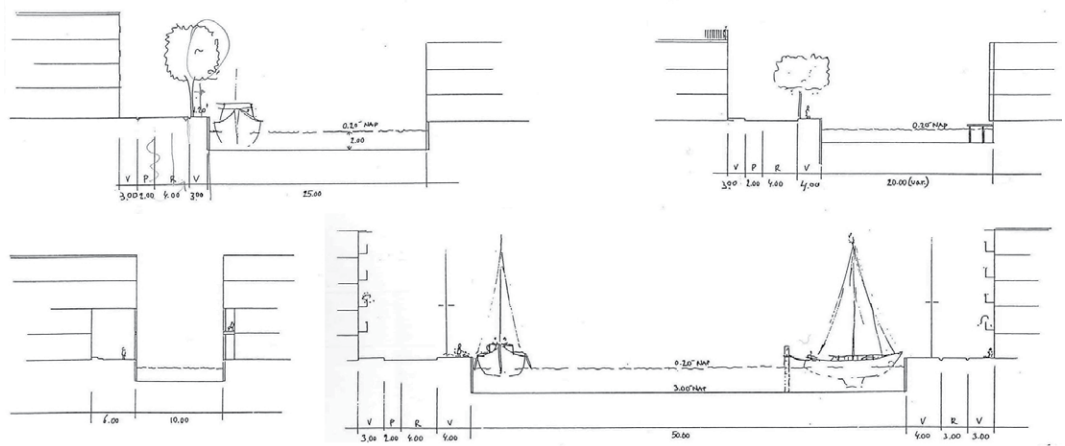
Nu IJburg definitief door kon gaan wilde de gemeente ook snel verder met het planproces en in ieder geval voor het Haveneiland en de Rieteilanden een Stedebouwkundig Plan op laten stellen (het volgende verplichte product volgens het Plaberum). Ondanks hun nauwe betrokkenheid vonden de consortia echter dat ze hun wensen niet voldoende terugzagen in het SPvE, met name op drie met elkaar samenhangende onderwerpen: ze konden onvoldoende 'wonen aan het water' realiseren, de scheiding tussen binnenwater en buitenwater maakte de toegankelijkheid voor pleziervaart onmogelijk, en de aaneengesloten landmassa was te groot.[994] De consortia nodigden vervolgens W. van Es uit, oud-directeur van de Dienst Volkshuisvesting in Rotterdam, die suggereerde dat het Haveneiland "gemariniseerd" moest worden, een term afkomstig uit de scheepsbouw, waarbij een motorblok wordt voorbereid op het draaien in een wateromgeving.[995] De input vanuit de consortia was aanleiding voor de ontwerpers om een tweede versie van het SPvE uit te brengen, het 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra' (SPvExtra of SPvE+), gepubliceerd in mei 1997.[996]

987 Neijens & Van Praag jr., 1999, pp. 94-95.
988 Sijmons, 1997a; Sijmons, 1997b; tevens gecombineerd in: Sijmons, 1998, pp. 109-116.
989 Neijens & Van Praag jr., 1999, pp. 119-128.
990 Een gedetailleerd verslag staat in: Steur, 2005, pp. 65-68.
991 Jolles, 2001, pp. 19-20; *Ons Amsterdam*, 1997, pp. 8, 74, 127; Lupi, 2008, p. 89.
992 De Lange & Milanović, 2009, p. 25.
993 Oskam geïnterviewd in: Van Vliet, Backer & Duynstee, 2008; zie ook: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1480; zie voor de verschillende diensten: Van den Belt, 2015.
994 Interview F. Palmboom.
995 Interview F. Palmboom; zie ook: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 10.
996 Projectbureau IJburg, 1997a.

Het SPvExtra kende vier voorname verschillen ten opzichte van het SPvE (vergelijk afbeelding 5.10 en 5.13). In de eerste plaats werd de 'groene tunnel' doorgetrokken over het volledige Haveneiland. Ten tweede werd het westelijke Rieteiland in tweeën gesplitst, waarmee er definitief drie Rieteilanden waren: het langgerekte Grote Rieteiland, het Kleine Rieteiland en Rieteiland-Oost. Een derde ingreep was minstens zo belangrijk: op het Haveneiland werden drie sluizen toegevoegd zodat er over binnen- en buitenwater gevaren kon worden met behoud van de waterkwaliteit. Ten vierde werd de structuur van de "binnenwereld" vereenvoudigd: de waterlopen in het westen en die direct achter de centrale oost-westas vervielen, en de dwars op die as gelegen "vizieren", waterlopen en groene zones kregen een strakkere, alternerende positie; deze laatste structuur werd overgenomen uit voorstellen van FARO en werd de "boekenkast" genoemd.[997] De waterlopen kregen nu bovendien eigen profielen (afbeelding 5.14).



AFBEELDING 5.13 'Plankaart' 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra' Haveneiland en Rieteilanden mei 1997 door dRO en Palmboom, Van den Bout en Feddes.



AFBEELDING 5.14 Profielen 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra' Haveneiland en Rieteilanden mei 1997 door dRO en Palmboom, Van den Bout en Feddes: '*Binnengracht*' (linksboven), '*dwarsgracht*' (rechtsboven), 'verlenging *dwarsgracht*' (linksonder) en '*Binnenhaven*' (rechtsonder).

997 Interview F. Palmboom; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 10, 16, 18, 20.

Het SPvExtra besloeg zestig pagina's. Na een inleiding en hoofdstukken over de "essentie" van beide eilanden en over de "nadere studies" van TKA, FARO en Heren 5, volgde in hoofdstuk 4 een toelichting op het aangescherpte ontwerp, inclusief paragrafen over het "havenkwartier", de "binnengracht", de "platforms", de "binnenwereld", de "stadsstraat", de "Groene Tunnel" (nu met hoofdletters), de "staart" (het oostelijke deel) en de "Rieteilanden", inclusief schetsen (vijftien pagina's).[998] Hoofdstuk 5 bevatte het "plandocument", met de "plankaart" en "profielen van de belangrijkste openbare ruimtes" (vijftien pagina's).[999] Daarna volgden in de hoofdstukken 6, 7 en 8 de bekende "functies en aspecten", "parallelle producten", en tot slot "het vervolg" (in totaal twintig pagina's).[1000]

§ 5.3.6 Discussies en aanpassingen (1997-1998)

Voor het Haveneiland en de Rieteilanden was het de bedoeling om de verantwoordelijkheid gedurende het planproces steeds meer bij de marktpartijen en steeds minder bij de gemeente te leggen.[1001] Om de kwaliteit van het planproces in de discussies rond uitwerkingen te waarborgen stelde wethouder Stadig op 12 september 1997 een Kwaliteitsteam van supervisoren voor aan het College van B en W, inclusief de bijbehorende notitie 'Kwaliteitsteam IJburg: taak en werkwijze'.[1002] Leden van dit Kwaliteitsteam waren bij aanvang de ontwerpers Palmboom, Van den Bout en Sijmons, landschapsarchitect M. van Gessel en A. Oxenaar als voorzitter van de gemeentelijke welstandscommissie, onder voorzitterschap van oud-Rijksbouwmeester K. Rijnboutt.[1003] De eerste vergadering van het 'K-team' had overigens al op 15 juli 1997 plaatsgevonden.[1004] In het jaar 1997 werden verder echter geen nieuwe officiële plandocumenten gepresenteerd.

Wel was er vanaf 1996 weer ontworpen aan het tussen de stad en IJburg in gelegen Zeeburgereiland, in eerste instantie in 1996 in samenwerking met de bureaus Neutelings Riedijk en West 8.[1005] Het 'Ontwerp voor Zeeburgereiland' van dRO uit 1998 pleitte voor het in samenhang met IJburg ontwerpen van het Zeeburgereiland, dat immers de voornaamste toegang tot de nieuwe wijk ging vormen en de potentie had om uit te groeien tot een gemengd woon- en werkmilieu.[1006] Volgens de plannen moest de daar aanwezige rioolwaterzuiveringsinstallatie dan wel verkleind of verplaatst worden, maar omdat daar nog geen onderzoek naar was gedaan, stokte de verdere planvorming.[1007]

Tegelijkertijd werd ook gewerkt aan het Steigereiland, waar drijvende woningen en zelfbouw een grote rol zouden krijgen.[1008] Dit gebeurde binnen het Projectbureau IJburg door de Werkgroep Steigereiland, waarin vertegenwoordigers zaten van dRO, de Stedelijke Woningdienst, de Milieudienst,

998 Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 6, 8, 10,12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 25.
999 Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 27, 28-29, 40.
1000 Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 44, 60, 63.
1001 Projectbureau IJburg, 1998a, p. 2.
1002 Stadig, 1997b; B en W stemden hiermee op 30 september officieel, zie: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1385; zie ook: Rijnboutt, 2009, pp. 14-15.
1003 Stuffers, 2000, p. 6.
1004 Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1642; zie ook: Rijnboutt, 2009, p. 17.
1005 Van der Linden, 2007, pp. 10-11.
1006 Dienst Ruimtelijke Ordening, 1998; zie: Jolles, 2001, p. 20.
1007 Van der Linden, 2007, p. 11.
1008 Jolles, 2001, p. 236.

het Grondbedrijf, de Dienst Waterbeheer en Riolering, het Ingenieursbureau Amsterdam en Stadsdeel Zeeburg; het ontwerpteam stond onder leiding van P. Klomp.[1009] Al in 1996 was bekend geworden dat de vorm van het Steigereiland zou moeten veranderen ten opzichte van die uit de NvU, toen bleek dat de meest oostelijk gelegen hoogspanningslijn (van 380 kilovolt) niet verplaatst kon worden en er zodoende op het eiland een noord-zuid gelegen zone vrij moest blijven.[1010] Ook veranderde de positie van het Steigereiland, nu vanaf het Zeeburgereiland een continue verstedelijking tot aan IJburg zou ontstaan.[1011] In juni 1997 werd een eerste concept-voorontwerp voor het SPvE gepresenteerd, met een aangepaste contour, positie van de drijvende woningen en hoofdstructuur.[1012] Vervolgens werd ook door externe ontwerpers C. Rapp en FARO architecten meegedacht over de mogelijke vorm van het eiland en over de aanpak van het 'bouwen in eigen beheer', zoals tijdens het symposium 'Eigenwijs wonen' in 1998.[1013]

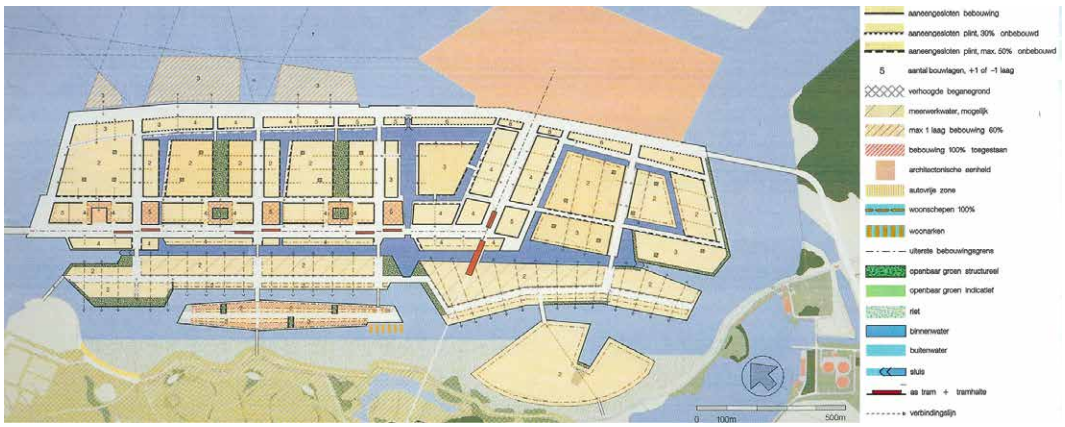
Op 26 november 1998 werd door de gemeente Amsterdam de provincie Noord-Holland én Natuurmonumenten nog het Natuurontwikkelingsfonds IJmeer (NOF) opgericht.[1014] In deze curieuze kongsi vonden de vroegere voor- en tegenstanders elkaar, waarbij de directeur van Natuurmonumenten F. Evers opmerkte: "Als het toch ging gebeuren, moesten we er maar het beste van maken."[1015] Er kwam een startkapitaal van 15 miljoen gulden beschikbaar om de uit het ROM-IJmeer verplichte natuurcompensatie uit te breiden. Bij dat convenant tussen gemeente, Rijk en provincie was onder andere al afgesproken om het PEN-eiland (ook bekend als Diemer Vijfhoek) opnieuw in te richten en het Diemerzeedijkgebied te saneren.[1016] Door het NOF zouden daar verschillende ecologische verbindingszones en waterrijke kusten bijkomen.[1017]

§ 5.3.7 'Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. Globaal Stedenbouwkundig Plan' van Palmboom en Van den Bout (januari 1998)

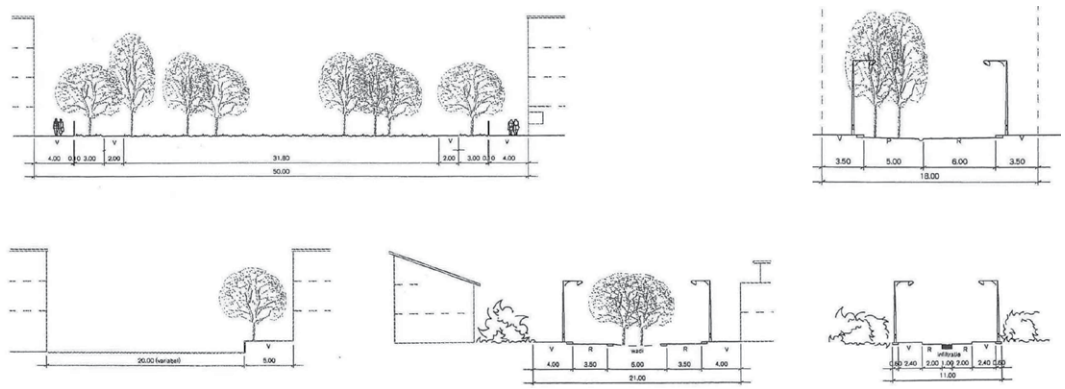
Na de instelling van het Kwaliteitsteam volgde nog één laatste planproduct onder auspiciën van de oorspronkelijke ontwerpers Palmboom en Van den Bout, dat een verdere concretisering van de regels voor het bouwen inhield voor het Haveneiland en de Rieteilanden. Omdat het nog niet het detailniveau had (of moest hebben) van een 'Stedenbouwkundig Plan' of SP, kreeg het document een "enigszins afwijkende" status ten opzichte van het Plaberum, te weten die van 'Globaal Stedenbouwkundig Plan' of GSP.[1018] In december 1997 was hiervan een eerste versie gereed, in januari 1998 gevolgd door het definitieve document.[1019]

1009 Milanović, 2001, pp. 16, 18.
1010 Milanović, 2001, pp. 4, 6.
1011 Projectbureau IJburg, 1997b, p. 5.
1012 Projectbureau IJburg, 1997b; in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 663.
1013 Milanović, Oostenbrink, Van der Pol & Weber, 1999.
1014 Natuurontwikkelingsfonds IJmeer, 2014, p. 13.
1015 Geciteerd in: Natuurontwikkelingsfonds IJmeer, 2014, p. 5.
1016 Natuurontwikkelingsfonds IJmeer, 2014, p. 23.
1017 Natuurontwikkelingsfonds IJmeer, 2014, p. 23.
1018 Projectbureau IJburg, 1998a, p. 2.
1019 Projectbureau IJburg, 1997c.

Qua ontwerp was het belangrijkste verschil met het SPvExtra de van west naar oost breder wordende waterloop en de geleding van de bouwvelden (vergelijk afbeelding 5.13 en 5.15). Het GSP begon met een belangrijk uitgangspunt over de "integrale gebiedsontwikkeling": in een kaartbeeld werd afgesproken dat de gemeente alleen de openbare ruimten van de "Stadsstraat", de "Vizieren" en de "Boulevards" (met hoofdletters) zou aanleggen, en de consortia de rest.[1020] Om de "ruimtelijke kwaliteit" te waarborgen waren er "spelregels" als een "drietrapsraket": regels voor de bebouwing, de "openbare ruimte van de hoofdstructuur" en een "catalogus van elementen" voor de openbare ruimte van de woongebieden.[1021]



AFBEELDING 5.15 'Spelregelkaart' of 'Plankaart' 'Globaal Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en de Rieteilanden januari 1998 door dRO en Palmboom en Van den Bout.



AFBEELDING 5.16 Profielen 'Globaal Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en de Rieteilanden januari 1998 door dRO en Palmboom en Van den Bout: '*groenstrook*' (linksboven), '*parallelstraat*' (rechtsboven), 'zijtak *Binnengracht*' of '*insteek*' (linksonder), '*straat*' Noordelijk Rieteiland (middenonder) en '*dijk*' Zuidelijk Rieteiland (rechtsonder).

Het gehele GSP besloeg negentig pagina's en volgde deze opbouw in drieën, en die van eerdere plandocumenten. Na de inleiding en de context volgde in hoofdstuk 3 een korte "benaderingswijze".[1022] Hoofdstuk 4 (ruim een derde van het document) bevatte per zone de

1020 Projectbureau IJburg, 1998a, p. 2.
1021 Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 2-3.
1022 Projectbureau IJburg, 1998a, p. 8.

"stedenbouwkundige spelregels", die werden samengevat in de "spelregelkaart" of "plankaart" (afbeelding 5.15), waar nu ook het "aantal bouwlagen, +1 of -1 laag" op te zien was.[1023] De hoofdstukken 5 en 6 beschreven respectievelijk de "openbare ruimte van de hoofdstructuur", inclusief een aparte "plankaart voor de openbare ruimte" en gedetailleerde profielen (waaronder de 'nieuwe' in afbeelding 5.16), en de "openbare ruimte van de woonvelden" (samen een derde van het totaal).[1024] Het GSP werd afgesloten met de bekende hoofdstukken (7 tot en met 11) "programma", "functies en aspecten", "vervolgstudies", "financiële uitvoerbaarheid" en "planning".[1025]

Na het verschijnen van het GSP werd het planproces in het voorjaar van 1998 'overgenomen' door de consortia, die stedebouwkundige D. Frieling als coördinator aanstelden.[1026] Als zogenoemde 'stadsontwerpers' kozen de consortia voor F. Claus van (destijds) Claus en Kaan en F. van Dongen van (toen) de Architekten Cie. Zij begonnen met de uitwerking van de westelijke delen van het Haveneiland en het Grote Rieteiland en met het Kleine Rieteiland. Het GSP indachtig kreeg het Haveneiland een onderscheid tussen een laag binnengebied of "interieur", ontworpen door Claus, en daaromheen een hoge rand of "exterieur", ontworpen door Van Dongen.[1027] De buitenzone bevatte tevens enkele grote gebouwen met voorzieningen – "*solids*" genoemd – en een "entrepot" bij de westelijke entree.[1028] Het interieur bestond uit rechthoekige en L-vormige gesloten bouwblokken en rechtgetrokken waterlopen. Beide ontwerpen werden als concept gepresenteerd op 15 oktober 1998; wegens een gebrek aan samenhang konden ze echter niet op instemming rekenen van De Boer, van het Kwaliteitsteam en van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, en dat bleef zo na het inleveren van de definitieve ontwerpen op 1 januari 1999.[1029] Uiteraard zorgde dit voor veel opschudding – kennelijk wist iedereen het beter dan de consortia – maar voorlopig moesten ze terug naar de tekentafel.[1030]

§ 5.3.8 'Ontwerp voor Steigereiland. SPvE' van Klomp, Milanović e.a. (juli 1999)

De verschillende studies door het Projectbureau, Rapp en FARO naar de vorm en inhoud van het Steigereiland hadden in mei 1998 tot een conceptversie van het SPvE geleid, inclusief de definitieve contour van het eiland, die positief beoordeeld werd door het Kwaliteitsteam.[1031] Na een tweede versie uit november volgde het definitieve plandocument in april 1999.[1032] Vanaf maart 1999 had

1023 Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 9-13.

1024 Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 48-54, 60.

1025 Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 71, 78, 85, 86, 88.

1026 Dit gebeurde waarschijnlijk op instigatie van RIjnboutt van het K-team of De Boer van dRO; interview F. Palmboom.

1027 Claus en Kaan, 1998; De Architekten Cie., 1998.

1028 De Architekten Cie., 1998, p. 7; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1642.

1029 Zie bijv. de brieven van De Boer aan de consortia en hun reacties, in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1642. De inleverdatum van 1 januari is afkomstig uit: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 761. De reacties op de plannen worden vermeld in: Stuffers, 2000, pp. 23-24.

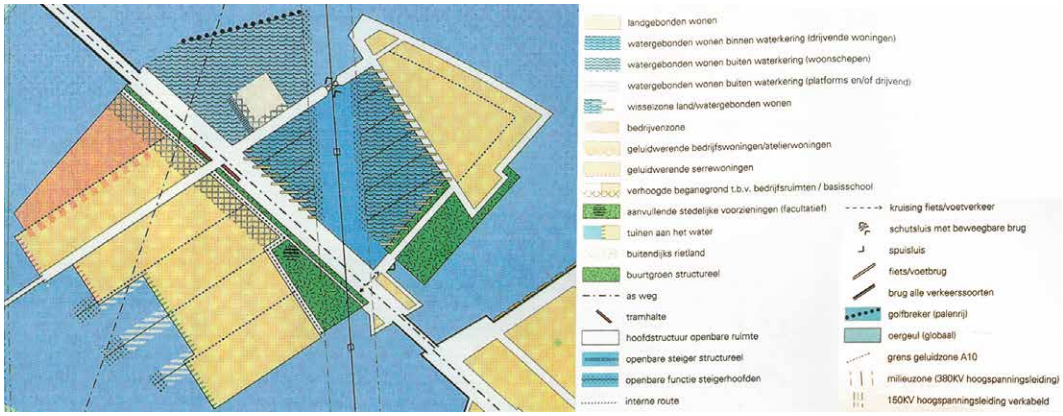
1030 Interview F. Palmboom.

1031 Projectbureau IJburg, 1998b; in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 663.

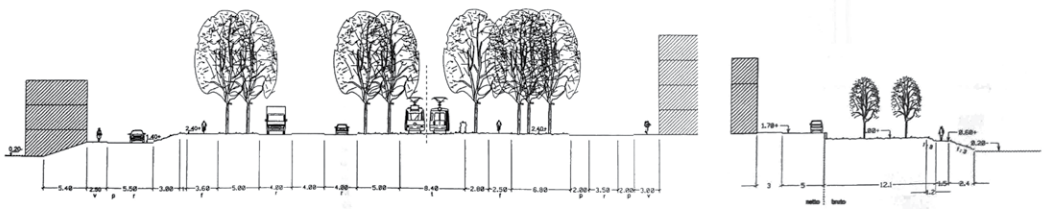
1032 Projectbureau IJburg, 1998c; Projectbureau IJburg, 1999a; in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 663; Projectbureau IJburg, 1999b.

M. Milanović de rol van projectleider overigens overgenomen, en ging Klomp als teamleider werken aan de tweede fase van IJburg, inclusief Haveneiland-Oost.[1033]

De uiteindelijke vorm van het Steigereiland werd bepaald door de "Steigerdam" (het verlengde van de centrale as richting het Zeeburgereiland) én de noord-zuid lopende hoogspanningslijnzone.[1034] Hierdoor werd het Steigereiland in vier deelgebieden verdeeld: de Noordbuurt met een "ruw milieu", de Waterbuurt met drijvende woningen rondom de hoogspanningslijn, de Steigerdam zelf met hogere bebouwing aan de zuidkant en twee "poorten" als "accenten", en de Zuidbuurt met een "luw milieu", eindigend in "platformwoningen".[1035] Dwars op de Steigerdam verbond de "Dwarslaan" de buurten.[1036] In het noordwesten was als "accent" nog een groot woongebouw in het water gepland, het zogeheten "Sluishuis", een "sculpturaal blok"; "uitgevonden" door Rapp.[1037]



AFBEELDING 5.17 'Plankaart' 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen' Steigereiland juli 1999 door dRO.



AFBEELDING 5.18 Profielen 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen' Steigereiland juli 1999 door dRO: '*Steigerdam*' (links) en zuidelijkste deel '*Dwarslaan*' (rechts).

Het SPvE telde vierenveertig pagina's, met inmiddels bekende ingrediënten. Na de inleiding en de context volgde in hoofdstuk 3 de "plantoelichting" (een derde van de tekst), inclusief een beschrijving met impressies van de vier verschillende deelgebieden.[1038] Als hoofdstuk 4 nam het "plandocument" met de "plankaart" (afbeelding 5.17) en het programma opnieuw een centrale positie in (iets minder

1033 Milanović, 2001, p. 18; zie ook: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnrs. 1462, 1461; Atelier CDS, 2001, p. 159.

1034 Projectbureau, 1999a, p. 9.

1035 Projectbureau, 1999a, pp. 9-10, 12, 14.

1036 Projectbureau, 1999a, p. 9.

1037 Projectbureau, 1999a, pp. 9, 16; Palmboom, 2002, pp. 15-16.

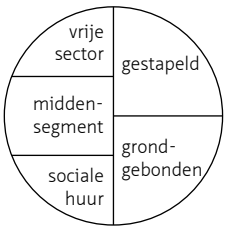
1038 Projectbureau, 1999a, p. 9.

dan een zesde).[1039] Daarna volgden in hoofdstuk 5 tot en met 8 de "aspecten" inclusief profielen (waaronder die in afbeelding 5.18), de "ontwikkelingsstrategie", de "planning" en de "economische uitvoerbaarheid" (ruim een derde), gevolgd door bijlages over "bouwen in eigen beheer" en over "groentypen en ecologisch ambitieniveau".[1040]

§ 5.3.9 'Haveneiland en Rieteilanden West. Stedenbouwkundig Plan' van Schaap, Claus en Van Dongen (oktober 1999)

Na de slechte ontvangst van de consortiaplannen voor het Haveneiland betekende de komst van T. Schaap begin 1999 een "doorbraak".[1041] Schaap werkte zowel voor dRO als zelfstandig, (destijds) in het bureau Schaap en Stigter. In dit geval werd hij op persoonlijke titel benaderd door de consortia, als versterking naast Claus en Van Dongen.[1042] In de praktijk nam Schaap echter een leidende rol, waarop Frieling uiteindelijk vertrok als coördinator.[1043]

Schaap introduceerde twee belangrijke vernieuwingen in het ontwerp.[1044] In de eerste plaats werd het onderscheid tussen exterieur en interieur op het Haveneiland vervangen door een neutraal raster van blokken, naar aanleiding van een schets van dRO-ontwerper J. Karst.[1045] Ten tweede werd bepaald dat om concurrentie tussen de consortia tegen te gaan en om programmatische variatie te stimuleren elk blok een menging moest bevatten van enerzijds woningen in de vrije sector, het middensegment en de sociale sector, en van anderzijds grondgebonden en gestapelde woningbouw; deze verdeling werd tijdens het ontwerpproces per blok aangegeven in de zogenoemde "mercedesster", een horizontaal in tweeën verdeelde cirkel, met links de drie prijspercentages en rechts de ontsluitingsmix (afbeelding 5.19).[1046]



AFBEELDING 5.19 De 'mercedesster' met de verdeling in prijsklassen en ontsluitingen.

1039 Projectbureau, 1999a, pp. 20-21.

1040 Projectbureau, 1999a, pp. 26, 39, 40, 43, 44, 46, 47.

1041 Interview F. Palmboom.

1042 Dit blijkt uit het overleg met het Kwaliteitsteam, in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 761. In het colofon van het uiteindelijke ontwerp uit oktober 1999 werden Schaap en Stigter overigens niet vermeld en dRO wel.

1043 Interview F. Palmboom.

1044 Interview F. Palmboom; zie ook: Jolles, 2001, pp. 24, 26; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 13.

1045 Stuffers, 2000, p. 25.

1046 Interview F. Palmboom.

Door deze twee ontwerpingrepen werd volgens Schaap niet langer een "stedenbouwkundig eindbeeld" neergelegd, maar "een benadering waarbij flexibiliteit voorop" kon staan.[1047] Directeur De Boer van dRO was in eerste instantie dan ook bang voor de "onvoorspelbaarheid van het plan".[1048] Claus en Van Dongen waren echter enthousiast over de nieuwe benadering en datzelfde gold voor het Kwaliteitsteam, in een overleg op 22 maart 1999; Palmboom roemde later de "briljante ingreep, […] een verrijking van het plan".[1049]

Op 16 april 1999 presenteerden Schaap, Claus en Van Dongen een eerste conceptontwerp. Hierin waren de blokken in het raster gebaseerd op de maten uit het GSP: tussen de drie geplande 30 meter brede "Vizieren die het eiland elke 400 meter doorsnijden" kwam nu echter één "20 meter brede straat", waardoor twee blokken van 175 meter lang overbleven (afbeelding 5.20); waarbij de diepte van de blokken van noord naar zuid toenam van 60 meter (de geplande maat tussen "Boulevard" en "Binnengracht") naar 70, 80 en 90 meter.[1050] Bijkomend gevolg was dat het programma per blok niet slechts langs de randen gebouwd kon worden: terwijl die met "maximaal 5 lagen met uitschieters naar 6 en incidenteel 8 lagen" formeel moesten blijven, inclusief een 1,20 meter brede "marge als overgang van openbaar naar privé", moest er in het informele binnengebied creatief gezocht worden naar 'moeilijke' oplossingen (zie afbeelding 5.27 midden).[1051] In drie blokken zou een "*solid*" gerealiseerd worden, een overblijfsel uit het eerdere ontwerp, omschreven als "loft-achtige structuren met vrij indeelbare vloervelden en hoge verdiepingen".[1052] Verder werden drie blokken vrijgehouden als "parkje" en werden de dwars gelegen waterlopen gevarieerder ontworpen (vergelijk afbeelding 5.15 en 5.20) en liepen er nu – op de Binnenhaven na – geen kades meer langs; profielen ontbraken dus.[1053] De 'platformwoningen' waren vervangen door één groot 'Sluishuisachtig' gebouw, dat verder niet werd toegelicht.[1054] Overigens werd de "Stadsstraat" of "IJburglaan" in deze versie nog vergeleken met de "Weteringschans" en had deze dus villa's aan de zuidzijde, als overgang naar het Grote Rieteiland.[1055]

Tussen half april en september 1999 werkten Schaap, Claus en Van Dongen verder aan het ontwerp, in nauw overleg met ontwerpteamleider van het Projectbureau Stuffers en met het Kwaliteitsteam.[1056] In september 1999 verscheen een volgend concept 'Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West', waarin de IJburglaan nu ook aan de zuidkant een gesloten straatwand had.[1057] Het definitieve SP werd gepresenteerd op 25 oktober 1999.[1058]

1047 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 7.

1048 Interview F. Palmboom.

1049 Interview F. Palmboom; zie ook de notulen in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1641; geciteerd in: Palmboom, 2002, p. 15.

1050 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 16

1051 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 17, 19. Notulen in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 782; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 761.

1052 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 13; De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000, pp. 88-89.

1053 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten & Schaap en Stigter, 1999, pp. 13, 34.

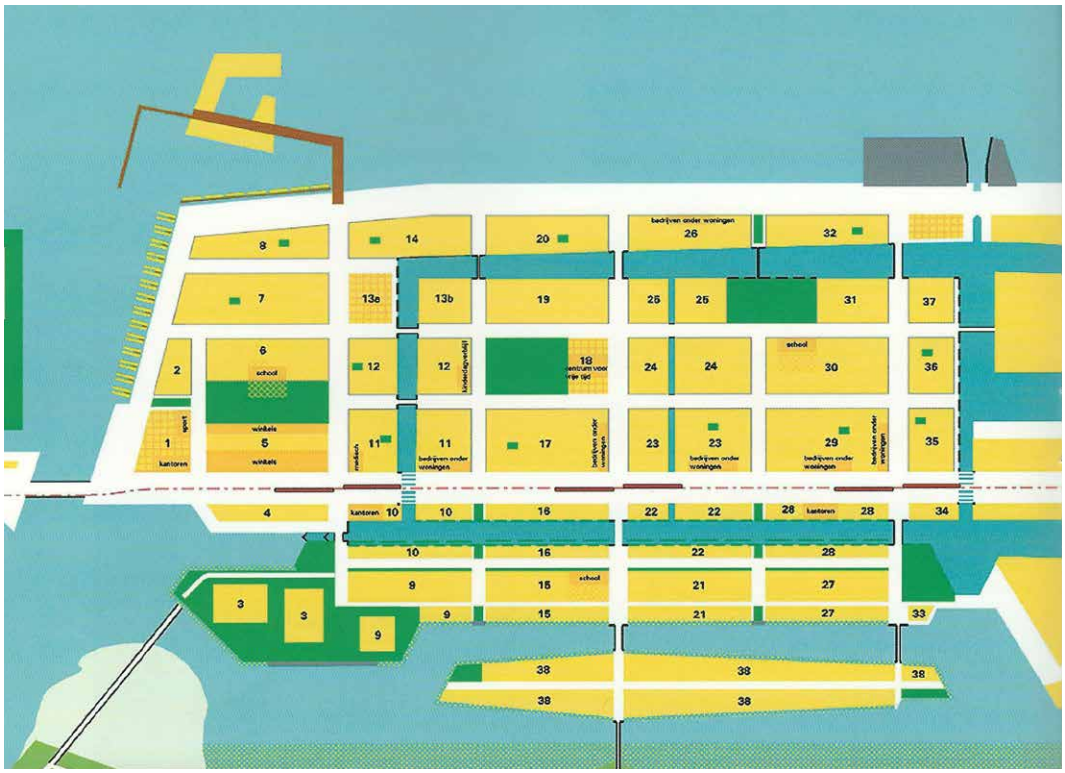
1054 Interview F. Palmboom.

1055 De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten & Schaap en Stigter, 1999; in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 782.

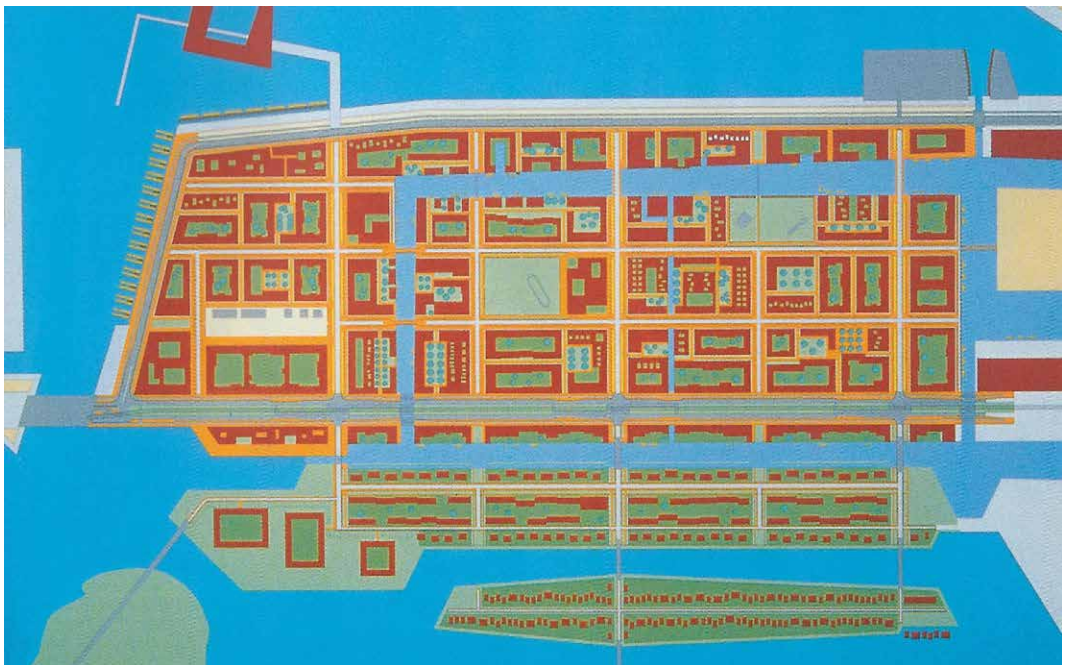
1056 Zie: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 782; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 761.

1057 Ontwerpteam Schaap/Stuffers, Projectbureau Consortia IJburg, Projectgroep IJburg & ABF Strategie, 1999; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 770.

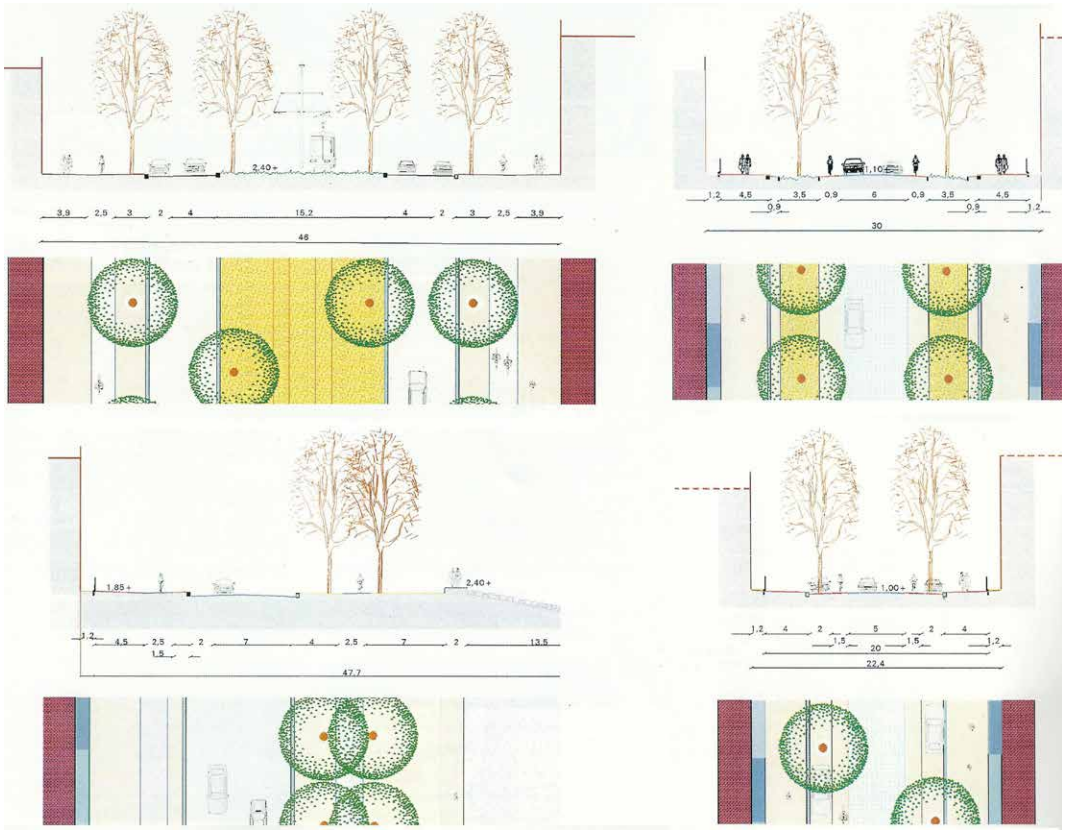
1058 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999; in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 770; zie ook: Jolles, 2001, p. 236; Stuffers, 2000, p. 12.



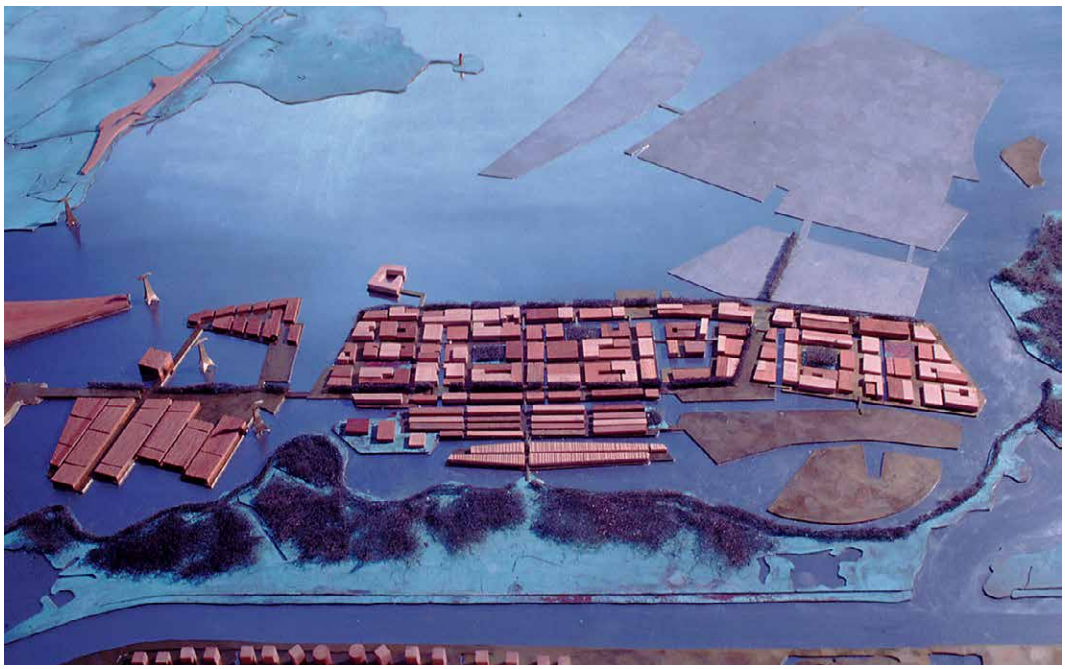
AFBEELDING 5.20 'Plankaart' 'Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en Rieteilanden West met bloknummers oktober 1999 door dRO en Schaap, Claus en Van Dongen.



AFBEELDING 5.21 'Voorbeelduitwerking' 'Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en Rieteilanden West oktober 1999 door dRO en Schaap, Claus en Van Dongen.



AFBEELDING 5.22 Profielen 'Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en Rieteilanden West oktober 1999 door dRO en Schaap, Claus en Van Dongen: '*IJburglaan*' (linksboven), '*Boulevard Noord*' (linksonder), '*Vizieren*' (rechtsboven) en '*parallelstraten*' en '*dwarsstraten*' (rechtsonder).



AFBEELDING 5.23 Maquette Haveneiland en Rieteilanden gezien vanuit het zuidwesten oktober 1999 door Schaap, Claus en Van Dongen.

Het complete SP Haveneiland en Rieteilanden West besloeg tachtig pagina's. Na de inleiding en de context bevatte hoofdstuk 3 de "programmatische opgave" (twee pagina's) voor een "wijk zonder scheidslijnen [...] voor jong en oud, gehandicapt en niet-gehandicapt, welgesteld en minder welgesteld", met "3.598 woningen" waarvan "55% laagbouw en 45% gestapelde woningen" en "30% gerealiseerd in de sociale huursector, 40% in de middeldure en 30% in de dure vrije sector", "evenredig over het plangebied [...] verdeeld", en "winkels", drie "basisscholen", een "Centrum voor Vrije Tijd", overige voorzieningen en "kantoren en bedrijven".[1059] Hoofdstuk 4, "Ruimtelijke uitwerking" (een vijfde van de tekst), was feitelijk de plantoelichting, aan de hand van de "plankaart" (afbeelding 5.20), een "voorbeelduitwerking" (afbeelding 5.21), en de beschrijving van de mogelijke strategieën voor de bouwblokken en het gedetailleerde programma per blok.[1060] Hoofdstuk 5 (bijna een vijfde) betrof de "inrichting van de openbare ruimte", inclusief een "voorbeeld plan openbare ruimte" (sic) en de belangrijkste profielen (waaronder die in afbeelding 5.22), waarin ook de "marge" was aangegeven.[1061] De hoofdstukken 6, 7, 9 en 10 gingen weer over "milieu", "functies en aspecten", "financiële uitvoerbaarheid" en "proces en planning"; nieuw waren hoofdstuk 8 over de "wijzigingen" en hoofdstuk 11 over "communicatie" (in totaal bijna de helft), gevolgd door bijlagen met een lijst van "begrippen en afkortingen" en het complete programma.[1062]

Ondanks het feit dat het ontwerp alleen het westelijke deel van het Haveneiland betrof was er wel een maquette gemaakt van het hele eiland, met ten oosten van de binnenhaven een verdraaid grid (afbeelding 5.23).

§ 5.3.10 'Ontwerp voor Steigereiland. Stedenbouwkundig Plan' van Milanović e.a. (september 2000)

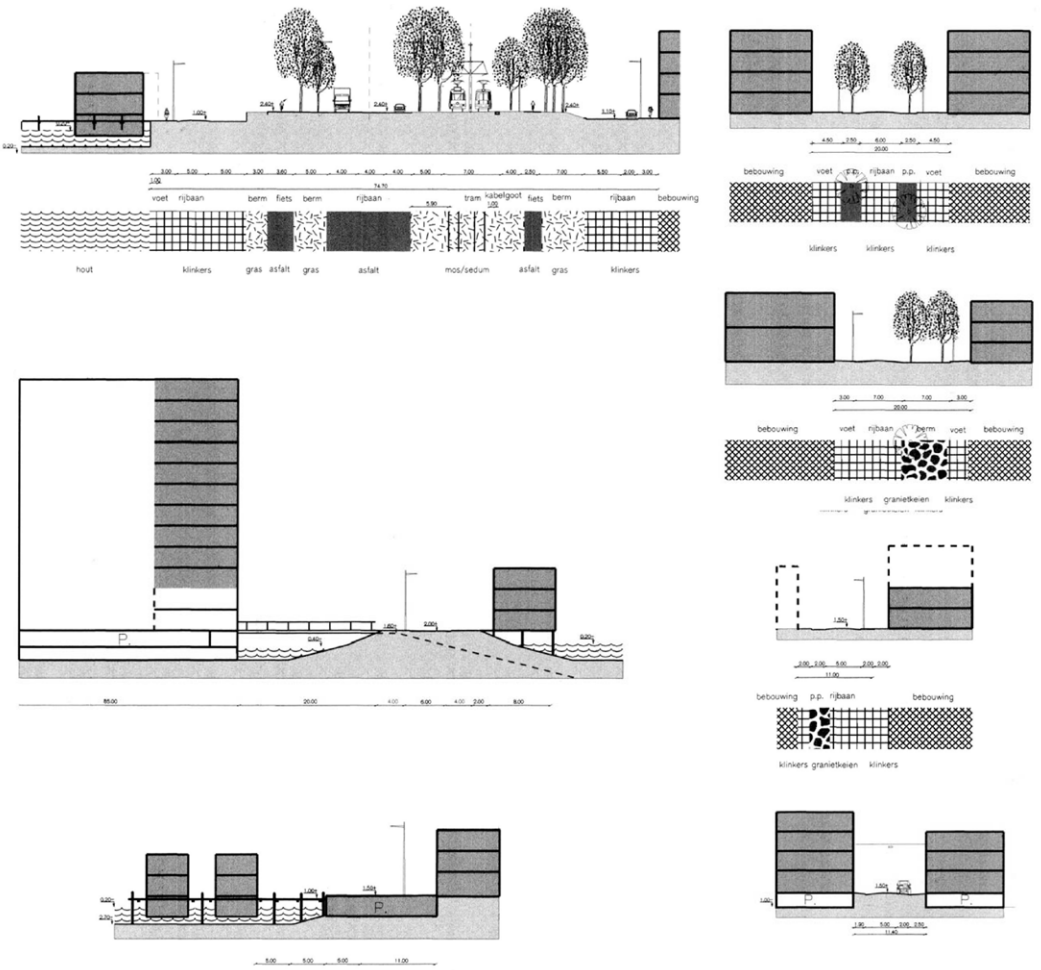
Ook voor het Steigereiland moest een 'Stedenbouwkundig Plan' worden opgesteld, alvorens de deelgebieden architectonisch konden worden uitgewerkt. In maart 2000 was hiervoor een concept gereed, gevolgd door een definitieve versie in september 2000.[1063]

De "veranderingen" ten opzichte van het SPvE waren slechts klein: de poortgebouwen aan de west- en oostkant van de Steigerdam vervielen, het Sluishuis kwam los te liggen van de Dwarslaan, en de geplande school was niet langer in maar aan het park langs de Steigerdam gedacht.[1064] In het document waren ook foto's opgenomen van een maquette, die in een latere toelichting de titel *Collage City* kreeg, een verwijzing naar het beroemde boek van C. Rowe en F. Koetter, om aan te geven dat elke buurt zijn eigen karakter zou krijgen (afbeelding 5.26).[1065]

1059 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 9, 25-27.
1060 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 12-14.
1061 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 28-33.
1062 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 43-73, 77.
1063 Projectbureau IJburg, 2000c; Projectbureau IJburg, 2000d.
1064 Projectbureau IJburg, 2000a, p. 56.
1065 Milanović, 2001; Jolles, 2001, pp. 20, 22; Rowe & Koetter, 1978.



AFBEELDING 5.24 'Plankaart' 'Stedenbouwkundig Plan' Steigereiland september 2000 door dRO.



AFBEELDING 5.25 Profielen 'Stedenbouwkundig Plan' Steigereiland september 2000 door dRO: '*Steigerdam*' (linksboven), '*Dwarslaan*' met Sluishuis (linksmidden), '*lanen*' en '*straat*' in Zuidbuurt (rechtsboven en rechtsmidden), Waterbuurt (linksonder) en Noordbuurt (rechtsonder).



AFBEELDING 5.26 Maquette Steigereiland gezien vanuit het zuiden september 2000 door dRO.

Het SP bevatte tweeëntachtig pagina's. Na een inleiding inclusief de 'context' volgde in het korte hoofdstuk 2 direct de "opzet en ambitie", met de "plankaart" (afbeelding 5.24) en de "stedenbouwkundige regels" (een tiende van het document).[1066] Hoofdstuk 3 bevatte opnieuw het "programma" (vier pagina's), met in totaal "1940 woningen" met "65% laagbouw en 35% gestapelde woningen" en "30% gerealiseerd in de sociale sector, 30% in de middeldure en 40% in de dure vrije sector", een "basisschool", "wijkzorgcentrum" en "kantoren-showroom-bedrijven".[1067] In hoofdstuk 4 (een kwart) werden de buurten vervolgens uitgewerkt. Hoofdstuk 5 betrof de openbare ruimte inclusief een plankaart, gevolgd door hoofdstukken 6 tot en met 12 over "functies en aspecten", "veranderingen", "planning en fasering", "proces", "economische uitvoerbaarheid" en "communicatie" (samen ook een kwart).[1068] Het document werd afgesloten met vier bijlagen, over zelfbouw, over drijvend wonen, met een voorbeelduitwerking, en met profielen (waaronder die in afbeelding 5.25).

In dezelfde periode werd tevens verder gewerkt aan de plannen voor de tweede fase van IJburg, die in dit onderzoek niet centraal staan maar hier voor de volledigheid kort genoemd worden. In de 'Afwegingsnota 2e fase IJburg' van 20 februari 2000 werden drie alternatieven voor het Strandeiland gepresenteerd: model 'NvU+', met een strand over de gehele breedte, model 'Binnenhaven' (inderdaad met een grote binnenhaven), en model 'Eilanden', waarbij het grotendeels als polder gedachte Strandeiland werd vervangen door twee opgespoten eilanden.[1069] Op basis van dit laatste model werd in 2000 een eerste bestemmingsplan voor de tweede fase opgesteld.[1070] Verder werd op 19 april 2000 besloten dat de RWZI Oost van het Zeeburgereiland verplaatst zou worden naar het Westelijk Havengebied.[1071]

1066 Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 5, 9-11.
1067 Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12, 14.
1068 Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 46, 50, 56, 58, 60, 65, 67.
1069 Stuffers, 2000, pp. 20-22; Van Rooy & Idsinga, 2005, p. 59.
1070 De Lange & Milanović, 2009, p. 25.
1071 Gemeenteraad Amsterdam, 2000.

§ 5.3.11 *IJburg. Haveneiland en Rieteilanden* van Schaap, Claus en Van Dongen (december 2001)

In 2000 werd uiteraard ook verder ontworpen aan het Haveneiland, en dan met name het oostelijke deel. Voordat er een nieuw officieel ontwerp gepresenteerd werd, publiceerden zowel Palmboom als Schaap, Claus en Van Dongen echter eerst voor een breder publiek over hun ontwerpen. Omdat die publicaties enkele nieuwe tekeningen bevatten en omdat ze van nut kunnen zijn voor de begripsanalyse, worden ze hier kort besproken.

Een eerste publicatie betrof in maart 2000 een editie van vaktijdschrift *OASE*, waarin Schaap, Claus en Van Dongen het "concept van het raster" beschreven aan de hand van drie lagen: "landschappelijk ontwerp, stedenbouwkundige structuur en programmatische verdeling".[1072] Ter toelichting van het laatste punt waren ook enkele principeschema's opgenomen (afbeelding 5.27), waaronder een die drie "strategieën" liet zien voor de opname van het programma in het blok, namelijk "verdikken", "verlengen" en "verdelen".[1073]

In juni 2000 schreef Palmboom een artikel over IJburg in het Duitse vaktijdschrift *Topos*, waarin hij ter aanvulling de "*Schnitstellen*" of "*interfaces*" en "*Uferlinien*" of "*shorelines*" benadrukte, en het belang van de "*Brücken*" als "*entscheidende Detail in der Gestaltung*".[1074] Ook beschreef hij "*das Bild […] von »böser Stadt« und »guter Natur«*" .[1075]

In samenwerking met het planteam onder leiding van Klomp stelden Claus, Van Dongen en Schaap in 2000 vervolgens twee grote wijzigingen voor: het loskoppelen van het Centrumgebied van het Haveneiland zodat een apart Centrumeiland ontstond, en het recht doorzetten van het grid richting oosten. Na eerdere aarzelingen van het Kwaliteitsteam over de samenhang met het westelijke Haveneiland leidde een voorlopig stadsontwerp van 21 november 2000 tot positieve reacties, onder andere dankzij de positie van het grote park bij de afbuigende "stadstraat", die bekend ging staan als Pampuslaan.[1076] Het zou echter nog tweeënhalf jaar duren voordat het definitieve SP officieel werd uitgebracht; de bouw van het westelijke Haveneiland had namelijk flinke vertraging opgelopen en dit hield de planvorming voor het oostelijke deel ook op.[1077]

In de tussentijd werkten Claus, Van Dongen en Schaap als 'Atelier CDS' aan een boek over het gehele plangebied, dat in december 2001 uitkwam onder de titel *IJburg. Haveneiland en Rieteilanden* en dus vooruitliep op de gemeentelijke planvorming.[1078] Het besloeg honderdvijfenvijftig pagina's en bestond uit drie delen, "Opgave", "Ontwerp" en "Plan", met telkens ook een commentaar van een criticus.[1079] De opgeknipte plantoelichtingen hadden als overkoepelende titel 'Manifest voor het gewone'.[1080] In "Opgave" werd het programma telkens grafisch vergeleken met andere delen van Amsterdam

1072 De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000, p. 83.

1073 De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000, p. 90.

1074 Palmboom, 2000, p. 82.

1075 Palmboom, 2000, p. 83.

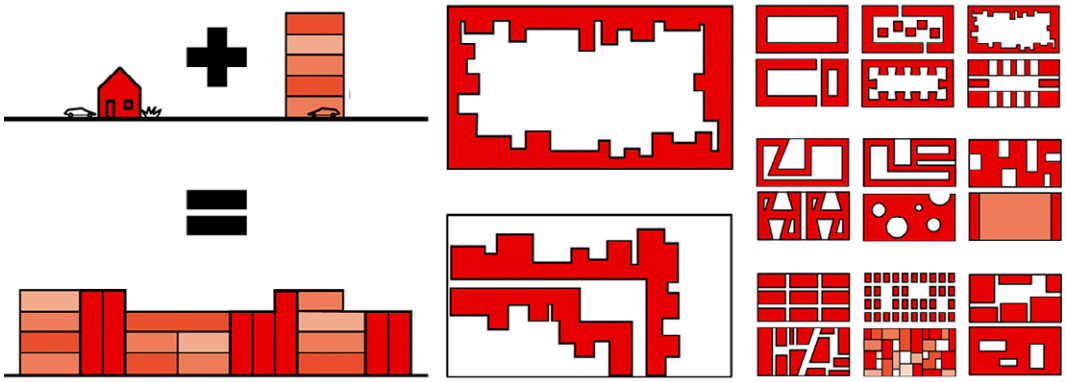
1076 Zie: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 770; Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 1641; CDSG, 2001; in: Stadsarchief Amsterdam, toegangsnr. 30715, Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, inventarisnr. 2560. De G in 'CDSG' wordt verder niet toegelicht.

1077 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 10.

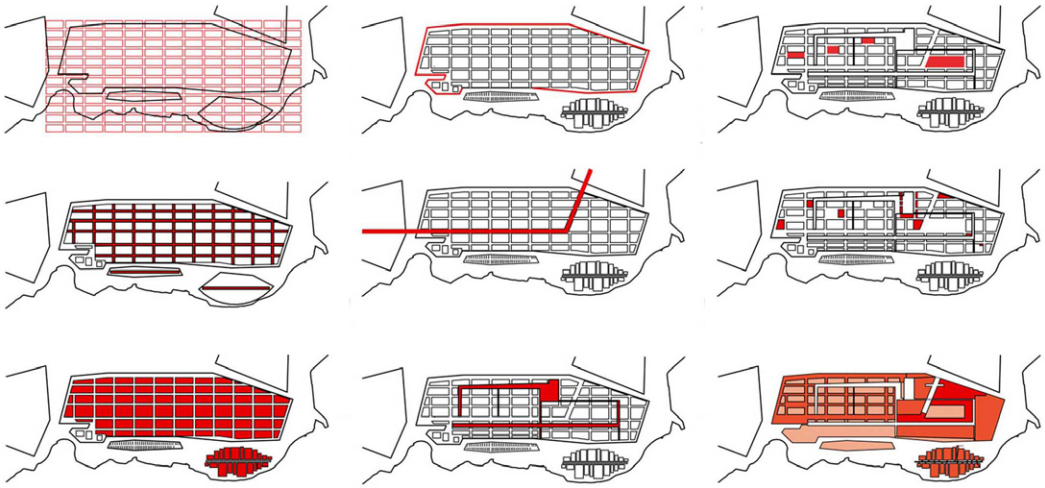
1078 Atelier CDS, 2001.

1079 Atelier CDS, 2001, pp. 4, 24, 78. Deze commentaren komen dan ook aan bod in paragraaf 5.4.1.

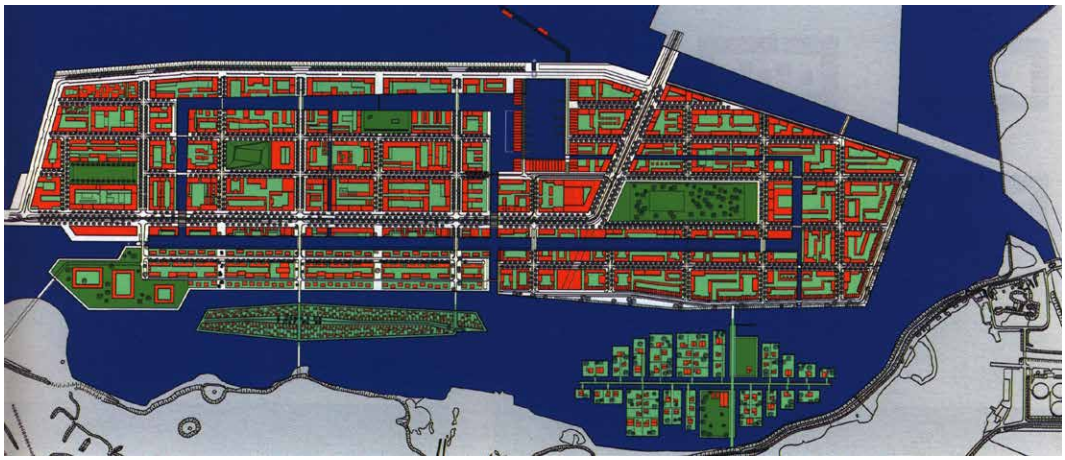
1080 Atelier CDS, 2001, binnenflap voorzijde.



AFBEELDING 5.27 Strategieën voor de blokken Haveneiland 2000 door Schaap, Claus en Van Dongen: 'eengezinswoningen en appartementengebouwen worden samengevoegd tot stedelijke bebouwing' (links), 'de randen aan de straat zijn formeel, de binnengebieden informeel' (midden), en 'drie mogelijke strategieën om het programma in het blok onder te brengen: verdikken, verlengen en verdelen' (respectievelijk rechtsboven, rechtsmidden en rechtsonder).



AFBEELDING 5.28 Bewerkingen van het raster Haveneiland 2001 door Schaap, Claus en Van Dongen: 'raster' (linksboven), 'raster van straten en dijken' (linksmidden), 'blokken in het raster' (linksonder), 'oeverlijn' (middenboven), 'stadsstraat' (middenmidden), 'stelsel van binnenwater' (middenonder), 'parken en pleinen' (rechtsboven), 'solids' (rechtsmidden) en 'aanleghoogten van het maaiveld' (rechtsonder).



AFBEELDING 5.29 'Ontwerp' Haveneiland en Rieteilanden 2001 door Schaap, Claus en Van Dongen.

(acht pagina's).[1081] "Ontwerp" beschreef het plan in hoofdlijnen met behulp van strakke lijntekeningen (veertig pagina's).[1082] Hierin was ook het later veel afgebeelde schema over de bewerkingen van het raster opgenomen (afbeelding 5.28), evenals andere schema's (waaronder afbeelding 5.27) en een voorbeelduitwerking (afbeelding 5.29). "Plan" bevatte tot slot een uitwerking met profielen en impressies voor verschillende onderdelen (achtenvijftig pagina's).[1083]

In 2001 veranderde ook de context van IJburg. Tussen het Zeeburgereiland en Steigereiland werd allereerst de Enneüs Heermabrug geopend, genoemd naar de in 1999 overleden oud-wethouder van Economische Zaken (en staatssecretaris), en ontworpen door architect N. Sidor van Grimshaw & Partners. Ook verscheen het 'Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen' voor het Centrumeiland, waarin het definitief werd losgekoppeld van het Haveneiland, een jaar later gevolgd door het officiële SPvE.[1084] In 2002 was de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal nog bijna geschrapt, maar uiteindelijk zou deze toch worden aangelegd (geopend als Nesciobrug in 2006).[1085] In 2003 werd vervolgens de 'Ontwikkelingsvisie Zeeburgereiland' vastgesteld.[1086] Daarin werd de RWZI definitief verplaatst en kwamen er meer woningen. Wel werd het eiland rond deze tijd weer losgekoppeld van de planvorming van IJburg.[1087] Een laatste externe beslissing was het rijksbesluit om de Markerwaard definitief niet aan te leggen.[1088]

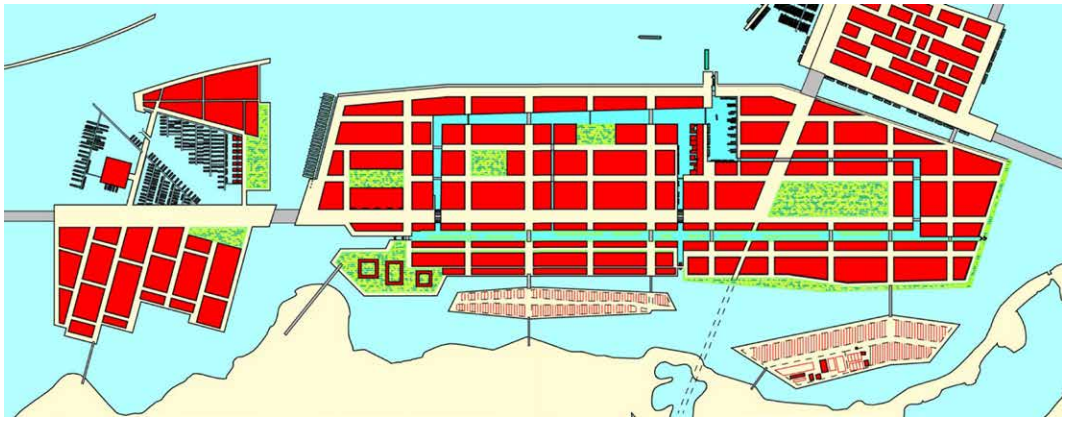
§ 5.3.12 'Haveneiland en Rieteiland Oost. Stedenbouwkundig Plan' van Schaap, Claus en Van Dongen (november 2003)

Intussen bleken de consortia op het Haveneiland grote moeite te hebben met de aanleg van de openbare ruimte, en na de uitwerking door Schaap en zijn (toenmalige) partner J. Stigter nam de gemeente het weer over.[1089] Ook bleek de verplichte woningmix qua prijs- en ontsluitingstypen in de praktijk erg ingewikkeld. In 2003 werd daarom besloten tot – in de woorden van Stadig – "de Grote Vereenvoudiging" van de bouweisen en het schrappen van de verkoopdrempel, waardoor de ontwikkeling aantrok.[1090] Hierdoor en door de aanwezigheid van tijdelijke voorzieningen en van strand Blijburg aan de noordoostkant van het Haveneiland werd de planvorming van Haveneiland-Oost weer vlotgetrokken. Dit leidde tot het laatste plandocument van de eerste fase dat hier onderzocht wordt: het definitieve 'Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en Rieteiland Oost uit november 2003.[1091]

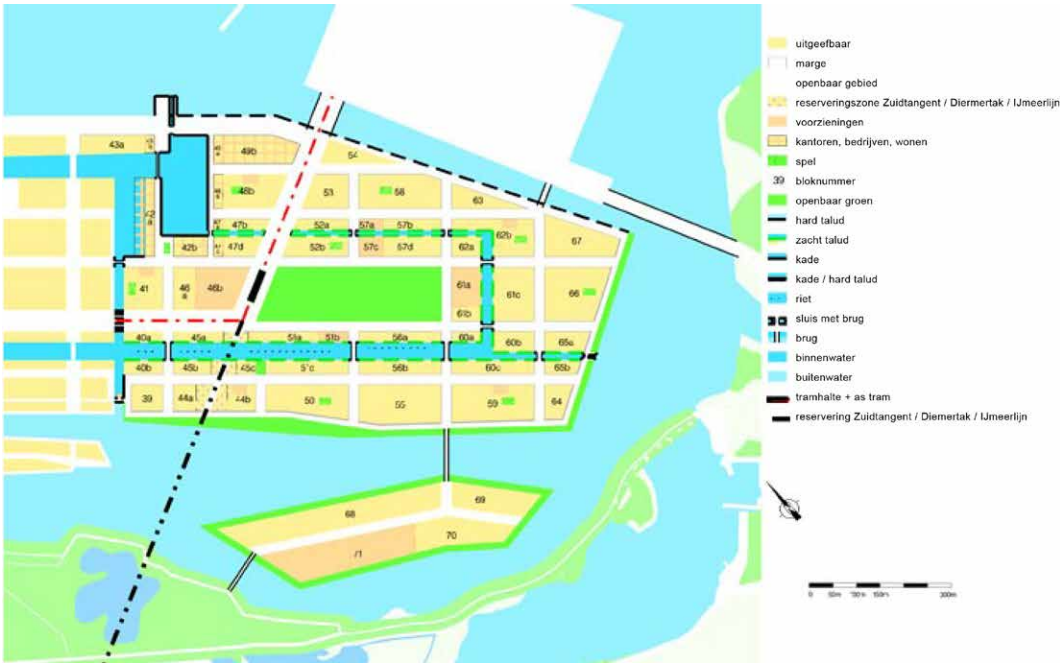
Dit ontwerp was op tal van punten aangepast: vanwege de verkoopbaarheid kwamen er meer goedkope woningen, meer werkvoorzieningen en het programma werd niet langer voorgeschreven per

1081 Atelier CDS, 2001, pp. 6-13.
1082 Atelier CDS, 2001, pp. 26, 36, 40, 50.
1083 Atelier CDS, 2001, pp. 80, 90, 96, 100, 110, 118, 124, 132.
1084 Jolles, 2001, p. 24; De Lange & Milanović, 2009, p. 26.
1085 Van Rooy & Idsinga, 2005, p. 59.
1086 Van der Linden, 2007, p. 11.
1087 Interview F. Palmboom.
1088 Dit gebeurde in de Nota Ruimte uit 2004, aangenomen in 2006.
1089 Interview F. Palmboom.
1090 Lupi, 2008, pp. 114-117; Hoekstra & Milikowski, 2011; Van Rooy & Idsinga, 2005, p. 59.
1091 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003.

blok maar per consortium.[1092] Daarmee verviel de 'mercedesster' en moest er dus "in de compositie van de blokken gezocht worden naar variatie".[1093] Behalve de programmatische aanpassingen kende het SP nog drie veranderingen (vergelijk afbeelding 5.29 en 5.30): Rieteiland-Oost kreeg een aaneengesloten vorm, de zuidoostelijke waterloop kwam in het verlengde van de Groene Tunnel te liggen en de geplande metrolijn van de 'Diemertak' ondergronds, samen met de mogelijke treinverbinding naar Almere, de IJmeerlijn. Overigens beschouwden de ontwerpers het zuidoostelijke deel nu als integraal onderdeel van het Haveneiland, en qua dichtheid en woonmilieu niet langer als het verlengde van het Grote Rieteiland.



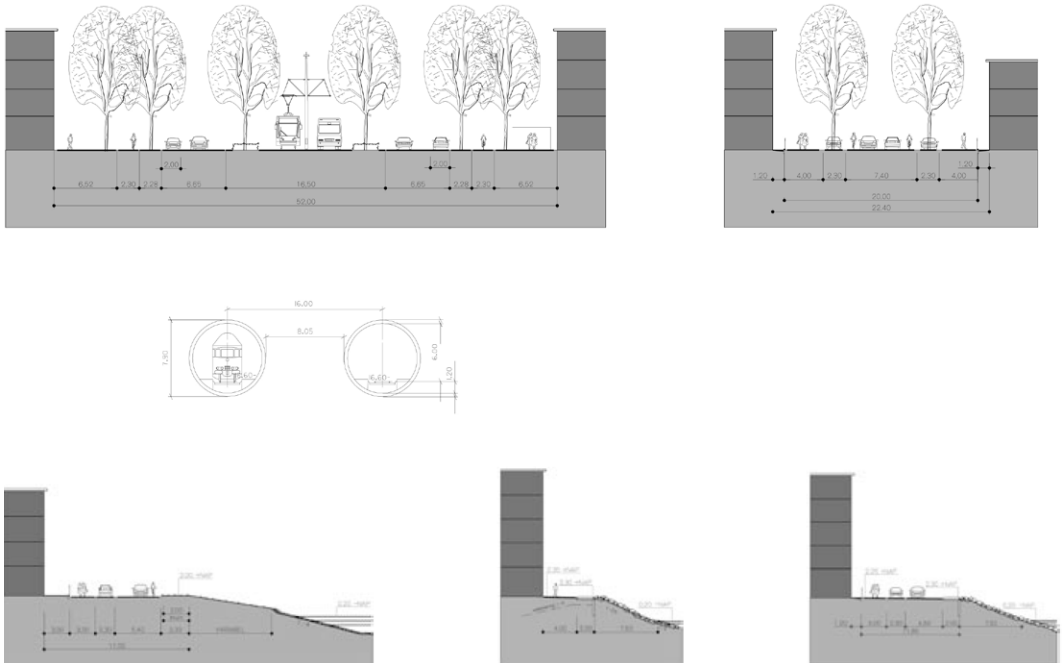
AFBEELDING 5.30 'Stedenbouwkundige structuur Haveneiland West en Oost' januari 2003 door dRO.



AFBEELDING 5.31 'Plankaart' 'Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en Rieteiland Oost met bloknummers en legenda maart 2004 door dRO en Schaap, Claus en Van Dongen.

1092 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 10-11.

1093 Interview F. Palmboom.



AFBEELDING 5.32 Profielen 'Stedenbouwkundig Plan' Haveneiland en Rieteiland Oost maart 2004 door dRO en Schaap, Claus en Van Dongen: '*Pampuslaan*' (linksboven), nu inclusief ondergrondse reservering voor de metro van de Diemertak en treinen van de IJmeerlijn naar Almere (vergelijk afbeelding 5.11 linksonder) en '*straat*' (rechtsboven) en '*kaden*' zuid- en oostzijde (linksonder) en noordzijde (middenonder en rechtsonder).

Het complete SP inclusief bijlagen telde achtenvijftig pagina's, volgens de bekende opbouw. Na de inleiding en de context volgde in hoofdstuk 3 de "programmatische opgave" (vier pagina's), met "2.642 woningen", waarvan "30% gerealiseerd in de sociale huursector, 40% in het middensegment en 30% in de vrije sector" en "minimaal 45% eengezinswoningen", drie "basisscholen", een "middelbare school" en "kantoren en bedrijven".[1094] Hierna volgde een dubbelpagina met de complete "stedenbouwkundige structuur" (afbeelding 5.30), als overgang naar hoofdstuk 4 met de "ruimtelijke uitwerking", inclusief de "plankaart" (afbeelding 5.31), een voorbeelduitwerking en het gedetailleerde programma (bijna een vijfde van de tekst).[1095] Hoofdstuk 5 (van dezelfde lengte) betrof weer de "inrichting van de openbare ruimte" inclusief een bijbehorend "voorbeeld plan" (sic) en profielen (waaronder die in afbeelding 5.32).[1096] Daarna volgden bekende en enkele nieuwe hoofdstukken (6 tot en met 11, samen een derde): "techniek en uitvoering", "veiligheid en beheer", "planning", "financiële uitvoerbaarheid", "opdrachtgevers voor de bouwprojecten" en "communicatie".[1097] Het document had vier bijlagen, over het vervolg in een "stedebouwkundig deelplan", de "bouwlogistiek", het "programma van eisen binnenterreinen en speelplekken" en het "bouw- en woonrijpmaken".[1098] Het eerste 'Stedenbouwkundig deelplan' betrof overigens het Havenkwartier, gepubliceerd in maart 2004.[1099]

1094 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 12-14.

1095 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 16-17, 18-19.

1096 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 28-29, 34.

1097 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 37-55.

1098 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 57, 58, 60, 63.

1099 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2004. Net zoals bij de eerdere casussen worden uitgewerkte deelplannen hier niet onderzocht.

§ 5.4 Teksten van tijdgenoten

§ 5.4.1 Vakgenoten

Vanaf het moment dat er concrete ontwerpen voor IJburg gepresenteerd werden, volgden hierop uiteraard ook reacties vanuit de vakwereld. Behalve de vakgenoten in de vaktijdschriften reageerde ook de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS) veelvuldig op de plannen, en telkens in een vroeg stadium, omdat het advies voorafging aan de publicatie of bespreking in de gemeenteraad.[1100] In deze paragraaf worden alle reacties van vakgenoten chronologisch per planfase besproken.

Al vóór de publicatie van de definitieve NvU in mei 1996 verschenen in de vakbladen de eerste reacties op het 'Ontwerp voor IJburg'. In maart 1996 prees J. Westrik in *Archis* onder andere het feit dat "het ontwerp van de stadsplattegrond [...] gebaseerd [is] op landschappelijke en stedebouwkundige elementen die niet afhankelijk zijn van de architectuur van de woningbouwprojecten, een benadering die de stedebouwkundige kwaliteit minder kwetsbaar maakt"; wel plaatste hij vraagtekens bij de uitwerking van de woonmilieus, de haalbaarheid van de planning en het percentage door de markt te realiseren woningen van "70%".[1101] In dezelfde maand verscheen in *Blauwe Kamer Profiel* een artikel van M. Looije over IJburg. Hierin werden vooral "het landschappelijke ontwerp" en de uitwerking van de natuurcompensatie geprezen, in de vorm van "te maken overgangen tussen water en land en de verschillen in ruw en luw water"; de enige aarzeling betrof de grootte van de eilanden, waardoor "het omringende water midden op het eiland nauwelijks meer is te ervaren".[1102] Beide artikelen gingen vergezeld van schetsen en vogelvluchten uit de NvU en in *Blauwe Kamer Profiel* ook van de maquette en de 'afsprakenkaart'.

In april 1996 kwam de ARS met het advies over de NvU aan het "gemeentebestuur".[1103] De ARS, onder voorzitterschap van F.M.C. van de Ven, zag een "helder concept" en prees de "diversiteit"; de kritiek betrof vooral de "zwakke oriëntatie op de binnenstad", de "voorzieningen [...] en kantoren" die "niet sterk aanwezig" en "niet sterk gemengd" waren, de "onduidelijke" "doelgroepen bewoners" (sic), en de "optimistische" "modal split" van "40% O.V. en 10% fiets".[1104] Het advies bevatte tevens conclusies uit het verslag van de op 28 juni 1995 gehouden vakconferentie, met commentaren van J. Heeling, F. Wassenberg en A. Hosper.[1105]

In oktober 1996 kwam ook vaktijdschrift *De Architect* met een recensie van het ontwerp voor IJburg. C. Boekraad prees hierin de manier waarop het ontwerp van "Palmboom c.s" "de milieubeweging [...] tegelijk terechtwijzend en geruststellend" toesprak: enerzijds was het IJmeer immers geen "ongerepte idylle" maar anderzijds waren "de contouren van IJburg zodanig [...] gevormd dat de ecologische condities van het water, de diepte, beweging, helderheid en zuiverheid zo gunstig mogelijk blijven".[1106] Kritiek was er vooral op "de eenzijdige, hiërarchische en rechtlijnige organisatie van het autoverkeer,

1100 Deze voorzag tussen oktober 1989 en december 2010 de gemeente van gevraagd en ongevraagd advies. De ARS werd op 10 oktober 1957 opgericht als Amsterdamse Raad voor de Stedebouw, en uiteindelijk per 1 januari 2011 opgeheven. Zie: Van den Belt, 2015, p. 62.

1101 Westrik, 1996, p. 3.

1102 Looije, 1996, pp. 20, 21.

1103 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1996, p. 1.

1104 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1996, pp. 3, 9.

1105 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1996, pp. 16-18.

1106 Boekraad, 1996, p. 70.

gevoegd bij de verwachte vertraging in de aanleg van de openbaar vervoerlijnen" (waarbij nog werd uitgegaan van de lijn vanuit Diemen) en op de uitwerking van de "woonmilieus", waarbij "een schakel, een 'interface'" zou ontbreken "tussen 'hardware' en 'software'" (tussen de lay-out van de archipel en de gewenste "woonstijlen" en "woontypen").[1107]

Een laatste reactie op de NvU stond in het 'jaarboek' *Landschapsarchitectuur en stedebouw* voor de periode 1995-1997. De bespreking was louter positief, met veel aandacht voor het "landschappelijke ontwerp", en ging vergezeld van de belangrijkste schetsen uit de NvU.[1108] Overigens was in dit boek ook een bijdrage gewijd aan het (niet uitgevoerde) Plan Waterstad van Teun Koolhaas voor het Haveneiland.[1109]

Op het tegelijkertijd gepubliceerde SPvE voor het Haveneiland en de Rieteilanden en op het in mei 1997 uitgebrachte SPvExtra verschenen geen aparte reacties van vakgenoten. In 1998 adviseerde de ARS echter wel tweemaal: in februari op het GSP voor het Haveneiland en de Rieteilanden, en in december op het concept-SPvE voor het Steigereiland.[1110] Voor het GSP had de ARS "lof" voor de "stedenbouwkundige spelregels", maar "zorgen" over de afwezigheid van "superviserende" "projectmanagers" (naast het Kwaliteitsteam), de "inrichting van de openbare ruimte [...] door de private partijen", het parkeren op eigen terrein, de mogelijk pas late realisatie van voorzieningen, en de "rommelige" spelregels voor de "Oostpunt" (feitelijk het gehele oostelijke Haveneiland).[1111] Het advies over het SPvE voor het Steigereiland werd gecombineerd met dat over de NvU voor het Zeeburgereiland en was veel kritischer: de ARS vond het aantal woningen te laag, de wijken te veel op de auto ingesteld, daarmee de parkeernorm te laag en het Steigereiland te veel doorsneden door de Steigerdam en de hoogspanningszone.[1112]

Ook voor het SP voor het westelijke Haveneiland en de Rieteilanden kwam de ARS met een advies, in oktober 1999.[1113] Alhoewel de ARS nu "positief" was over het ontwerp (na zoals gezegd een eerder negatief commentaar op het 'exterieur-interieurontwerp'), achtte de raad de planning waarbij "er in razend tempo circa 40 stedebouwkundige deel-plannen (sic) opgesteld [moeten] worden" en de realisering "praktisch onhaalbaar" en "contrair" werkend op "de vereiste kwaliteit".[1114]

In april 2000 werd vervolgens het concept-SP voor het Steigereiland van commentaar voorzien door de ARS, die inmiddels onder voorzitterschap stond van V.M. Dalm.[1115] Ook dit advies was erg kritisch: zo zouden de kavels te klein zijn voor de "experimenten met eigen bouw", was de Noordbuurt nog steeds te "sterk [...] aangewezen op (auto-)mobiliteit" en pleitte de ARS "voor enige mate van centraliteit" tussen de "verzameling losse buurten"; al met al was de ARS zelfs bang dat er met dit ontwerp een "tweedeling" zou ontstaan "tussen betere en minder goede eilanden (Steigereiland)".[1116]

1107 Boekraad, 1996, p. 73.
1108 Het woongebied IJburg in Amsterdam, 1998.
1109 Een plan voor het Haveneiland van IJburg, 1998.
1110 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1998a; Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1998b.
1111 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1998a, pp. 1-4.
1112 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1998b.
1113 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1999.
1114 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1999, pp. 3, 5.
1115 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 2000.
1116 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 2000, p. 3.

In het volgende 'jaarboek' *Landschapsarchitectuur en stedebouw*, over de periode 1997-1999, werd door M. de Hoog en A. Misch teruggeblikt op het totaalontwerp voor IJburg (en dat van Leidsche Rijn) en werd het SP voor het Haveneiland hiernaast gelegd.[1117] Hierbij stelden ze vast dat beide ontwerpen niet zomaar in elkaars verlengde lagen, maar dat na een "worsteling" een "kwaliteitssprong [...] gemaakt is [...] door de introductie van het stratengrid", en vergeleken ze het SP met de Plantagebuurt.[1118] Ook waarschuwden ze voor het vervolg: "Het plan voor het westelijk deel van het Haveneiland is gekopieerd voor een net zo groot oostelijk deel terwijl juist alles ingezet zou moeten worden voor het maken van verschillen."[1119] In hetzelfde jaarboek, verschenen in 2000, was ook een aparte bespreking van het ontwerp voor het westelijke Haveneiland opgenomen, waarvan gezegd werd dat "het raster [...] onder leiding van Ton Schaap tot stand kwam".[1120] In hetzelfde jaar noemde H. Ibelings het totaalontwerp voor IJburg in zijn boek *Het kunstmatig landschap* "ingenieus".[1121]

In de Nederlandse vaktijdschriften bleven verdere reacties op de SP's voorlopig uit, maar in 2001 verschenen wel twee recensies in Duitse vakbladen. In *Bauwelt* besprak L. Fischer het ontwerp voor het Haveneiland en noemde de plannen een "*geeignete Struktur [...], um ein Gleichgewicht zwischen Ordnung und Chaos, zwischen Zusammenhang und Vielfalt zu generieren*".[1122] In *Deutsche Bauzeitung* besprak de Nederlandse criticus H. Tilman de ontwerpen voor Vinex-wijken Ypenburg, Leidschenveen en IJburg, waarbij hij de laatste kwalificeerde als een "*eigenständiger Stadtteil*" waarbij "*Gemeinde und Entwickler [...] die Rollen [haben] getauscht*" en "*die Abwechslung [...] durch eine "kontinuierliche" Variation der Entwurfssprache zustande [kommt]*".[1123]

In december 2001 verscheen zoals gezegd het boek van 'Atelier CDS' als plantoelichting. Van de drie critici die hieraan een bijdrage leverden hadden er twee al eerder (positief) over IJburg gepubliceerd. Bij het deel 'Opgave' hoorde een artikel van Tilman, die vooral de programmatische uitgangspunten besprak, zoals het feit dat er in IJburg "wordt gestreefd naar een verhouding tussen bewoners en werkenden van 2:1, tegen in de binnenstad van Amsterdam een ratio van 1:2,3 en in Amsterdam-Zuid 3:1. IJburg [...] wordt niet meer gezien als een uitbreiding van de stad, een gebied waarin hoofdzakelijk wordt gewoond, maar als een volwaardig onderdeel van de stad. Tegelijkertijd is onderkend dat de stad niet meer ophoudt bij de grenzen ervan, maar dat stedelingen een veel groter gebied bewonen."[1124] Daarnaast plaatste Tilman de "menging en veelsoortigheid" en de "continue variatie" tegenover de "banaliteit van de doorsnee Vinexwijk".[1125] Ook in de bijdrage van Ibelings, in het deel 'Ontwerp', werd IJburg gepositioneerd tegenover de "homeopathisch verdunde stedelijkheid van de gemiddelde Vinexwijk".[1126] Verder concludeerde Ibelings dat er in het "neutrale [...] rasterplan" minder, maar bredere straten waren dan gemiddeld en dat het plan als "liberaal unicum [...] ingekapseld in een complexe structuur [...] voor de buitengewoon eenzijdig samengestelde Amsterdamse woningvoorraad [...] een zegen [zal] zijn".[1127] Het deel 'Plan' werd ten slotte beëindigd met een stuk van E. Taverne onder de titel 'Wendingen', waarin hij vooral inging op het Pampusplan en

1117 De Hoog & Misch, 2000, p. 94.
1118 De Hoog & Misch, 2000, p. 94.
1119 De Hoog & Misch, 2000, p. 99.
1120 Haveneiland en Rieteilanden: balanceren tussen orde en chaos, 2000, p. 118.
1121 Ibelings, 2000, p. 184.
1122 Fischer, 2001, p. 32.
1123 Tilman, 2001a, p. 76.
1124 Tilman, 2001b, p. 20.
1125 Tilman, 2001b, pp. 21, 22, 23.
1126 Ibelings, 2001, p. 70.
1127 Ibelings, 2001, pp. 70-71, 72, 76.

de onmacht van de stedebouwkundige discipline om te komen tot werkbare "ideeën en concepten [...] die het in inventiviteit enigszins kunnen opnemen tegen de producten van de huidige belevings- en ervaringsindustrie".[1128] Slechts in de laatste vijf pagina's (een derde) ging hij in op het ontwerp voor IJburg, dat hij na (nota bene) het Plan Zuid en de Bijlmermeer als een nieuwe "onverwachte wending in de geschiedenis van de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam" kwalificeerde, "vanwege de onverholen bekentenis van de stedenbouwkundigen tot de additieve structuur van de stenen stad van de negentiende eeuw".[1129]

Interessant is dat Tilman in dezelfde maand dat het boek verscheen, december 2001, een uiterst kritisch artikel publiceerde in *De Architect*, onder de niet mis te verstane titel 'Kwaliteit IJburg daalt naar onaanvaardbaar niveau. De teloorgang van een voorbeeldig ingezet planproces'.[1130] Door zowel sterke regulering vanuit het Kwaliteitsteam als hoge grondprijzen vanuit de gemeente – en dus bezuinigingsdruk vanuit de ontwikkelaars – zou de ontwerpvrijheid danig zijn afgenomen, waarbij Tilman zich ook baseerde op verschillende artikelen in *Het Parool* van architect B. Mastenbroek, die zich had teruggetrokken uit het proces.[1131] Het commentaar eindigde met een oproep tot "vereenvoudiging" (die uiteindelijk dus ook werd doorgevoerd).[1132]

In het in 2002 verschenen 'jaarboek' *Landschapsarchitectuur en stedebouw* over de periode 1999-2001 werd het SP voor het Steigereiland juist zeer positief besproken: volgens de redactie maakte dRO de "potentie met verve waar".[1133] Ook de toon van een later vakartikel over het Haveneiland, dat buiten de hier onderzochte periode valt, was een stuk positiever dan dat van Tilman: in *Blauwe Kamer* van januari 2005 roemden M. Steenhuis en H. van Tilborg juist het "robuuste plan", dat IJburg "de recessie door" had geholpen.[1134]

§ 5.4.2 Bestuurders[1135]

Uiteraard waren B en W en de gemeenteraad al ruim voor 1996 bezig met de voorbereidingen voor Nieuw-Oost.[1136] Hieronder worden echter alleen de belangrijkste voordrachten en besluiten besproken die betrekking hebben op de verschillende definitieve ontwerpen voor de eerste fase, in chronologische volgorde.

1128 Taverne, 2001, pp. 143-146, 148.

1129 Taverne, 2001, p. 151.

1130 Tilman, 2001c.

1131 Tilman, 2001c, p. 30; Mastenbroek, 2001a; Mastenbroek, 2001b.

1132 Tilman, 2001c, p. 32. Zie voor deze vereenvoudigingen paragraaf 5.3.12.

1133 Steigereiland – Amsterdam IJburg: Laat de storm maar komen, 2002.

1134 Steenhuis & Van Tilborg, 2005.

1135 In tegenstelling tot de vorige hoofdstukken is deze paragraaf niet gebaseerd op het papieren *Gemeenteblad*, maar op de sinds 1987 online gepubliceerde versies, zie: https://amsterdam.raadsinformatie.nl/.

1136 Voorbeelden waren in juli 1994 het instemmen door de gemeenteraad met het investeringskrediet, in januari 1995 met de naam IJburg, in april 1995 met het Vinex-convenant en in november 1995 met de ROM-IJmeer; zie: Gemeenteraad Amsterdam, 1994; Gemeenteraad Amsterdam, 1995a; Gemeenteraad Amsterdam, 1995b; Gemeenteraad Amsterdam, 1995c.

Na een op 30 mei 1996 aangenomen notitie over de inrichting van het besluitvormingsproces over IJburg, waarin ook de plangeschiedenis nog eens werd samengevat, werden op 22 augustus 1996 door B en W maar liefst negen voordrachten ingediend die betrekking hadden op IJburg:[1137] de NvU, het aanlegbesluit, het SPvE voor het Haveneiland en de Rieteilanden, de evaluatie van de aanleg van het proefeiland, en stukken over de Diemerzeedijk, de openbaar-vervoersontsluiting, de intentie-overeenkomst met de drie consortia, het globale bestemmingsplan voor de eerste fase en het op handen zijnde referendum.[1138] Niet geheel toevallig publiceerde wethouder Stadig zoals gezegd in dezelfde maand zijn pamflet *Waarom bouwen in het IJmeer?*[1139] Op 4 september 1996 werden alle voordrachten in een avondzitting die tot 02.30 uur duurde geaccepteerd.[1140] Omdat alle raadsleden behalve R. van Duijn van De Groenen en PvDA-'dissident' A. Bijlsma positief waren over IJburg, hoefde Stadig verrassend weinig te debatteren of te behandelen, op enkele moties na; op het uiteindelijk genomen besluit volgde volgens de notulen een "applaus".[1141]

In 1996 en 1997 volgden nog enkele voordrachten en besluiten over onder andere het referendum, investeringskredieten en de IJtram, die hier echter niet centraal staan.[1142] Opvallend is dat de behandeling van het SPvExtra op 20 mei en 4 juni 1997 niet voorkomen in de notulen in het *Gemeenteblad*.[1143]

Als volgende – zij het enigszins afwijkende – stap volgens het Plaberum werd het GSP uiteraard weer wel officieel voorgedragen door B en W en behandeld door de gemeenteraad, op respectievelijk 13 en 18 februari 1998, waarbij na discussies over de gebouwde parkeervoorzieningen ook de samenwerkingsovereenkomst met de consortia werd aanvaard, zij het niet door D66 en De Groenen.[1144] Overigens werd eind 1998 nog een wijziging in de samenwerkingsovereenkomst doorgevoerd, namelijk dat "wijzigingen van ondergeschikte aard" niet langer hoefden te worden voorgelegd aan de raad.[1145]

Het volgende plandocument dat door de gemeenteraad werd besproken was het SPvE voor het Steigereiland, tezamen met de bijbehorende kredietaanvraag, in een avondzitting op 14 juli 1999, na voordrachten door B en W van 2 juli.[1146] Opnieuw waren de raadsleden enthousiast over het ontwerp, ook over de grote hoeveelheid zelfbouw.

Op respectievelijk 4 en 13 januari 2000 boden B en W vervolgens een opnieuw gewijzigde samenwerkingsovereenkomst en het SP Haveneiland en Rieteilanden-West aan; het eerste was nodig

1137 B en W Amsterdam, 1996a; Gemeenteraad Amsterdam, 1996a.

1138 B en W Amsterdam, 1996b; B en W Amsterdam, 1996c; B en W Amsterdam, 1996d; B en W Amsterdam, 1996e; B en W Amsterdam, 1996f; B en W Amsterdam, 1996g; B en W Amsterdam, 1996h; B en W Amsterdam, 1996i; B en W Amsterdam, 1996j.

1139 Stadig, 1996.

1140 Gemeenteraad Amsterdam, 1996b, pp. 31-59, 74.

1141 Gemeenteraad Amsterdam, 1996b, p. 59.

1142 B en W Amsterdam, 1996k; Gemeenteraad Amsterdam, 1996c; B en W Amsterdam, 1997a; Gemeenteraad Amsterdam, 1997a; B en W Amsterdam, 1997b; Gemeenteraad Amsterdam, 1997b; B en W Amsterdam, 1997c; B en W Amsterdam, 1997d; Gemeenteraad Amsterdam, 1997c; B en W Amsterdam, 1997e; Gemeenteraad Amsterdam, 1997d; B en W Amsterdam, 1997f; Gemeenteraad Amsterdam, 1997e;

1143 Omdat het de uitwerking van een eerdere versie betrof vond de behandeling mogelijk plaats in de Commissie van Advies Volkshuisvesting, Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. De eerste datum is afkomstig uit: Rijnboutt, 2009, p. 14; de tweede datum is afkomstig uit: B en W Amsterdam, 1998, 13 februari, online.

1144 B en W Amsterdam, 1998d; Gemeenteraad Amsterdam, 1998c.

1145 B en W Amsterdam, 1998k, p. 1; Gemeenteraad Amsterdam, 1998f.

1146 B en W Amsterdam, 1999b; B en W Amsterdam, 1999c; Gemeenteraad Amsterdam, 1999b; Gemeenteraad Amsterdam, 1999c.

vanwege "tegenvallende resultaten".[1147] Tegelijkertijd werd een eerste uitwerking van een deel van het bestemmingplan voor de eerste fase van IJburg aangeboden (Haveneiland-West), waarvan er tot 2002 nog vijf zouden volgen.[1148] In een gecombineerde vergadering op 9 februari 2000 aanvaardde de gemeenteraad deze voordrachten, ook nu was de stemming "zeer tevreden" en "zeer verheugd".[1149]

In 2000 werden verder nog de verplaatsing van de RWZI en de natuurontwikkeling langs de Waterlandse kust geaccordeerd.[1150] Op 21 en 29 november 2000 volgden de voordracht en de aanvaarding van het SP voor het Steigereiland, de "kraamkamer" van IJburg, zij het na flinke discussies over de voldoende aanwezigheid van woningen in het "middensegment".[1151]

Een jaar later, in november 2001, brachten B en W de gemeenteraad op de hoogte van de veranderingen rond de consortia, namelijk dat IJDelta uit de samenwerking was gestapt en dat "de gemeente de openbare ruimte terugneemt".[1152] De gemeenteraad reageerde geschrokken en de toon veranderde naar formuleringen als "niet gelukkig", "koude kermis" en "men heeft zich vertild".[1153] De raad realiseerde zich echter ook dat tegenstemmen het proces nog verder zou vertragen en daarom werd volstaan met het aannemen van een motie van GroenLinks-fractievoorzitter M. van Poelgeest, waarin werd voorgesteld "dat in de volgende fase het aantal woningen dat nu niet in het middensegment wordt gerealiseerd, zo veel mogelijk wordt gecompenseerd".[1154]

Zoals gezegd verliep de planvorming voor de eerste fase van IJburg in 2002 stroef, en werd er in de raad vooral over de tweede fase gesproken, onder andere in het kader van de nota 'Perspectief IJburg', het bestemmingsplan voor de tweede fase, en daarnaast over de zelfbouw op het Steigereiland.[1155] In maart 2003 werd vervolgens het SPvE voor het Centrumeiland aangeboden, waarmee in mei werd ingestemd door de raad.[1156]

Pas op 30 oktober 2003 boden B en W het SP Haveneiland en Rieteiland-Oost aan, waarin inderdaad compensatie van het middensegment was opgenomen.[1157] Op 19 november 2003 werd het SP zonder verdere discussie aanvaard.[1158] Daarmee was de bespreking in college en raad voor wat betreft de eerste fase van IJburg tot en met 2003 beëindigd. In 2004 volgde nog een besluit tot verlenging van de periode waarin het K-team actief was. Ook werden in 2004 een SP voor het Centrumeiland en een SPvE voor het Middeneiland besproken door de bestuurders. Deze plannen zouden later echter nog worden herzien en ze worden hier als bron dan ook buiten beschouwing gelaten.[1159]

1147 B en W Amsterdam, 2000a, p. 1; B en W Amsterdam, 2000b.

1148 B en W Amsterdam, 2000c; B en W Amsterdam, 2000f; B en W Amsterdam, 2001a; B en W Amsterdam, 2001c; B en W Amsterdam, 2001d; B en W Amsterdam, 2002c. Tussen 2000 en 2009 verschenen in totaal 13 uitwerkingsplannen; zie: Dienst Ruimtelijke Ordening, 2013, p. 5.

1149 Gemeenteraad Amsterdam, 2000a, p. 77.

1150 B en W Amsterdam, 2000d; Gemeenteraad Amsterdam, 2000b; B en W Amsterdam, 2000g; Gemeenteraad Amsterdam, 2000e.

1151 B en W Amsterdam, 2000h, p. 1; Gemeenteraad Amsterdam, 2000f, pp. 48-55.

1152 B en W Amsterdam, 2001e, p. 3; B en W Amsterdam, 2001f; Gemeenteraad Amsterdam, 2001d.

1153 Gemeenteraad Amsterdam, 2001d, pp. 54, 56.

1154 Gemeenteraad Amsterdam, 2001d, pp. 65, 68.

1155 B en W Amsterdam, 2002d; B en W Amsterdam, 2002e; Gemeenteraad Amsterdam, 2002b; Gemeenteraad Amsterdam, 2002c; Gemeenteraad Amsterdam, 2002e.

1156 B en W Amsterdam, 2003b; Gemeenteraad Amsterdam, 2003c.

1157 B en W Amsterdam, 2003c, p. 5.

1158 Gemeenteraad Amsterdam, 2003d.

1159 Zie echter paragraaf 5.5.1.

§ 5.4.3 Journalisten[1160]

Over Nieuw-Oost en later IJburg werd vanaf de allereerste planvorming zoals gezegd veel geschreven in de pers. Elke keer dat er vanuit de gemeente ontwikkelingen te melden waren, werd hierover geschreven in kranten en tevens op internet, dat halverwege de jaren negentig nog in de kinderschoenen stond. Daarbij ging het al snel vooral over de vraag of het IJmeer voor de noodzakelijke woningbouw wel de aangewezen locatie was. Zeker in de voorbereiding op het referendum van 19 maart 1997 werd er zoals aangegeven in paragraaf 5.3.4 zeer veel gepubliceerd in de kranten. Hieronder worden met name de artikelen besproken die uitdrukkelijk ingaan op de verschillende ontwerpen voor IJburg.

Op 25 januari 1996 werd de NvU voor het eerst besproken in *De Volkskrant*, vanwege de goedkeuring van de conceptversie.[1161] Aan het woord kwamen projectleider Van Veldhuizen en ontwerper Palmboom; "punt van discussie" was volgens de krant "het openbaar vervoer naar de wijk", aangezien de metrolijn "vermoedelijk" niet doorging.[1162] In de loop van 1996 bleek de Diemertak inderdaad onzeker (al bleef deze aanwezig in de plannen). Op 29 juni 1996 verscheen in *NRC Handelsblad* een kort artikel over de instemming van B en W met de NvU, precies een maand later gevolgd door een artikel over de tentoonstelling van de plannen inclusief de grote maquette in de Zuiderkerk.[1163] Behalve Van Veldhuizen kwam in het laatste artikel ook T. Vernooij van de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer aan het woord, die stelde dat er "nog genoeg alternatieven voor IJburg" waren.[1164] Begin september berichtten beide kranten echter over de instemming van de gemeenteraad – en over het daarmee dichterbij komende referendum.[1165] Omdat de soms grimmige berichtgeving hierover niet het ontwerp maar de locatiekeuze betrof, wordt deze hier verder niet behandeld; al is het opvallend hoeveel bekende schrijvers en columnisten zich in de discussie mengden, in kranten en ook in opinieweekbladen als *De Groene Amsterdammer*.[1166] Een uitzondering die wél over het ontwerp ging, was de bijdrage van M. van Rooy in *NRC Handelsblad* van 14 maart 1997, waarin hij "een wandeling door IJburg" maakte – met enige ironie dus, alsof het nieuwe stadsdeel er al lag; met zijn "ronduit onbegrijpelijk[e]" plattegrond op basis van "de contouren van het waterontwerp" was "IJburg een overtuigende culturele stad geworden".[1167]

In het jaar na het vanuit beide perspectieven verloren en toch gewonnen referendum berichtten de kranten niet inhoudelijk over de ontwikkelingen in het ontwerp – het GSP was in januari 1998 verschenen – maar alleen over twee tegenvallers in de vorm van het dreigende terugtrekken van de rijkssubsidie voor de IJtram en de rekening van 60 miljoen gulden van het Rijk voor de 'koop'

1160 In tegenstelling tot voor het vorige hoofdstuk kon hiervoor geen gebruikgemaakt worden van http://www.delpher.nl, omdat dit archief tot 31 december 1995 loopt. Daarom is voor deze paragraaf vooral gebruikgemaakt van de online archieven van *De Volkskrant* en *NRC Handelsblad*; zie: https://www.volkskrant.nl; https://www.nrc.nl.

1161 Amsterdam stemt in met zes nieuwe eilanden in IJmeer, 1996.

1162 Amsterdam stemt in met zes nieuwe eilanden in IJmeer, 1996, online.

1163 College B en W Amsterdam voor plannen IJburg, 1996; Wopereis, 1996.

1164 Wopereis, 1996, online.

1165 Van den Broek, 1996b; Amsterdam wil woningen in het IJmeer, 1996.

1166 Zie o.a.: Mak, 1996; Van Rooy, 1997a; Van Rooy, 1997b; Van Dam, 1997; Pam, 1997; Hofland, 1997a; Hofland, 1997b; Panhuijsen, 1997.

1167 Van Rooy, 1997b, online.

van het IJmeer.[1168] Ook werd bericht over het convenant voor het Natuurontwikkelingsfonds.[1169] In augustus 1998 werd vervolgens melding gemaakt van de start van de baggerwerkzaamheden, met een artikel in *De Volkskrant* en een 'weekdagboek' van projectleider Van Veldhuizen in *NRC Handelsblad*.[1170] Op Tweede Pinksterdag 1999 konden de eerste geïnteresseerden voet aan (Havenei)land zetten, tijdens het eerste festival IJburg Open, en in oktober 2000 ging de inschrijving voor kopers en huurders van start, en daarmee de "IJburg-gekte".[1171] De woningmarkt bevond zich op dat moment immers op een ongekend hoogtepunt.

Verder bleef het in de pers in 1999 en 2000 echter relatief stil rond IJburg (en SPvE en SP's werden dus niet besproken). Dat veranderde pas weer in 2001, toen aandacht besteed werd aan de komst van de eerste "woonarken", in dit geval dienstdoend als "verkoopkantoor".[1172] Tegelijkertijd ontstond er onrust over een "anti-speculatiebeding" en over de hoge woningprijzen op IJburg, waar volgens staatssecretaris J. Remkes "soms 400.000 tot 500.000 gulden meer betaald [wordt] dan voor vergelijkbare woningen elders in het land".[1173] De hoge prijzen en het gebrek aan woningen in het middensegment leidden er zoals gezegd uiteindelijk toe dat IJDelta in juni 2001 uit de samenwerking stapte en dat er werd gesproken over "soberder" (vooral qua milieu-eisen) woningen in het middensegment: economische groei was inmiddels namelijk niet langer vanzelfsprekend.[1174] Uiteindelijk berichtten de kranten in het najaar van 2001 enerzijds over het compromis dat de consortia meer dure woningen mochten bouwen (door te schuiven met verkoopprijzen; de percentages bleven gelijk) en anderzijds over het feit dat de gemeente noodgedwongen alsnog de openbare ruimte zou gaan aanleggen.[1175]

Daarmee was het aanvankelijke enthousiasme in de kranten wel wat getemperd en dat bleef zo in latere jaren. Eind 2002 werd uiteraard bericht over de eerste bewoners die op 21 november de sleutel kregen, maar dat werd overschaduwd door berichten over uitblijvende "elementaire voorzieningen" en vooral over de "crisis" die ervoor zorgde dat de dure woningen niet langer verkocht werden, terwijl die juist als eerste gepland stonden, en dat koopwoningen dan maar "te huur werden aangeboden".[1176] Zelfs de architectuur van de eerste woningen op het Grote Rieteiland moest het in *De Volkskrant* ontgelden.[1177]

In 2003 volgden meer artikelen over de gevolgen van de crisis. Volgens *De Volkskrant* waren er in mei slechts "200 huizen klaar" en "1200 in aanbouw".[1178] Op 1 november 2003 schreef B. Hulsman in *NRC Handelsblad* een lang en kritisch artikel over de veranderde plannen – het SP voor het oostelijke Haveneiland had net het licht gezien – onder de kop 'Ambities IJburg gefnuikt': door de "stagnerende woningmarkt" maar ook door de "twee ordners met regels" werden veel "bouwplannen [...] geschrapt,

1168 Geld voor tram voorwaarde voor bouw woonwijk IJburg, 1998; Nota 60 miljoen van rijk brengt IJburg in gevaar, 1998; Rijk stuurt rekening voor grond IJburg, 1998.

1169 'Milieugroep nu partner in bouw IJburg', 1998.

1170 Amsterdam mag beginnen met bouw van wijk IJburg, 1998; Van Veldhuizen, 1998.

1171 Snoeijen, 1999; Nyst, 2000, online; Snoeijen, 2000.

1172 Eerste arken IJburg gearriveerd, 2001, online; Metz, 2001.

1173 Vos, 2001; Remkes vindt koopwoningen IJburg 'niet normaal' duur, 2001.

1174 't Hart, 2001; Erdogan & 't Hart, 2001a; Erdogan & 't Hart, 2001b.

1175 Consortium mag dure woningen bouwen op IJburg, 2001; 't Hart, 2001; Lampen en straten IJburg klus voor de gemeente, 2001.

1176 Koper, 2002a, online; Het wordt pionieren in een winderig IJburg, 2002, online; Weeda, 2002; Eerste bewoners IJburg, 2002, p. 379; Boer, 2002; Hoekstra & Milikowski, 2011, online; zie ook: Lupi, 2008, pp. 108-109.

1177 De Haan, 2002.

1178 Beusekamp, 2003.

drastisch veranderd of uitgesteld".[1179] Ook noemde projectmanager I. Roovers in het artikel enkele voorbeelden van de 'Grote Vereenvoudiging', zoals het bijstellen van de eis dat de begane grond overal 3,50 meter hoog moest zijn en het verlagen van het ondergronds parkeren van 90 naar 75 procent.

Van augustus 2004 en januari 2005 stond in *De Volkskrant* een twaalfdelige serie over het leven van alledag op IJburg, geschreven door een van de (toen) "duizend bewoners" T. Heijmans, met een positieve maar ook cynische toon.[1180] In de tussentijd hadden de kranten ook al bericht over de streep die de Raad van State in november 2004 had gehaald door de tweede fase van IJburg.[1181] In 2005 werd IJburg in *NRC Handelsblad* door 'testers' G. de Graaf en M. Haest nog steeds gekenmerkt als "pionieren" en als "stedelijke belofte".[1182] In 2006 verscheen in *NRC Handelsblad* nog een artikel van Hulsman, voorzien van de duidelijke kop: 'IJburg wordt curieuze hybride', een kritische recensie van de eerste "stuk of dertig blokken" naar aanleiding van het verschijnen van de bijgewerkte *Architectuurkaart* van ARCAM.[1183] Vanaf dit moment werd echter louter nog de gebouwde werkelijkheid becommentarieerd en niet meer de hier onderzochte ontwerpen.

§ 5.4.4 Voorlichters

Zoals gezegd speelde communicatie vanaf het begin van de planvorming van IJburg noodzakelijkerwijs een belangrijke rol voor de gemeente. Mede daarom werd niet volstaan met het uitbrengen van de voor specialisten bedoelde plandocumenten uit paragraaf 5.3. Misschien niet geheel toevallig begon dRO in 1995 namelijk met een eigen voorlichtingstijdschrift, *PlanAmsterdam*, waarin medewerkers van dRO, ondersteund door de eigen afdeling Voorlichting, per nummer een bepaald onderwerp belichtten. Omdat zowel toon als verschijningsvorm niet die van een plantoelichting was maar die van een voorlichtingsfolder, vormen ze een aparte categorie primaire bronnen, zoals we die ook bij de Bijlmermeer zagen. In de hier onderzochte periode van negen jaar gingen maar liefst negen nummers van *PlanAmsterdam* over IJburg. Ze worden hieronder kort behandeld, inclusief de medewerker die als auteur optrad.[1184]

In april 1995 verzamelde Van der Lee de ontwerpen sinds het Pampusplan in 'Van Nieuw-Oost naar IJburg in dertig jaar'; zijn eigen 'Ontwikkelingsschets '93' vormde daarbij het sluitstuk.[1185] De eerste editie van *PlanAmsterdam* waarin de nieuwe plannen werden gepresenteerd verscheen aan de vooravond van het referendum in februari 1997 en werd geschreven door de eindredacteur van het tijdschrift, A. Jolles.[1186] Het bevatte alle belangrijke tekeningen en veel impressies, en kende een jubelende toon: de inleiding werd afgesloten met de zin "In welk jaar kan ik verhuizen?".[1187]

1179 Hulsman, 2003a; Hulsman, 2003b, online.
1180 Heijmans, 2004a, online; Heijmans, 2004b; Heijmans, 2004c; Heijmans, 2004d; Heijmans, 2004e; Heijmans, 2004f; Heijmans, 2004g; Heijmans, 2004h; Heijmans, 2004i; Heijmans, 2004j; Heijmans, 2004k; Heijmans, 2005.
1181 Amsterdam mag niet beginnen aan tweede fase IJburg, 2004; A'dam mag niet bouwen in IJburg, 2004; Koper, 2004.
1182 Haest & De Graaf, 2005.
1183 Hulsman, 2006; zie ook: ARCAM, 2003-2009.
1184 Nummers van na 2003 worden besproken in paragraaf 5.5.2.
1185 Van der Lee, 1995.
1186 Jolles, 1997.
1187 Jolles, 1997, p. 3.

In 1998 verschenen twee nummers over IJburg. In maart 1998 beschreef lid van het planteam J. Karst het net verschenen GSP voor het Haveneiland en de Rieteilanden in 'Water en Land maken IJburg'.[1188] In oktober 1998 verscheen een nummer over de IJtram door R. Aben.[1189]

In maart 2000 kwam een belangrijk nummer uit onder de titel 'IJburg in zicht', geschreven door teamleider Stuffers.[1190] Het plaatste de ontwikkelingen in IJburg (inclusief het gesplitste Strandeiland) in de lijn van de IJ-oevers op een grote uitklapkaart. De rol van het Kwaliteitsteam werd toegelicht, evenals de ontwerpen voor de verschillende eilanden. Het bevatte ook foto's van de grote maquette van Haveneiland-West, met daarin "de plannen van 32 architecten" (zie afbeelding 5.68 links).[1191] Het Steigereiland kreeg in maart 2001 nog een eigen nummer, van de hand van projectleider Milanović.[1192] Hierin werd het experimentele karakter van het eiland benadrukt: de ondertitel luidde 'Een stedelijke collage in het IJmeer' en de eerste paragraaf heette "Laboratorium".[1193]

Een maand later stond in april 2001 in een ander inmiddels door dRO opgericht tijdschrift, *StadenGroen*, de 'Natuur rond IJburg' centraal, met een toelichting op de maatregelen uit de ROM-IJmeer en het NOF.[1194] In maart 2002 en maart 2003 verschenen tot slot twee meer technische nummers van *PlanAmsterdam*, respectievelijk over de bruggen en kabels en leidingen in IJburg, en over de voorzieningen.[1195]

§ 5.5 Totstandkoming en recente beschrijvingen

§ 5.5.1 Totstandkoming[1196]

Ondanks dat de totstandkoming in dit onderzoek niet centraal staat, wordt hieronder toch kort de realisatie besproken, vooral omdat de door de actoren gebruikte woorden (taaltekens) soms ook naar de gebouwde werkelijkheid verwijzen, en niet alleen naar de getekende objecten (beeldtekens).

Omdat de realisatie in het geval van IJburg veel recenter heeft plaatsgevonden dan bij het Plan Zuid en de Bijlmermeer én omdat de gedetailleerde SP's geheel gevolgd zijn, is er hier in tegenstelling tot in de vorige hoofdstukken niet echt sprake van een totstandkoming in qua uitgangspunten verschillende fasen. Daarom tonen de plananalysetekeningen in de paragrafen 5.7, 5.8 en 5.9 de in paragraaf 5.3 genoemde verschillen tussen de NvU en realisatie op basis van de SP's (zie de Romeinse cijfers in afbeelding 5.38).

1188 Karst, 1998.
1189 Aben, 1998.
1190 Stuffers, 2000.
1191 Stuffers, 2000, pp. 25-26.
1192 Milanović, 2001.
1193 Milanović, 2001, p. 2.
1194 Cuppen, Daalder & Hibels, 2001.
1195 De Rooy, Val & Vierboom, 2002; Van Baaren, Kompier & De Lange, 2003.
1196 Voor deze paragraaf is met name gebruikgemaakt van: Schot, Jolles & Van Hoogstraten, 2001; De Rooy, Val & Vierboom, 2002; ARCAM, 2009.

Wel kan uiteraard onderscheid gemaakt worden tussen de fase van landmaken – waarvan de voorbereidingen zoals gezegd een dag na het gewonnen referendum van 19 maart 1997 begonnen – en van de werkelijke bouw.[1197]

Met behulp van de al aangehaalde 'pannenkoekmethode' kwam in maart 1999 het eerste land voor het Haveneiland en in juni 1999 voor het Steigereiland 'boven water' (afbeelding 5.33).[1198] Elke zandlaag moest achtentwintig dagen bezinken en zo zijn stevigheid verkrijgen, totdat een pakket van ongeveer zes tot acht meter dik was ontstaan, met in totaal ongeveer zeven miljoen kuub zand.[1199] Vervolgens moest het zand zich zetten en anderhalf tot twee meter inklinken, zodat er op gebouwd kon worden; hiertoe werd het water op verschillende wijzen versneld gedraineerd en werden waterkeringen (dijken en kaden) aangelegd.[1200] Na de opening van de Enneüs Heermabrug in 2001 werd tevens begonnen met de aanleg van de andere bruggen.[1201] Ook begon men met de aanleg van de kabels en leidingen, en verrees middenin de zandwoestijn van het Haveneiland het eerste gebouw van IJburg: de telefooncentrale van KPN.[1202]

Op 29 mei 2001 werd in een tent een eerste 'straatfeest' gehouden op IJburg, om te vieren dat de woningbouw kon beginnen.[1203] Men startte met het bouwen van woningen op het Grote Rieteiland, waarvan de eerste bewoners zoals gezegd op 21 november 2002 de sleutel kregen.[1204] Daarna werd er gebouwd tussen de Groene Tunnel en de IJburglaan en begon men tevens met de eerste blokken in het grid van het Westelijk Haveneiland. In 2004 was ook de woningbouw op het Steigereiland op gang gekomen (afbeelding 5.34) en startten de eerste voorzieningen in de vorm van scholen, een zorgcentrum en een noodsupermarkt.[1205] In hetzelfde jaar werd de door W. Quist ontworpen Benno Premselabrug tussen het Haveneiland-Oost en het PEN-eiland geopend, maar tot 2009 alleen voor bouwverkeer en fietsers en pas later als Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ).

In de periode vanaf 2004, dus na de in dit onderzoek besproken plandocumenten, werd doorgebouwd op alle eilanden en kwamen ook de waterwoningen bij het Steigereiland tot stand.[1206] Op 17 juni 2004 werd vervolgens het door dRO ontworpen SP voor het Centrumeiland vastgesteld door de gemeenteraad, maar op 14 november 2004 vernietigde de Raad van State het bestemmingsplan voor de tweede fase, omdat er te weinig onderzoek was gedaan naar de milieu-effecten; er was een nieuwe MER nodig en de tweede fase liep flinke vertraging op.[1207] Op 1 april 2005 reed wel de IJtram voor het eerst tussen het Centraal Station en de kruising van de IJburg- en de Pampuslaan. In hetzelfde jaar verscheen het 'Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland'.[1208] In 2006 werden de eerste woningen op Haveneiland-Oost gebouwd en opende bij de westelijke toegang het eerste winkelcentrum.[1209] Vanaf 2008 werd ook de bedrijven en winkels langs de noordelijke Pampuslaan gerealiseerd.

1197 De Lange & Milanović, 2009, p. 25.
1198 Schot, Jolles & Van Hoogstraten, 2001, pp. 4-5.
1199 Schot, Jolles & Van Hoogstraten, 2001, pp. 134, 172.
1200 Zie voor een uitgebreide uitleg: Schot, Jolles & Van Hoogstraten, 2001, pp. 134 e.v, 176 e.v.
1201 De Rooy, Val & Vierboom, 2002, pp. 5-14.
1202 De Rooy, Val & Vierboom, 2002, pp. 16-22.
1203 Schot, Jolles & Van Hoogstraten, 2001, p. 218.
1204 *Ons Amsterdam*, 2002, p. 379.
1205 Lupi, 2008, p. 117.
1206 Begin 2018 zijn alleen nog enkele blokken op het Haveneiland, rond de haven en aan de noordelijke en zuidelijke kaden, onbebouwd.
1207 De Lange & Milanović, 2009, p. 26; https://amsterdam.raadsinformatie.nl/.
1208 Van der Linden, 2007, p. 11.
1209 ARCAM, 2009; Lupi, 2008, p. 120.



AFBEELDING 5.33 Steigereiland (boven) en Haveneiland-West (midden) tijdens de aanleg 2000, gezien vanuit het zuidoosten.



AFBEELDING 5.34 Steigereiland (boven) en Haveneiland-West (midden) tijdens de bouw november 2004 gezien vanuit het zuidoosten. Op het Haveneiland-Oost (onder) is het latere Theo van Goghpark al te zien en op de voorgrond ligt de Benno Premselabrug.

In hetzelfde jaar werd het nieuwe, gedetailleerdere bestemmingsplan voor de tweede fase gepresenteerd, en op 20 mei 2009 werd het goedgekeurd.[1210] In hetzelfde jaar volgde een SP voor het Middeneiland, waar de eerste bewoners volgens de planning hun woning in 2013 zouden kunnen betrekken.[1211] Met uitzondering van het opspuiten van het Centrumeiland vanaf 2012 kwamen de uitvoering en de verdere planvorming van de tweede fase echter stil te liggen en op 1 juli 2013 werd het Projectbureau zelfs ontbonden.[1212] De ideeënvorming voor het Centrumeiland kwam tijdelijk te liggen bij ARCAM, het Architectuurcentrum Amsterdam, dat vervolgens een vrijblijvende 'Verkenning' publiceerde.[1213] In 2013 werd door stadsdeel Oost voor de eerste fase van IJburg wel een geactualiseerd (en nu voor alle uitwerkingsdelen geüniformeerd) bestemmingsplan vastgesteld.[1214] In hetzelfde jaar besloot het ministerie van Infrastructuur en Milieu overigens om de zogeheten IJmeerlijn tussen Diemen, IJburg en uiteindelijk Almere op de lange baan te schuiven – de Diemertak van de Amsterdamse metro werd daarmee ook uitgesteld.

Op 1 januari 2015 werd dRO omgevormd tot de 'resultaatverantwoordelijke eenheid' (RvE) Ruimte en Duurzaamheid.[1215] Op 13 januari 2015 werd het Centrumeiland weer "teruggegeven" aan de gemeente en op 17 maart 2015 verscheen een nieuwe 'Startvisie Centrumeiland', waarin het eiland gezien werd als "schakel tussen de 1e en 2e fase van IJburg".[1216] In mei 2016 volgde een Concept SP ten behoeve van een investeringsbesluit voor het Centrumeiland; volgens de planning zullen in 2018 de eerste van maximaal 1500 woningen kunnen worden gebouwd.[1217] Tot dat moment bood de landmassa ruimte voor tijdelijke initiatieven, waaronder (het in 2015 hierheen verplaatste) strand Blijburg op de uiterste noordpunt (eigenlijk de meest westelijke punt van het toekomstige Middeneiland).

§ 5.5.2 Recente beschrijvingen

De laatste groep (secundaire) bronnen voor het begripsonderzoek bestaat uit de belangrijkste publicaties die sinds de ontwerpfase zijn verschenen. Omdat deze periode relatief kort is én omdat IJburg nog niet af is, is deze verzameling relatief bescheiden van omvang. In tegenstelling tot het Plan Zuid en de Bijlmermeer zijn er over het ontwerp voor IJburg nog geen grote monografieën verschenen, op het planbeschrijvende boek van ontwerpers Schaap, Claus en Van Dongen uit 2001 na.[1218]

Omdat het land van de eerste fase er in 2001 allemaal lag, verschenen in dat jaar als eerste enkele publicaties over het landmaken zelf, met veel ruimte voor foto's: *Zeven miljoen kuub zand*, mede-geredigeerd door dRO-medewerker Jolles, en *Bouwen met water*, door het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA).[1219] In 2002 verscheen een boek over de prijsvraag voor het Sluishuis op het

1210 Dienst Ruimtelijke Ordening, 2009, p. 1.
1211 De Lange & Milanoić, 2009, p. 26.
1212 Dienst Ruimtelijke Ordening & ARCAM, 2013, p. 64; Ontwerpteam Centrumeiland, Ruimte en Duurzaamheid, 2016, p. 23.
1213 Dienst Ruimtelijke Ordening & ARCAM, 2013.
1214 Dienst Ruimtelijke Ordening, 2013.
1215 Van den Belt, 2015.
1216 Kernteam Centrumeiland, Ruimte en Duurzaamheid, 2015, p. 4.
1217 Ontwerpteam Centrumeiland, Ruimte en Duurzaamheid, 2016, pp. 3, 7.
1218 Atelier CDS, 2001.
1219 Schot, Jolles, Van Hoogstraten, 2001.

Steigereiland, waarvoor de jury onder leiding van Rijnboutt uit zes inzendingen had gekozen voor het ontwerp van Claus en Kaan.[1220] In deze publicatie stond overigens ook een artikel van Palmboom over de "systematiek en compositie" van IJburg, dat als extra informatie kan dienen voor de begripsanalyse.[1221]

Tussen 2003 en 2009 verschenen verschillende edities van de *Architectuurkaart IJburg*, uitgegeven door ARCAM en voorzien van een update van gerealiseerde gebouwen.[1222] In 2005 werden de gemeente Amsterdam en het Projectbureau in het kader van IJburg genomineerd voor de Gouden Piramide, de rijksprijs voor inspirerend opdrachtgeverschap; in de bijbehorende publicatie stond een beschrijving met een voor dat moment kenmerkende zin: "De jury was vol lof over het initiatief, het concept van de eilanden en het vasthoudend opdrachtgeverschap, maar verdeeld in zijn waardering voor de gebouwde resultaten."[1223] In 2008 verschenen twee publicaties over Amsterdam waarin aandacht werd besteed aan IJburg, respectievelijk aan de aanleg en het opdrachtgeverschap: *Onzichtbaar Amsterdam* door het IBA, en *Krassen op de eeuwigheid* over de ontwikkeling van Amsterdam in de jaren negentig, met daarin onder andere bijdragen van de belangrijke gemeentelijke spelers Van Veldhuizen, Oskam en Stadig.[1224]

In 2008 publiceerde Schaap ook een boek over zijn ontwerpen voor Amsterdam, waarin hij enerzijds kort het ontwerp voor het Haveneiland besprak, maar anderzijds een duidelijk signaal afgaf middels een uitleg van zijn Eo Wijersprijsvraaginzending 'Licht' uit 2006: hierin werd de tweede fase van IJburg op een andere, bescheidener wijze gerealiseerd, als "een 500 meter breed, ruim 2 kilometer lang eiland [met] concaaf [...] stadsstrand [als] Venetiaans Lido" deels over het PEN-eiland heen (afbeelding 5.35).[1225] Schaap werd daarna door de gemeente overigens verzocht deze visie niet langer in het openbaar te verdedigen.[1226]

In 2008 verscheen eveneens de eerste dissertatie over IJburg, van de hand van socioloog T. Lupi onder de titel *Buiten wonen in de stad. De* place making *van IJburg*.[1227] Net als Sijmons verwees zij daarmee naar het plan van Bakema; de ondertitel gaf duidelijker aan waar de studie op gericht was: op het proces van het maken van betekenisvolle of "beleefde ruimte" (*place*, tegenover *space*, "abstracte ruimte") op de westelijke delen van het Haveneiland en de Rieteilanden, door bewoners en professionals.[1228] De opzet van deze studie was dus geheel anders, maar voor het laatste maakte ze veel gebruik van dezelfde plandocumenten als in dit onderzoek en deelde ze de verschillende actoren in naar hun "rolkenmerken".[1229] Ook kwamen de door de actoren verschillend opgevatte begrippen of "planningsmetaforen" *diversiteit* en *stedelijkheid* aan bod, evenals hun visie op de identiteit van IJburg.[1230]

1220 Milanović & Dejong, 2002. In 2016 volgde echter een nieuwe prijsvraag die werd gewonnen door Bjarke Ingels Group (BIG) en Barcode Architects.

1221 Palmboom, 2002.

1222 ARCAM, 2003-2009.

1223 Van Rooy & Idsinga, 2005, p. 56.

1224 Huisman, Kramer, Stolp, Geelhoed & Van der Elksen, 2008; Van Vliet, Backer & Duynstee, 2008.

1225 Schaap, 2008, pp. 26-30, 63-70, 74-76.

1226 Interview H. Meyer.

1227 Lupi, 2008.

1228 Lupi, 2008, p. 13.

1229 Lupi, 2008, pp. 120 e.v. Ondanks de sociologische invalshoek is het onderzoek van Lupi dan ook een belangrijke bron voor dit onderzoek geweest.

1230 Lupi, 2008, pp. 127 e.v.



AFBEELDING 5.35 IJburg door de Groep Schaap volgens de inzending 'Licht' voor de Eo Wijersprijsvraag 2006 (vergelijk afbeelding 5.8).

In 2008 verscheen ook nog een boek over "de mensen die onze wijk [...] kleur hebben gegeven", in de vorm van interviews: *Op IJburg*, in eigen beheer uitgegeven door bewoner en journaliste L. Vosjan.[1231] Kort daarop figureerde het ontwerp voor IJburg in twee vakpublicaties voor een breed publiek, namelijk in de *Vinex Atlas* en in *Drawing the Ground. Landscape Urbanism Today* van ontwerper Palmboom, en verscheen een nummer van *PlanAmsterdam* over de tweede fase onder de later te ambitieus blijkende titel 'De afronding van IJburg'.[1232]

Zoals gezegd kwam de planvorming immers stil te liggen en tegelijkertijd verschenen er steeds negatievere berichten. Zo publiceerde *De Groene Amsterdammer* in januari 2011 een tweeluik over IJburg onder de duidelijke titel 'Voorheen droomwijk'.[1233] Hierin kwam zowel de tegenvallende

1231 Vosjan, 2008.

1232 Boeijenga & Mensink, 2008, pp. 156-161; Palmboom, 2010; De Lange & Milanović, 2009.

1233 Milikowski & Hoekstra, 2011; Hoekstra & Milikowski, 2011.

architectuur als de opkomende overlast aan bod, evenals de gevolgen van de crisis. Het bevatte tevens een opvallend citaat van oud-wethouder Stadig: "Doe dat IJburg 2 nou even niet."[1234]

Later verschenen er ook positieve publicaties over IJburg. In 2012 werd door Uitgeverij IJburg het boek *IJburg. Uit schuim geboren* uitgegeven, met onder andere enthousiaste bijdragen van bekende IJburgers als saxofoniste C. Dulfer, acteur P. Faber en rapper W. Wartaal.[1235] Ook het boekje *Drijvend Amsterdam* over de totstandkoming van de Waterbuurt van Steigereiland, een uitgave van het Projectbureau en de Ontwikkelingscombinatie Waterbuurt West, kende een juichende toon.[1236] In 2013 publiceerde ARCAM de *Architectuurgids IJburg*, op het moment dat de toekomst van de tweede fase nog ongewis was. Sindsdien is de publieke opinie weer positiever over IJburg, al heeft bewoner X. Lammers herhaaldelijk een negatief beeld geschetst in haar weblogs die in 2013 en 2015 gebundeld werden onder de titels *Droomwijk in scherven* en *Vinexwijk in verval*.[1237]

Een laatste recente beschrijving is de dissertatie van F. Nycolaas over veranderingspatronen in Amsterdamse buurten en bouwblokken, waarbij het Haveneiland als een van de acht casussen kritisch besproken werd, met name op het vlak van de toekomstige veranderbaarheid.[1238]

§ 5.6 Opvattingen, aard en context, en te verwachten begrippen

Op basis van de bronnen uit de paragrafen 5.3, 5.4 en 5.5 komen hierna de begrippen zelf aan bod, in drie losse paragrafen per betekenisveld. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van extra teksten van de ontwerpers, om te verduidelijken met welke betekenissen zij de woorden gebruikten (deelvraag 1).[1239] Per betekenisveld worden deze woorden ook vergeleken met de woorden die tijdgenoten ervoor gebruikten (deelvraag 2) en worden de woord-betekenispatronen synchroon (destijds) en eventueel ook diachroon (tussen de planperiode en nu) beschreven (deelvraag 3).

Gezien het voorafgaande kunnen we verwachten dat de tijdgeest en de maatschappelijke context van eind jaren negentig in ieder geval op twee manieren invloed hebben gehad op de opvattingen van de ontwerpers van IJburg en de andere betrokken actoren, en op hun begrippen: in de eerste plaats werd er in de samenleving een breed gedragen belang toegekend aan de waarden van natuur, milieu en landschap, en ten tweede was er met name in de vakwereld veel aandacht voor stedelijkheid en menging in uitbreidingsgebieden, als reactie op de functiescheiding van de naoorlogse woonwijken en het zuiver suburbane karakter van de meeste Vinex-wijken.

Op grond van het eerste aspect valt te verwachten dat de ontwerpers van IJburg in hun begrippen veel aandacht besteedden aan de inpassing in het landschap en het beperken van de milieuschade. Het ontwerp vormde in de eerste plaats een legitimatie waaróm er gebouwd moest worden in het IJmeer, en als dat dan al moest, dan vooral op de gekozen manier: met een divers eilandenlandschap dat was

1234 Hoekstra & Milikowski, 2011, online.

1235 Van den Dobbelsteen & Van Dijk, 2012.

1236 Van Ballegooijen, Van Namen, Spikmans & Van der Vegt, 2012.

1237 Lammers, 2013; Lammers, 2015.

1238 Nycolaas, 2015.

1239 O.a.: Sijmons, 1997a; Sijmons, 1997b; De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000; Palmboom, 2000; Palmboom, 2002; Schaap, 2008; De Lange & Milanović, 2009; Palmboom, 2010.

vormgegeven als 'schotsen' maar tegelijkertijd gebaseerd was op het 'onderwaterlandschap'. In de tweede plaats werd veel aandacht besteed aan de land-waterovergangen, met 'ruwe' en 'luwe' kanten, en bijbehorende begrippen voor diverse openbare ruimten, en aan milieueisen voor de bebouwing, én werd ruimte gecreëerd voor natuurcompensatie. Hierdoor werd het ontwerp bijna zo *geframed* dat de natuur gebaat was bij IJburg. Uiteraard wilden tegenstanders niet meegaan in dat *frame* en bleven zij benadrukken dat het IJmeer behouden moest blijven, dat de compensatie onvoldoende was en dat er alternatieve woningbouwlocaties voorhanden waren. De begrippen die hiervoor gebruikt werden betreffen echter lang niet altijd het ontwerp voor IJburg.

Door het tweede aspect ligt het voor de hand dat de ontwerpers veel begrippen reserveerden voor een helder gedefinieerd, stedelijk openbare-ruimtenetwerk én voor een gemengd gebouwd programma. Dit zorgt waarschijnlijk voor begrippen voor veel verschillende voorzieningen en werklocaties op IJburg (en niet vooral in de 'moederstad' zoals gebruikelijk in uitbreidingswijken) en voor een zeer afgewogen mix van woningtypen (inclusief begrippen als *grondgebonden*, *gestapeld* en *vrijstaand*) en prijsklassen (*sociale woningbouw*, *middensegment* en *vrije sector*). Ook op architectonisch niveau valt te verwachten dat geprobeerd werd om variatie in beeld en stedelijkheid te waarborgen.[1240] Door de ontwerpers werd er alles aan gedaan om er maar voor te zorgen dat IJburg geen doorsnee Vinex-wijk werd. Het is te verwachten dat de andere actoren het met deze uitgangspunten eens waren – wie wil immers dat gemiddelde – maar dat de uitwerking en met name de realisatie voor kritische geluiden en mogelijk andere begrippen zorgde, zeker toen veel eisen in de loop van het proces verlaten werden.

Tot slot leidt het samengaan van beide aspecten gecombineerd met het complexere besluitvormingsproces tot een groot aantal opeenvolgende plandocumenten, die elkaar soms versterken en soms tegenspreken, en die bovenal een ander uitwerkings- en detailniveau hebben (in beeld en tekst). De eerste plandocumenten – die het meest zouden moeten overreden – zijn daarbij paradoxaal genoeg (of bewust?) het meest abstract van karakter.

Resumerend valt het volgende te verwachten: bij de plantekeningen en plantoelichtingen van IJburg zal veel aandacht besteed worden aan begrippen die te maken hebben met milieuaspecten en de inpassing in het landschap, alsmede aan begrippen voor diverse openbare ruimten, gemengde stedelijke functies en een gevarieerd stadsbeeld, waarbij veel in eerste instantie abstract blijft en pas in een laat stadium wordt vastgelegd.

Ook bij deze casus zijn de woorden binnen het betekenisveld voor de structuur van de stadsplattegrond (paragraaf 5.7) niet direct te koppelen aan getekende objecten met een exacte afmeting. Wel werden er veel begrippen gebruikt voor het bestaande landschap, inclusief het water en de (wijde) omgeving. De structuur of het "raamwerk" werd volgens de plantoelichtingen bepaald door "infrastructuur, voorzieningen en zonering van de dichtheid" – en dus niet zoals bij Berlage en met name de Bijlmermeer alleen door de wegen.[1241] De begrippen voor infrastructuur en overige openbare ruimten (paragraaf 5.8) werden in de eerste documenten wel als onderdeel van dat 'raamwerk' beschreven, maar in het GSP en de SP's werden ze besproken in aparte hoofdstukken 'Openbare ruimte' met bijbehorende plankaarten, om op die manier de diversiteit aan typen met hun profielen en materialisering te kunnen laten zien. In alle plantoelichtingen ging tot slot zeer veel aandacht uit naar het gebouwde programma (paragraaf 5.9), dat veelal werd gepresenteerd in drie delen – woningbouw, winkels en voorzieningen, en kantoren en bedrijven – en die volgorde is hier ook aangehouden.

1240 Het is echter de vraag of alle actoren abstracte (hier niet onderzochte) begrippen als *stedelijkheid* en *diversiteit* op dezelfde manier opvatten. Lupi (2008, pp. 127 e.v.) stelt in haar proefschrift van niet.

1241 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 41.

§ 5.7 Begrippen voor de structuur van de stadsplattegrond

§ 5.7.1 *Stad*, *regio* en *landschap*

Bij het ontwerp voor IJburg speelden de begrippen voor stad en landschap zoals verwacht een grote rol. De NvU stelde zelfs: "Het ontwerp moet een visie bieden op stad en landschap als twee-eenheid."[1242] Het hoofdstuk over de "benaderingswijze" bevatte drie expliciete paragrafen over dit betekenisveld, getiteld "Stad en land", "Stad en natuur" en "Stad en regio".[1243]

Uit de plantoelichtingen blijkt dat het begrip ***stad*** op dezelfde manieren gebruikt werd als we in het vorige hoofdstuk zagen bij de Bijlmermeer, dat wil zeggen in fysieke zin zowel voor 'geheel Amsterdam' als voor de specifieke betekenis van "de nieuwe stad" IJburg en in conceptuele zin voor een 'stedelijke (woon)omgeving'.[1244] De eerste en de laatste betekenissen kwamen bij de ontwerpers nu echter verreweg het meeste voor. De combinatie "bestaande stad" – een specificatie van de fysieke betekenis – werd vaker gebruikt dan in de jaren zestig.[1245] Dat IJburg ook als aparte stad kon worden gezien blijkt uit de samenstelling "eilandenstad" – de naam van het concept uit de NvU – en de gebruikte combinatie "een stad in het water".[1246]

Deze 'zelfstandige' betekenis sluit ook aan bij de manier waarop IJburg verbonden werd met de bestaande stad. Vanwege de geïsoleerde ligging in het IJmeer op vrij grote afstand van Amsterdam werd gekozen voor één centrale toegangsweg vanuit de stad via het Zeeburgereiland (de IJburglaan), en daarnaast voor een toegangsweg 'achterlangs' vanaf de A1 via het PEN-eiland, met twee bruggen waarvan er begin 2018 één gerealiseerd is. De tramverbinding met het Centraal Station verliep via de IJburglaan; de Diemertak van de metro was al vanaf 1996 minder waarschijnlijk. Voor fietsers werd de nieuwe wijk wel via meerdere extra bruggen met het vasteland verbonden. Al met al kan geconcludeerd worden dat de ligging van IJburg ten opzichte van de stad overeenkomsten heeft met die van de Bijlmermeer, maar dat de verbindingen in het ontwerp en de werkelijkheid talrijker zijn.

In de reacties van tijdgenoten op de ontwerpen voor IJburg werd met *stad* ook vooral verwezen naar een tegenover het platteland geplaatste 'woonomgeving' of naar geheel Amsterdam, maar door vakgenoten en een enkele keer door journalisten werd ook het begrip "eilandenstad" overgenomen voor IJburg.[1247]

Zoals al werd vastgesteld in het vorige hoofdstuk kenden de woordenboekdefinities van het woord *stad* uit de jaren negentig geen verschillen ten opzichte van die uit de jaren zestig en die van nu.[1248]

Wat sinds de jaren zestig wel veranderd is, is de opkomst van het begrip ***regio***. Waar dit woord in de tijd van de Bijlmermeer nog niet gebruikt werd, kwam dit bij de ontwerpers van IJburg zeer veel

1242 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 13.

1243 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 27-28.

1244 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 28.

1245 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 8, 28, 82, 85; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 29; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 5.

1246 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 7, 31, 41, 60; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 8, 6.

1247 Westrik, 1996, p. 2; Taverne, 2001, p. 143; Hoekstra & Milikowksi, 2001, online.

1248 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2868; De Boer, 1992, p. 1067; De Boer, 2006, p. 1056; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. De woordenboekdefinities van alle gebruikte begrippen staan vermeld in de appendix.

voor, waaronder in de NvU dus in een apart kopje "Stad en regio".[1249] Wat er precies binnen de regio rond IJburg viel, bleef daarbij overigens onduidelijk; in veel gevallen ging het om de "Amsterdamse regio" of de "regio Amsterdam", daarnaast vielen de namen van Waterland, het Gooi en Almere ook regelmatig.[1250] Die gebieden maakten ook onderdeel uit van de meeste plankaarten voor IJburg.

Door alle tijdgenoten – vakgenoten, bestuurders, journalisten en voorlichters – werd het woord *regio* ook veelvuldig gebruikt, eveneens zonder precieze begrenzing en vaak in de combinatie *de regio Amsterdam*. Het woord *regio* lijkt daarmee qua frequentie in de plaats gekomen te zijn van *agglomeratie* zoals dat eind jaren zestig werd gebruikt; al duidde dat meer op de fysieke stadsvorm dan op een stedelijk gebied inclusief het landschap. *Agglomeratie* kwam voor IJburg slechts enkele keren voor in teksten van bestuurders en lag vanwege de geïsoleerde ligging van IJburg en het niet-aaneengesloten karakter van de Amsterdamse bebouwing waarschijnlijk ook minder voor de hand.

Het woord *regio* kwam als wetenschappelijke ontlening aan het Latijn al voor in de achttiende eeuw, maar staat pas sinds 1976 in de Van Dale.[1251] De Koenen uit 1966 vermeldde het wel, met als betekenis "streek, gebied", een definitie die sindsdien niet meer veranderd is en ook voorkwam in de Van Dale uit 1992 met als toevoeging "met een bep. karakter", zoals die eveneens in de meest recente editie staat.[1252] Ook in de woordenboeken ontbreekt dus een beschrijving van de afmetingen of een relatie met een nabijgelegen stad.[1253]

Overigens is het opmerkelijk dat het woord *metropool* of *metropoolregio* niet voorkwam in de plandocumenten, op één keer het bijvoeglijk naamwoord *metropolitisch* na; kennelijk werd IJburg niet beschouwd in groter verband dan de regio, op de verbinding met Almere na.[1254]

In tegenstelling tot bij Berlage en de Bijlmermeer nam ook het begrip "***landschap***" bij IJburg zoals verwacht een voorname plaats in in de plandocumenten: bij de ontwerpers kwam het in ruime mate voor; het ongelede woord *land* kwam zelfs op meer dan de helft van de gewone pagina's voor (en *eiland* op driekwart, als voornaamste structuurdrager).[1255] Omdat IJburg immers in een meer werd gepositioneerd werd het woord *landschap* min of meer in twee betekenissen gebruikt door de ontwerpers, namelijk als 'omliggend gebied', met name de Diemerkust, en als 'onderliggend (water)landschap'. Die laatste betekenis blijkt ook uit het gebruik van de samenstellingen "onderwaterlandschap" en "waterlandschap".[1256] Ook het zogeheten "onderwaterontwerp" (afbeelding 5.36) en de aandacht voor de "ruwe" en "luwe" oevers sluiten hierbij aan: hierdoor werd met IJburg als het ware nieuw landschap gecreëerd, direct voortkomend uit het bestaande onder de waterspiegel.[1257]

1249 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 8, 9, 11, 17, 21, 27-28, 31, 47, 48, 68, 69, 81, 85; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 12, 23, 56, 57, 64; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 30, 39, 46; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 5.

1250 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 8.

1251 *Woordenboek der Nederlandsche taal*, 1864-1998, online.

1252 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2488; De Boer, 1992, p. 939; De Boer, 2006, p. 925; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

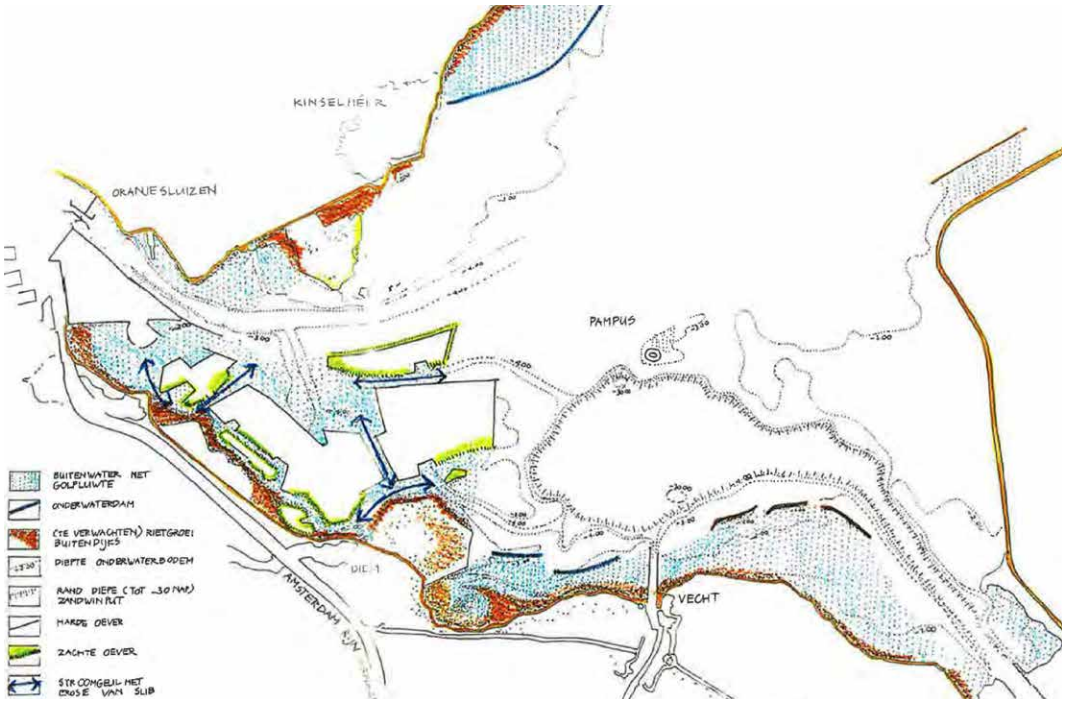
1253 De etymologische betekenis 'streek onder een bestuur' van deze wetenschappelijke ontlening aan het Latijn – het werkwoord *regere* 'besturen' – is in het Nederlands nooit van belang geweest. Zie voor de etymologieën van de gebruikte begrippen de appendix en: http://www.etymologiebank.nl.

1254 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 28; interview F. Palmboom. Zie verder paragraaf 8.1.2.

1255 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 9, 13, 15, 22, 27, 28, 31, 39, 50, 65, 78, 92; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 5, 10, 12, 14, 19, 23, 26, 32, 34; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 5, 24, 32, 38; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 7; Atelier CDS, 2001, p. 28.

1256 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 87, 18, 39, 63; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 12, 14, 15, 17; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 5, 85.

1257 Zie: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 35.



AFBEELDING 5.36 Onderwaterontwerp volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.

De aandacht voor het woord *landschap* kwam met dezelfde betekenissen ook terug bij alle tijdgenoten; journalist Van Rooy nam een keer het woord "waterlandschap" over.[1258]

De woordenboekbetekenissen kenden voor *landschap* slechts een kleine ontwikkeling: Koenen volstond met de woorden "streek, oord, gewest" maar in Van Dale was "uitgestrektheid lands" vervangen door "landelijke omgeving", met daarachter nog steeds "voor zover men die met één blik overziet" en meer specifiek "deel van de aardoppervlakte dat zich [...] als een zelfstandig geheel onderscheidt".[1259] De laatste betekenis sluit het beste aan bij de voor IJburg gebruikte.

Een laatste begrip dat in het verlengde van *landschap* aandacht verdient is *natuur*. Dit woord kwam bij het Plan Zuid en de Bijlmermeer amper voor, maar werd hier vanwege de in het publieke debat noodzakelijke *framing* uiteraard in ruime mate gebruikt.[1260] Ook kwamen "*natuurontwikkeling*" en "*natuurbouw*" voor in de NvU.[1261]

Het woord *natuur* stond ook in veel reacties op de ontwerpen voor IJburg en met name bestuurders gebruikten ook "*natuurontwikkeling*" en "*natuurbouw*" – alles waarschijnlijk om ervoor te zorgen dat IJburg gebouwd kon worden.[1262]

1258 Van Rooy, 1997, online.

1259 Kruyskamp, 1961, p. 1081; Geerts & Heestermans, 1992, p. 1611; De Boer, 1992, p. 630; De Boer, 2006, p. 606; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1260 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 13, 18, 27, 50, 51, 62, 63, 65, 87, 90; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 10, 15, 73, 89, 90, 93, 94, 95; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 30, 62; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 5, 8, 45, 68; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 19, 32; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 46, 52, 73; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 67.

1261 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 12, 19, 35, 39, 51, 63, 78, 90, 97; zie ook de appendix.

1262 "Natuurontwikkeling" o.a. in: B en W Amsterdam, 1994b, online; B en W Amsterdam, 1998a, online; "natuurbouw" o.a. in: B en W Amsterdam, 2002d, online.

In de woordenboeken had en heeft *natuur* de betekenis "wat de mens om zich heen ziet en wat beschouwd wordt als nog niet door de mens gewijzigd" of een variant daarop; als synoniem wordt zowel door Van Dale als door Koenen opmerkelijk genoeg "het landschap" genoemd.[1263] Gezien dit laatste zijn de samenstellingen "natuurontwikkeling" en "natuurbouw" in letterlijke zin dus met zichzelf in tegenspraak – maar daarbij dient te worden opgemerkt dat 'pure' (niet-kunstmatige) natuur in Nederland amper bestaat.

§ 5.7.2 *Binnenstad*, *centrum*, *stadsdeel*, *wijk* en *buurt*

Voor onderdelen van de stad werden in de plantoelichtingen relatief veel begrippen gebruikt. In de eerste plaats betrof dit begrippen voor de bestaande stad, waarmee IJburg immers een nadrukkelijke relatie moest aangaan. Zo kwam het woord "***binnenstad***" regelmatig voor in de plantoelichtingen van 1996, 1997 en 1998.[1264] Het woord "***centrum***" verwees eveneens regelmatig naar de 'binnenstad' van Amsterdam.[1265] Het werd echter in toenemende mate gebruikt voor de betekenis die we al zagen in het vorige hoofdstuk bij de Bijlmermeer, namelijk 'gebouw(encomplex) van samenkomst'; steden kenden immers niet langer één maar meerdere centra. Welbeschouwd zijn die meerdere centra op zich echter kleiner van omvang en kennen ze een specifieker (winkel- en voorzieningen)programma dan de gehele, gemengde binnenstad: het *centrum* van IJburg heeft in die zin een andere fysieke betekenis dan het *centrum* van Amsterdam. Ondanks het feit dat deze betekenissen enigszins door elkaar lopen, wordt de 'niet-binnenstadbetekenis' in dit onderzoek daarom behandeld onder typen bebouwing (zie paragraaf 5.9.2).

De woorden *binnenstad* en *centrum* in de betekenis 'binnenstad' kwamen ook voor bij tijdgenoten, vooral bij de bestuurders.[1266] Ook hier was echter de soms moeilijk te scheiden 'kleinschalige' 'gebouwbetekenis' van *centrum* duidelijk in opkomst.

Wanneer we de woordenboekenbetekenissen uit de jaren negentig vergelijken met die van nu dan valt op dat *binnenstad* in zowel Koenen als Van Dale pas in de meest recente editie de extra betekenis "centrum" heeft gekregen.[1267] Voor *centrum* geldt dat Koenen in de jaren negentig de stedelijke betekenis nog niet apart had opgenomen; pas in de meest recente editie is de betekenis "binnenstad" toegevoegd.[1268] Beide woorden zijn volgens de woordenboeken nu dus echt synoniem geworden, maar in de jaren negentig was dat kennelijk nog minder het geval.

1263 Geerts & Heestermans, 1992, pp. 1906-1907; De Boer, 1992, p. 741; De Boer, 2006, p. 722; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1264 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 21, 24, 27, 28, 39, 41, 43, 54, 68, 71, 83, 84; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 8, 64, 66; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 46, 48; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 9.

1265 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 27, 28, 80, 81; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 20; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 34; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 5, 6

1266 "Binnenstad" o.a. in: Stadig, 1997a, online; Regen van rapporten in discussie over IJburg, 1997, online; "centrum" in de betekenis 'binnenstad' o.a. in: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1996, pp. 9, 10; interview D. Stadig, geciteerd in: Ibelings, 1997, p. 23.

1267 Geerts & Heestermans, 1992, p. 377; De Boer, 1992, p. 175; De Boer, 2006, p. 137; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1268 Geerts & Heestermans, 1992, p. 525; De Boer, 1992, p. 226; De Boer, 2006, p. 191; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

Voor de Bijlmermeer was *lob* een belangrijk begrip geweest, nu werd echter gesteld dat IJburg "hoe dan ook geen gewone stadslob" moest worden – meteen ook de enige keer dat het woord viel.[1269] Net als bij de Bijlmermeer werd IJburg in de plandocumenten wel vaak aangeduid als nieuw "***stadsdeel***".[1270] Omdat Amsterdam sinds 1990 in zestien stadsdelen verdeeld was die middels hun eigen stadsdeelraad ook zeggenschap en een budget hadden, kwam het begrip echter vaker voor in een zuiver bestuurlijke betekenis, meestal verwijzend naar "stadsdeel" Zeeburg, waar IJburg onder moest gaan vallen.[1271] Hierbij is het opvallend dat de eerste, concrete betekenis vooral in de vroege plandocumenten voorkomt, terwijl de tweede, bestuurlijke betekenis met name opduikt in de latere; kennelijk toen er beslissingen over verantwoordelijkheden en financiën moesten worden genomen. Extra vermelding in dezen verdienen de samenstellingen "stadsdeelkantoor" en "stadsdeelwerf', respectievelijk een dependance van het stadsdeelkantoor van Zeeburg en een gebouw bedoeld voor gemeentewerken.[1272]

Nog vaker dan met *stadsdeel* werd geheel IJburg door de ontwerpers echter aangeduid met "***wijk***".[1273] In tegenstelling tot in de plandocumenten van de Bijlmermeer kwam de betekenis 'woonomgeving' nu niet voor, en de derde betekenis van een kleiner gedeelte (van IJburg) slechts driemaal, te weten in de citaten "in de wijken met de hoogste woningdichtheid", "autovrije wijken", en in de volgende zin: "In de Zuidbuurt, aan de luwe zijde, is de bebouwingsstructuur opener, het karakter van de wijk iets minder stedelijk."[1274] Voor de abstracte betekenis 'woonomgeving' werden wel de samenstellingen "woonwijk" en "stadswijk" gebruikt, waarbij de eerste ook op een gedeelte van of geheel IJburg en de laatste ook op IJburg als geheel kon slaan.[1275]

Volgens de verwachting werd het woord "***buurt***" veelvuldig gebruikt om naar kleinere onderdelen van de stad (en van IJburg) te verwijzen.[1276] Vooral in de plandocumenten over het Steigereiland viel het woord zeer veel, verwijzend naar de Noordbuurt, de Waterbuurt en de Zuidbuurt,.[1277] Ook in de andere

1269 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 21.

1270 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 27, 35, 79, 94; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 8, 13, 14, 23, 97; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 64; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 88; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 5.

1271 Projectbureau IJburg, 1996c, p. 62; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 61, 74, 77; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 27; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 43, 55; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 14, 43, 44, 50, 55, 62, 67, 75; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 14, 15, 27, 34, 42, 43, 44, 51, 53, 55, 56, 57, 60, 61, 62.

1272 "Stadsdeelkantoor" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1E4, Bijlage 1K; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 51; "stadsdeelwerf" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 62; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 37; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 76; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 44; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 13, 22, 26, 51, 53.

1273 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 78, 86, 100, Bijlage 1A1, Bijlage 1E5, Bijlage 1F1, Bijlage 1N; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 14, 15, 17, 89; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 37, 46; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 62; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 5, 24; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 9, 22; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 3, 12, 46; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 13, 26, 42. Zie voor de samenstelling *wijkgroen* paragraaf 5.8.3.

1274 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 89; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 46, 86; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 9.

1275 "Woonwijk" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 28; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 2, 8; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 22; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 39; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 44; "stadswijk" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 7; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 56; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 30; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 8; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 60; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 13.

1276 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 45, 87, Bijlage 1I; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 14, 18, 19, 38, 57, 62; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 30, 35; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 36, 75; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 7, 9, 10, 19, 25, 39; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 44, 46; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 3, 5, 6, 7, 8, 16, 18, 20, 21, 22, 27, 28, 32, 34, 43, 44, 56, 60, 61, 62, 64; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 13, 15. Zie voor de samenstelling *buurtgroen* paragraaf 5.8.3.

1277 Het gebruik van deze namen is in dit onderzoek niet meegerekend.

documenten werd het woord *buurt* gebruikt voor onderdelen die kleiner waren dan een eiland, dus zonder dat een precieze afmeting vaststond. Daarnaast kwam verspreid door de plandocumenten de samenstelling "woonbuurt" voor, met een met "woonwijk" vergelijkbare betekenis van 'woonomgeving'.[1278]

In de reacties van tijdgenoten op de ontwerpen voor IJburg heerste op dit vlak van de onderdelen van de stad duidelijk overeenstemming. Zo kwam het woord *stadsdeel* in beide betekenissen ('deel van een stad' en 'bestuurslichaam') terug. Vakgenoten en journalisten doelden daarbij meestal op IJburg zelf, bestuurders uiteraard vooral op Zeeburg of een ander bestuurlijk stadsdeel dat in de discussie ter zake deed. In de voorlichtingsteksten kwam zelfs alleen de laatste betekenis voor. Ook het gebruik van *wijk* voor 'geheel IJburg' en *woonwijk* en *stadswijk* voor 'woonomgeving' en respectievelijk 'deel van IJburg' en 'geheel IJburg' was terug te zien in de reacties van tijdgenoten. Alle actoren leken het erover eens dat IJburg als geheel het beste kon worden aangeduid met *wijk*. Daarbij speelde ongetwijfeld ook een rol dat de uitbreiding tot stand kwam als Vinex-*wijk*. Het woord *buurt* werd tot slot ook door tijdgenoten veelvuldig gebruikt om bij elkaar gelegen blokken mee aan te duiden, overigens zonder dat de hoeveelheid exact vaststond. In de teksten van journalisten en voorlichters kwam het woord minder voor, behalve als het ging over de concrete buurten van het Steigereiland.

Wanneer we het gebruik van de woorden *buurt* en *wijk* bekijken, kunnen we in ieder geval concluderen dat er een duidelijk schaalverschil gevoeld werd door de verschillende actoren én dat beide begrippen veel gebruikt werden – twee veranderingen ten opzichte van de planvorming van de Bijlmermeer, die echter niet alleen door de tijd maar mogelijk vooral door de aard van beide ontwerpen veroorzaakt werden.

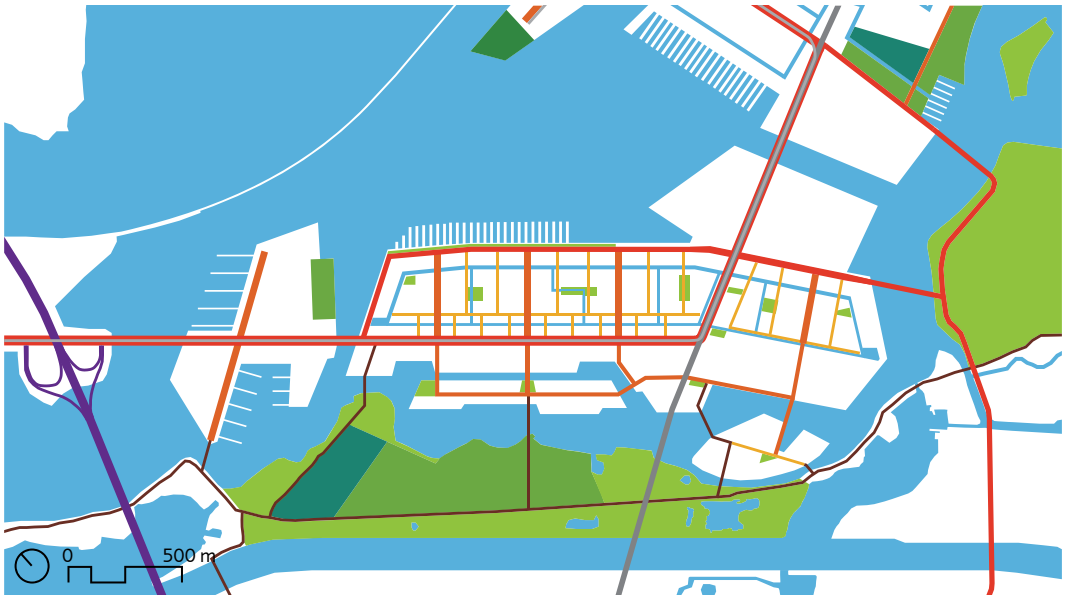
Aan de woordenboekbetekenissen is de ontwikkeling van het woord *stadsdeel* goed afleesbaar. In tegenstelling tot in de jaren zestig stond het wel vermeld in de Van Dale van 1992, met als betekenis "deel van een stad, syn. *wijk*", terwijl daar tegenwoordig aan is toegevoegd "(m.n. als bestuurlijk lichaam)"; Koenen vermeldde en vermeldt het woord niet, maar in de laatste editie komt wel de bestuurlijke samenstelling *stadsdeelraad* voor.[1279] In Amsterdam werd het aantal stadsdelen in 2010 overigens teruggebracht tot zeven (plus Westpoort dat rechtstreeks door de gemeente wordt bestuurd), waarbij Zeeburg en Oost/Watergraafsmeer fuseerden tot Stadsdeel Oost. In 2014 volgde een beperking van de invloed van de stadsdeelraden, waarbij ze werden vervangen door kleinere bestuurscommissies, tegenwoordig stadsdeelcommissies geheten. Voor *wijk* is in de woordenboeken van Van Dale geen ontwikkeling waar te nemen: zowel in 1961 als in 1992 en 2015 bevatte het lemma de voorbeeldzin "*wijk is een ruimer begrip dan buurt*"; Koenen heeft bij *wijk* in 1992 echter de betekenis "buurt" uit 1966 geschrapt, hetgeen aansluit bij de al eerder geconstateerde betekenisdifferentiatie van verschil in omvang.[1280] Voor *buurt* kende de woordenboeken van Koenen juist geen verschil, want zowel in 1966 als in 1992 en 2006 was de betekenis "deel van een wijk"; Van Dale had in 1961 echter nog de ambigue omschrijving "(deel van een) wijk", terwijl die in 1992 vervangen was door "stadsdeel of deel van een dorp met een zekere mate van sociale integratie van de bewoners" – ook deze verandering sluit aan bij de geschetste ontwikkeling van beide begrippen sinds de jaren zestig.[1281]

1278 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 69; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 14, 17, 19, 34, 36, 61, 90; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 10, 24; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 7, 9; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 28, 30, 34, 46, 50.

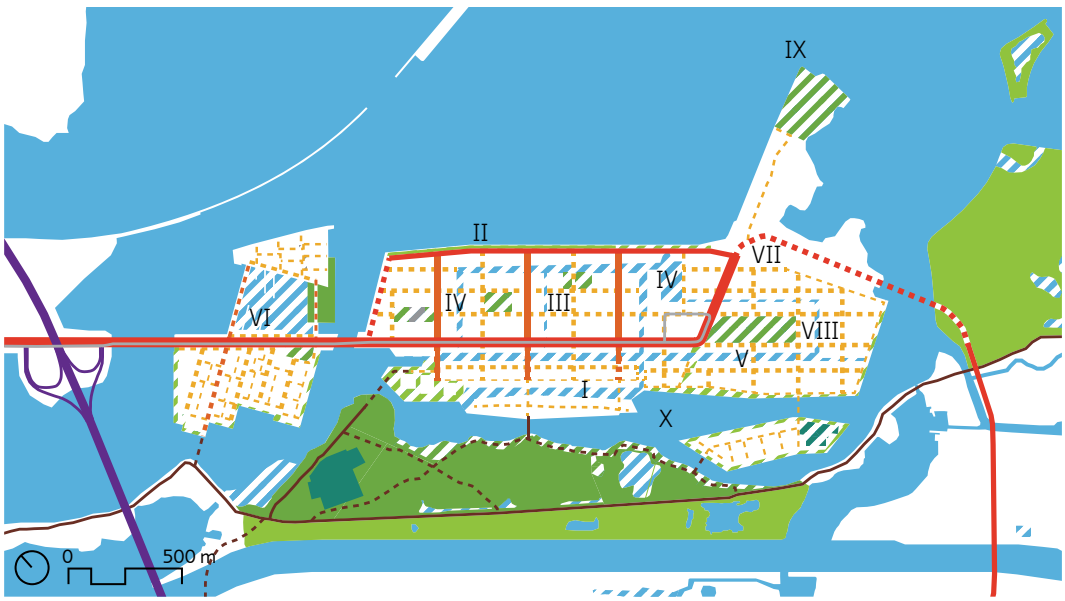
1279 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2869; Koenen, 2006, p. 1057; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1280 Kruyskamp, 1961, p. 2381; Geerts & Heestermans, 1992, p. 3582; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; Drewes, 1966, p. 1303; De Boer, 1992, p. 1303; De Boer, 2006, p. 1306.

1281 Drewes, 1966, p. 171; De Boer, 1992, p. 216; De Boer, 2006, p. 180; Kruyskamp, 1961, p. 356; Geerts & Heestermans, 1992, p. 503; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Zie verder paragraaf 7.2.4.



AFBEELDING 5.37 Plananalyse ontwerp 1996 (op basis van de 'Afsprakenkaart' uit de NvU en het 'Plandokument' uit het SPvE Haveneiland en Rieteilanden): hoofdstructuur.



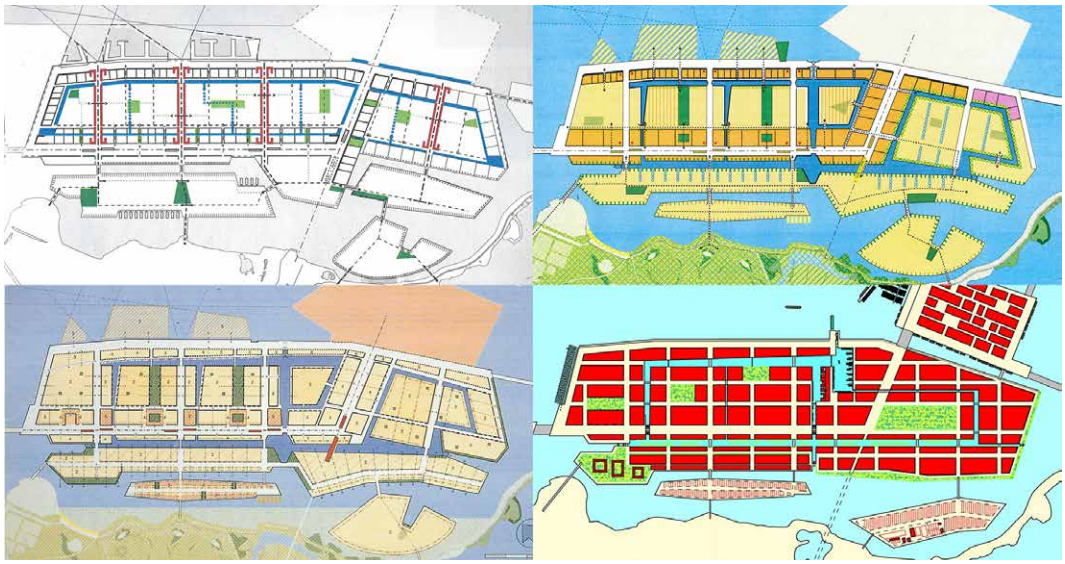
AFBEELDING 5.38 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn of arcering (zie paragraaf 5.3): hoofdstructuur.

I Drie i.p.v. twee en anders gevormde Rieteilanden
II Geen platformwoningen
III Raster i.p.v. exterieur en interieur
IV Anders gevormde waterlopen inclusief sluizen
V Verlenging Groene Tunnel
VI Andere contour en buurtindeling Steigereiland
VII Centrumeiland i.p.v. Centrumgebied (toekomst)
VIII Raster doorgetrokken en park toegevoegd
IX Tweede fase uitgesteld
X Diemertak en/of IJmeerlijn uitgesteld

§ 5.8 Begrippen voor typen openbare ruimte

§ 5.8.1 *Waterloop*, *gracht*, *groene tunnel* en *boulevard*

Vanwege het eilandkarakter nam water vanzelfsprekend een belangrijke plaats in in de plandocumenten van IJburg. Na de succesvolle experimenten in het Oostelijk Havengebied werd ook voor IJburg het oppervlaktewater gezien als openbare ruimte die vanaf het land te genieten was en per boot bevaarbaar moest zijn.[1282] Dit is bijvoorbeeld zichtbaar aan de opname van jachthavens en de 'IJburgbaai' in de NvU. Overigens werd het water in geen van de plantoelichtingen als eerste en voornaamste openbare-ruimtetype besproken, maar wel als belangrijk structurerend onderdeel voor de "ruwe en luwe kanten" van de eilanden en voor de "occupatiestrategie" in de vroege plandocumenten van Palmboom, Van den Bout en Feddes, en als welkome "uitzondering [...] op de structuur, het raster" in de ontwerpen van Schaap, Claus en Van Dongen.[1283] Vanwege het bepalende karakter wordt het hier daarom als eerste behandeld, met achtereenvolgens intern lijnvormig water (afbeelding 5.52) en lijnvormige openbare ruimte aan open water.



AFBEELDING 5.39 Vier keer het Haveneiland op dezelfde schaal: SPvE 1996 (linksboven), SPvExtra 1997 (rechtsboven), GSP 1998 (linksonder) en structuur 2003 (rechtsonder).

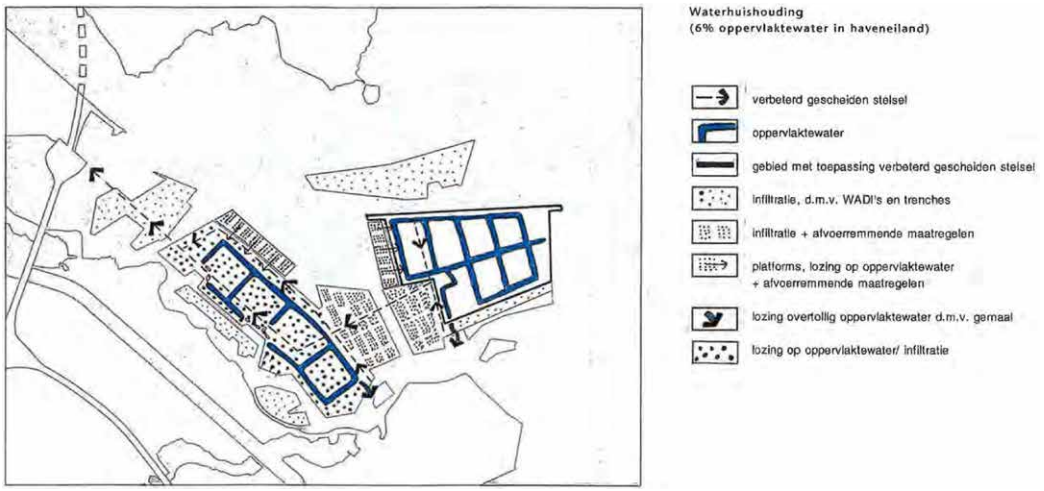
Op het Steigereiland waren geen waterlopen gepland, maar het getekende binnenwater voor het Haveneiland kende een duidelijke ontwikkeling (afbeelding 5.39). In de NvU en het SPvE lag de nadruk volgens ontwerper Palmboom nog op de technische noodzaak van de waterhuishouding (afbeelding 5.40) en voor het Haveneiland qua vorm op de 'lengtelijn'; niet voor niets vermeldde de legenda van de 'afsprakenkaart' "*waterloop* (indicatief)" en waren er geen profielen of gespecificeerde breedtes opgenomen.[1284] In het 'gemariniseerde' SPvExtra en het GSP stonden wel profielen met

1282 Interview F. Palmboom.

1283 Zie: Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 23 e.v.; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 6 e.v.; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13 e.v.

1284 Interview F. Palmboom; Projectbureau IJburg, 1996b, p. 99.

kades (afbeelding 5.14 en 5.16) en kwamen er sluizen tussen binnen- en buitenwater, maar werden er ook waterlopen verplaatst en enkele geschrapt: die in de westkop, die parallel aan de IJburglaan en die tussen west en oost onder de Pampuslaan. In de plannen van Schaap, Claus en Van Dongen werd de laatste juist weer teruggebracht en kwam er meer variatie in breedte van de waterlopen; tegelijkertijd kwamen ze binnen de blokken te liggen en verdwenen alle kades, op die langs de Binnenhaven na. Het water werd ook steeds nadrukkelijker getekend, met twee kleuren voor binnen- en buitenwater (symbolisch tekengebruik).



AFBEELDING 5.40 'Waterhuishouding' volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.

Ook in de woorden die in de verschillende plandocumenten werden gebruikt voor het lijnvormige water valt een ontwikkeling waar te nemen, namelijk dat het functionele ***waterloop*** langzaam vervangen werd door het stedelijke en meer ruimtelijk bepaalde ***gracht***, dat in eerste instantie te stedelijk en te traditioneel werd geacht.[1285] In de NvU werd slechts het woord "*waterloop*" gebruikt en dit kwam ook nog regelmatig voor in het SPvExtra en het GSP, maar daarna een stuk minder en dan alleen als synoniem van *gracht*.[1286] Daarnaast kwamen ook "*waterlijn*" en "*watergang*" enkele keren voor, met name in het SPvE.[1287] Na de NvU kwam "*gracht*" in zeer ruime mate voor, met name vanaf het GSP.[1288] Het gebruik van het woord werd gestimuleerd door het feit dat de noordelijke oost-west waterverbinding in het SPvExtra "*binnengracht*" werd gedoopt, met een breedte van 25 meter, en de daar haaks op staande noord-zuid verbindingen "*dwarsgracht*" of ook "*insteekhaven*", met een "stedelijk beeld" en een variërende breedte (afbeelding 5.14); in het GSP werden ze overgenomen als "*binnengracht*" (soms zelfs met hoofdletter), met nu een toenemende breedte van 10 tot 50 meter,

1285 Interview F. Palmboom.

1286 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 39, 72, 78, 99; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 17, 36; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 20, 24, 45, 60; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 24, 36, 38, 40, 42, 43, 45, 55, 87; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 49, 50, 52; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 23.

1287 "Waterlijn" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 18; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 20; "watergang" in: Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 18, 19, 47; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 46; Atelier CDS, 2001, p. 51; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 58, 63.

1288 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 32, 34, 42, 44; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 14; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 6, 16, 24, 26, 30, 45, 54; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 15; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 23.

en "*insteek*" (afbeelding 5.16).[1289] Schaap, Claus en Van Dongen schrapten dus bijna alle kades (en profielen), maar behielden de namen: ze maakten onderscheid tussen de "*Binnengracht*" van 30 tot 50 meter breed van west naar oost, en de noord-zuid lopende "*Dwarsgracht*" van 19 tot 30 meter en de smalle "*Insteek*" van 8 meter.[1290] De eerste twee waren dus taps toelopend ontworpen – op zo goed als dezelfde plek als in het GSP – waarmee schuin beëindigde blokken ontstonden (zie afbeelding 5.53 en 5.70). Op het oostelijke Haveneiland kreeg de verschoven "*Binnengracht*" slechts een breedte van 10 meter en de oostelijke "*dwarsgracht*" werd 24 meter (niet taps toelopend maar wel dwars door blokken heenlopend).[1291] Kades waren alleen getekend langs de *Binnenhaven*, waarvan het water 19 en 30 meter breed gedacht was.

Voor een volgend belangrijk lijnvormig water op IJburg, namelijk dat tussen het Haveneiland en de Rieteilanden in, werd gedurende het gehele planproces hetzelfde begrip gebruikt: ***groene tunnel*** (afbeelding 5.42). Welbeschouwd is dit een vreemde naam voor een water, dat niet groen is en geen tunnel, maar Palmboom gebruikte voor dit "water met overhangende bomen" de Reijnier Vinkeleskade in het Plan Zuid als inspiratiebron.[1292] In de NvU werd het begrip slechts terloops geïntroduceerd: "Tussen dit [Riet]eiland en het Haveneiland creëren de tuinen van de woningen een groene tunnel die contrasteert met de uitgestrektheid van de rietlanden langs de Diemerzeedijk."[1293] In het SPvE werd deze zin geparafraseerd en kwam het begrip al vaker voor, om vanaf het SPvExtra met hoofdletters geschreven te worden, waarbij het water werd doorgetrokken over het gehele Haveneiland (afbeelding 5.39), met een vastgestelde waterbreedte van 35 meter en oevers van 10 en 15 meter.[1294] In het GSP werd de "Groene Tunnel" benoemd als een van de twee "dragers" van het "ruimtelijk raamwerk" (samen met de "boulevard" die hieronder aan de orde komt); de totale breedte van het water bleef 35 meter maar nu inclusief langgerekte groene eilandjes (afbeelding 5.42).[1295] Schaap, Claus en Van Dongen handhaafden breedte en benaming.[1296] In de "appendix" van hun eerste plantoelichting namen ze als definitie op: "Een waterloop binnen het plangebied (ten zuiden van en parallel aan de IJburglaan), dat (sic) door de lommerrijke begroeiing van de oevers de werknaam 'Groene Tunnel' heeft gekregen."[1297]

Tot slot waren er in de plandocumenten nog lijnvormige ruimten getekend die áán open water lagen. Deze waren in de NvU geïntroduceerd in een apart schema "overgangen land-water": de openbare ruimten aan de noordkanten waren "ruw" van karakter, de private "oevertuinen" in het zuiden "luw" (afbeelding 5.41).[1298]

1289 "Binnengracht" in: Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 6, 8, 10, 14, 18, 30, 50; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 6, 30, 46, 54, 55, 57, 73, 86; "dwarsgracht" in: Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 29, 30, 50; "insteekhaven" in: Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 12, 18; "insteek" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 86.

1290 "Binnengracht" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 22, 34, 50, 51, 53; "Dwarsgracht" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 22, 50, 51, 53; "Insteek" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 50, 51.

1291 "Binnengracht" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 5, 39; "dwarsgracht" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 37.

1292 Interview F. Palmboom.

1293 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 45.

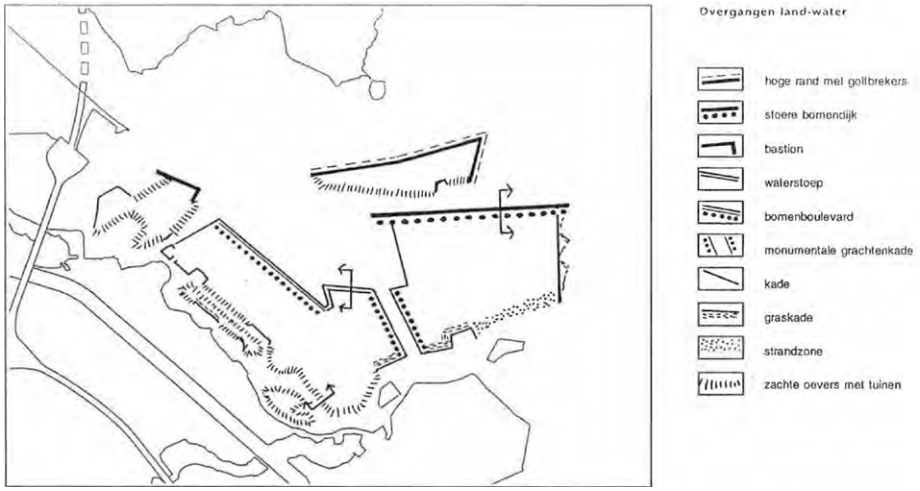
1294 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 17, 38, 42, 70, 73; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 10, 12, 18, 20, 22, 24, 45, 50, 53;

1295 Projectbureau IJburg, 1998a 7, 28, 36, 38, 43, 45, 46, 54, 56, 59, 73

1296 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 5, 13, 15, 50, 52, 53; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 30, 35, 37, 39.

1297 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 75.

1298 Zie ook: Palmboom, 2002, p. 13.



AFBEELDING 5.41 'Overgangen land-water' volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.

Het meest structuurbepalend was de noordelijke oever van het Haveneiland (afbeelding 5.54), waarvoor de NvU een profiel toonde met een totale breedte van 45 meter. In de tekst werd hiervoor enkele keren het woord "***boulevard***" gebruikt, evenals eenmaal de woorden "stadsboulevard" en "bomenboulevard" (afbeelding 5.41).[1299] Daarna kwam het ongelede woord in de meeste plandocumenten zeer veel voor, en vanaf het SPvE steeds vaker met een hoofdletter.[1300] In het SPvExtra werd onderscheid gemaakt tussen een profiel voor de westelijke en de noordelijke *Boulevard*, van respectievelijk 29 en 45 meter, de eerste met een enkele en de laatste met een driedubbele bomenrij.[1301] In het GSP werd de "*Boulevard*" benoemd als de andere "drager" van het "ruimtelijk raamwerk" en werd de *Boulevard West* 28 meter breed gedacht en de *Boulevard Noord* 37 meter inclusief fietspad, wandelgedeelte met drie bomenrijen en beëindigd door een talud van basaltblokken.[1302] In het ontwerp voor het westelijke Haveneiland van Schaap, Claus en Van Dongen bleef de *Boulevard West* 28 meter maar nu zonder bomen en werd de *Boulevard Noord* 46,5 meter breed, met twee bomenrijen (afbeelding 5.22 linksonder).

Een volgende ruimte aan water was de *kade*, het tweede begrip uit de 'overgangen land-water' (afbeelding 5.41). Dit woord stond overigens ook al in ruime mate in de plantoelichtingen voor de oevers van al eerder besproken water, maar minder dan *boulevard* en (logischerwijs) minder in de plannen van Schaap, Claus en Van Dongen.[1303] Bijzondere vermelding verdienen de "*oostkade*" en de "*Zuidkade*" van de Noordbuurt op het Steigereiland (de huidige Barkentijn- en Brigantijnkade), en de

1299 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 49, 53, 57, 61, 63, 70, 85, Bijlage 3; "stadsboulevard" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 44; "bomenboulevard" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 66.

1300 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 7, 12, 18, 19, 20, 23, 24, 28, 32, 34, 40, 41, 42, 44, 46, 47, 55, 65, 93, 94; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 6, 8, 10, 12, 14, 16, 27, 29, 39, 47, 49, 50, 60; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 3, 5, 6, 7, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 24, 28, 30, 45, 46, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 72, 76, 77, 78, 85; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 5, 9, 13, 15, 22, 29, 30, 31, 33, 34, 37, 39, 41, 45, 49, 54, 60, 68; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 20; "Noordboulevard" in: CDS, 2001, pp. 51, 81.

1301 Projectbureau IJburg, 1997a, p. 41.

1302 Projectbureau IJburg, 1998a, p. 7.

1303 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 34, 44, 45, 48, 55, 61, 66, 67, 78, 99; Projectbureau IJburg, 1996c 7, 17, 18, 24, 25, 32, 40, 42, 78, 79; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 10, 12, 14, 18, 24, 27; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 9, 10, 12, 16, 18, 20, 22, 26, 28, 30, 34, 38, 42, 45, 48, 52, 54, 55, 57, 59, 60, 78; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 16, 28; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 5, 6, 13, 15, 33, 63; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 10, 11, 16, 26, 27, 34, 39, 48, 49, 61, 62, 74; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 18, 23, 27, 29, 30, 34, 43, 49.

"*Noordkade*" als noordelijke beëindiging van het oostelijke Haveneiland tegenover het toekomstige Centrumeiland (de tegenwoordige Wim Noordhoekkade) – twee wijzigingen vanwege de veranderde eilandcontour ten opzichte van de NvU (afbeelding 5.41).[1304]

Het laatste woord dat voor openbare ruimten aan water werd gebruikt was *dijk*, waaronder in de samenstelling "bomendijk" (afbeelding 5.41) – omdat het juist uitdrukkelijk de bedoeling was om IJburg niet achter dijken te verstoppen, kwam dit woord minder voor.[1305] In de meeste gevallen ging het om het wel te bedijken Strandeiland, een enkele keer betrof het de met lage *dijken* uit te voeren groene zuidoevers van Haveneiland-Oost en de noordoever van het Steigereiland.

Bij de reacties van tijdgenoten op het ontworpen water valt op dat vakgenoten *waterloop* en *gracht* slechts enkele keren gebruikten, maar in de loop van het proces kwam *gracht* wel wat vaker voor. Bestuurders gebruikten beide woorden wel in ruime mate: *waterloop* vooral wanneer het over technische vraagstukken ging en *gracht* met name in combinatie met de woonfunctie; ook gebruikten ze *watergang* een paar keer. In de teksten van journalisten en voorlichters kwam *waterloop* slechts eenmaal voor en *gracht* iets vaker.

Het begrip *Groene Tunnel* kwam alleen bij bestuurders regelmatig voor; bij de andere tijdgenoten slechts een paar keer en soms tussen aanhalingstekens. De Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling vermeldde achter het woord tussen haakjes "*singel*"; een woord dat mogelijk inderdaad beter aansluit bij het groene karakter.[1306]

Het woord *boulevard* werd het meest overgenomen door bestuurders, maar de andere tijdgenoten gebruikten het ook enkele keren. Het woord *kade* kwam ook voor bij bestuurders en voorlichters, maar amper bij vakgenoten en journalisten. *Dijk* kwam bij tijdgenoten beperkt voor.

Wanneer we gesignaleerde begrippen opzoeken in de woordenboeken dan blijkt *waterloop* constant vooral vrij abstract "wetering" te betekenen, dus zonder de noodzaak dat deze gegraven is.[1307] Zoals we al eerder zagen heeft *gracht* vanuit de bronbetekenis 'gegraven water' (uit de Oudnederlandse vorm *graft*) een steeds stedelijker betekenis gekregen (sinds de laatste editie van Koenen maakt "gegraven" zelfs geen onderdeel meer uit van de definitie).[1308] Zoals verwacht vermeldt geen van de woordenboeken de collocatie (vaste verbinding) *groene tunnel*. Alle betekenissen van *tunnel* hebben het element 'cilindervormig' of 'koker' in zich, en meestal ook 'ondergronds' – eigenschappen die niet opgaan voor het hier getekende object.[1309] Het 'tunnelachtige' ligt hier waarschijnlijk in de langgerekte vorm en de overhangend gedachte bomen. Vanwege de aanpalende tuinen en de eilandjes is *groen* iets meer op zijn plaats, maar feitelijk is *groene tunnel* een dubbele metafoor. Het algemene gebruik van het zogenoemde terugleenwoord *boulevard* kwam overeen met een van de algemeen aanvaarde (woordenboek)betekenissen van het woord – 'wandelpromenade langs water' – deze betekenis bestaat overigens alleen in Nederland; in België is een *boulevard* altijd een 'brede laan met winkels'

1304 "Oostkade" in: Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 20, 40; "Zuidkade" in: Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 20, 21; "Noordkade", in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 11, 19, 23.

1305 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 33, 37, 39, 45, 58, 61, 65, 67, 76; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 7, 19, 50, 54, 56, 78, 79, 98; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 44, 45; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 39, 56, 59; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 18, 19; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 16, 20, 34, 50, 55; Atelier CDS, 2001, pp. 28, 30, 44, 45, 51, 97; "bomendijk" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 34, 45, 58, 66, 67; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 7, 12.

1306 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, 1999, pp. 5, 7. Vergelijk Berlages grachten in paragraaf 3.8.1.

1307 Geerts & Heestermans, 1992, p. 3528; De Boer, 1992, p. 1284; De Boer, 2006, p. 1285; Den Boon & Hendrickx, 2015, online

1308 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1028; De Boer, 1992, p. 430; De Boer, 2006, p. 400; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; zie: http://www.etymologiebank.nl.

1309 Geerts & Heestermans, 1992, p. 3175; De Boer, 1992, p. 1163; De Boer, 2006, p. 1158; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

en loop je langs het water over een *dijk*.[1310] Dat woord werd (en wordt) vooral geassocieerd met de woordenboekbetekenis van 'opgeworpen wal'.[1311] Met het woord *kade* werd tot slot conform de woordenboekbetekenis het uiterlijk van een 'gemetselde oever' opgeroepen.[1312]

Bij de realisatie van IJburg blijken benamingen en kenmerken echter minder consequent te zijn doorgevoerd. Zo heeft de archetypische stedelijke *gracht* kades, oorspronkelijk voor de overslag van goederen, en voorgevels, ten behoeve van representatie.[1313] Op het westelijke Haveneiland kregen de grachten weliswaar veel stenen kademuren, maar daar direct bovenop verrezen telkens zij- of achterkanten van bebouwing; uitzonderingen zijn het begin van de 'Insteek' (de Profiltigracht) en de 'Binnenhaven' (Willy Mullens- en Krijn Taconiskade). Op het oostelijke Haveneiland werden zelfs vooral groene oevers met tuinen gerealiseerd. Van klassieke grachten is dan eigenlijk geen sprake.

Van de benaming *Groene Tunnel* is het juist opvallend dat deze na de realisatie is opgenomen in het dagelijkse spraakgebruik op IJburg en zelfs in Google Maps. De hoop van de ontwerpers dat bomen over het water naar elkaar toe zouden groeien is wel ijdel gebleken: in private tuinen liggen dergelijke grote bomen immers niet voor de hand. De oorspronkelijke vergelijking met de Reijnier Vinkeleskade gaat dan ook niet op, aangezien de bomen daar minstens aan een kant in openbaar groen staan (zie afbeelding 3.26).

Beide *boulevards* werden gerealiseerd met de maten uit het GSP, al werd het fiets- en voetpad daarbij gecombineerd in een langzaamverkeersstrook direct langs het water (afbeelding 5.55). Bij gebrek aan openbare functies of relatie met bebouwing – de 'platforms' waren immers ook geschrapt – was er wel weinig mogelijkheid tot flaneren. Mogelijk daarom kregen de *boulevards* uiteindelijk de naam Cas Oorthuys- en Bert Haanstrakade. De zuidelijke oever van het oostelijke Haveneiland kreeg opvallend genoeg de naam Nico Jessekade, terwijl daar sprake is van een aflopend grastalud (afbeelding 5.32 linksonder). De noordoever van het Steigereiland werd wel uitgevoerd als (Windjammer)dijk.



AFBEELDING 5.42 De '*Groene Tunnel*' volgens het SPvExtra 1997 (links) en uitgevoerd met eilandjes in 2015 (rechts).

1310 Geerts & Heestermans, 1992, p. 449; De Boer, 1992, p. 197; De Boer, 2006, p. 160; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. *Boulevard* is in het Frans is het een verbastering van het Nederlandse *bolwerk*, zie de appendix.

1311 Geerts & Heestermans, 1992, p. 649; De Boer, 1992, p. 285; De Boer, 2006, p. 250; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1312 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1343; De Boer, 1992, p. 546; De Boer, 2006, p. 521; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1313 Zie: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 132-139.

§ 5.8.2 *Weg*, *straat*, *laan*, *vizier* en *fietsroute*

In alle plantoelichtingen werd in aparte paragrafen aandacht besteed aan de "infrastructuur", "ontsluiting" of het "verkeer en vervoer", meestal in de volgorde openbaar vervoer, autoverkeer en langzaam verkeer.[1314] Voor het verkeer werden profielen opgenomen (onder andere afbeelding 5.11, 5.16, 5.18, 5.22, 5.25 en 5.32) en schema's (onder andere afbeelding 5.43, 5.44 en 5.45). In de NvU en het SPvE voor het Haveneiland werd gesteld: "De hoofdwegenstructuur van IJburg is hiërarchisch opgebouwd. Er worden *hoofd**wegen***, *secundaire* ***straten*** en *woonstraten* onderscheiden."[1315] Hieronder worden de onderdelen van het autonetwerk zoveel mogelijk per getekend object chronologisch besproken.

Vanaf de NvU werden er op het Haveneiland drie '*hoofdwegen*' getekend: de '*stadsstraat*' met de tram in de middenberm (de latere IJburglaan), de '*stadsas*' inclusief de geplande metro op poten (de latere Pampuslaan) en de '*boulevard*' uit de vorige paragraaf; van deze drie wegen werden ook profielen afgebeeld van respectievelijk 44, 48 en 45 meter breed (afbeelding 5.54).[1316] In de toelichtingen werd een enkele keer "*stadsas*" gebruikt en tot en met het GSP zeer veel het vrij nietszeggende woord "*stadsstraat*".[1317] In het SPvE voor het Haveneiland kreeg de *stadsstraat* "ventwegen" en een breedte van 63,5 meter; de *stadsas* kreeg één ventweg (en water aan de andere kant) en een breedte van 83 meter (afbeelding 5.11 linksboven en linksonder).[1318] In een schets uit het SPvE werd de '*stadsstraat*' aangeduid als "P^3-straat" (afbeelding 5.67), te vertalen als 'Paulus Potter Plusstraat', omdat die straat met gestapelde woningbouw tegenover het Stedelijk Museum en het Van Goghmuseum de juiste allure zou hebben, maar dan uitgevoerd met moderne maten (vandaar de 'plus').[1319] In het SPvExtra en het GSP verdwenen de ventwegen weer uit het ontwerp en kreeg de "*Stadsstraat*" (nu met een hoofdletter) in het begin een breedte van 46 meter (afbeelding 5.46) en verderop van 50 meter (nu met bebouwing aan weerskanten); beide profielen hielden vier bomenrijen.[1320] In het SP van Schaap, Claus en Van Dongen verdween het woord *stadsstraat* en werden de toekomstige namen "*IJburg**laan***" en "*Pampuslaan*" gebruikt (behalve in het citaat "*IJburglaan* voorheen *Stadsstraat*").[1321] Ze kregen een breedte van respectievelijk 46 en 52 meter (afbeelding 5.22 linksboven en 5.32 linksboven).[1322]

1314 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 68-74; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 64-69; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 46-49; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 50-56; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 28-29; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 29-33; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 42-43; Atelier CDS, 2001, pp. 80-87; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 29-31. Omdat tram- en metrolijnen zelf geen openbare ruimten zijn, worden ze hier buiten beschouwing gelaten; ze worden echter wel afgebeeld in afbeelding 5.52 en 5.53).

1315 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 70; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 65.

1316 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 70, Bijlage 3.

1317 "Stadsas" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 70, 83; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 94; "stadsstraat" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 70; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 18, 19, 20, 23, 26, 27, 28, 34, 36, 38, 41, 42, 44, 55, 60, 61, 63, 65, 67, 79, 101; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 6, 8, 10, 12, 18, 20, 21, 24, 27, 29, 35, 39, 45, 46, 47, 49, 59, 60; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 3, 5, 6, 15, 24, 28, 30, 32, 34, 35, 44, 45, 46, 50, 51, 52, 55, 57, 72, 74, 76, 77, 78, 82, 83, 85, 86, 87.

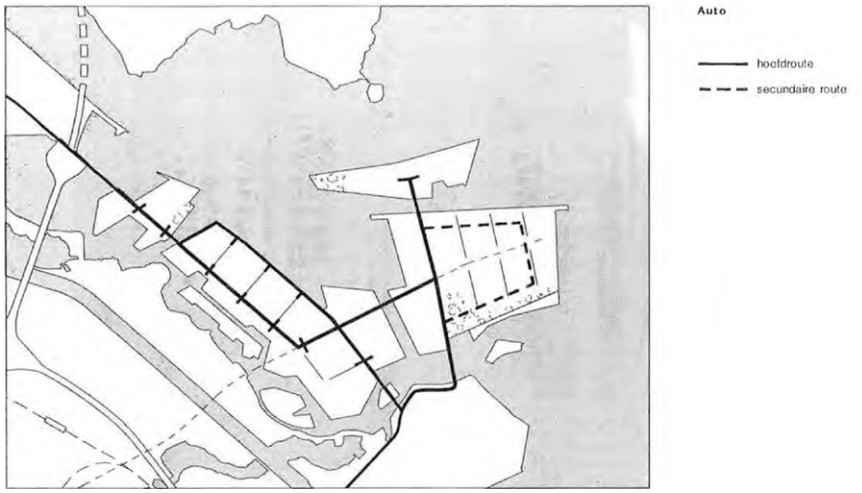
1318 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 26, 68.

1319 Projectbureau IJburg, 1996c, p. 23; Interview F. Palmboom.

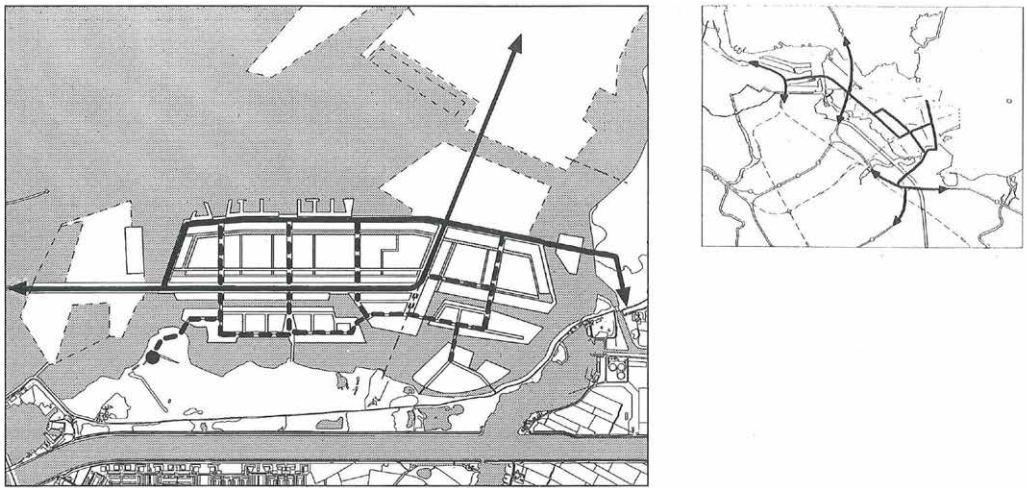
1320 Projectbureau IJburg, 1997a, p. 41; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 50.

1321 De naam IJburglaan was eerder al vergeven aan een weg haaks op de Entrepothaven, die in 1997 hernoemd werd in Th. K. van Lohuizenlaan, zie: Commissie voor de straatnamen, 26 september 1997, 30 oktober 1998; "IJburglaan" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 5, 13, 15, 18, 19, 29, 33, 34, 36, 39, 40, 45, 49, 55, 68, 75; Atelier CDS, 2001, pp. 44, 46, 51, 52, 81; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 11, 19, 23, 25, 26, 29, 30, 34, 37, 43, 47, 58; "Pampuslaan" in: Atelier CDS, 2001, pp. 51, 52, 81, 119; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 11, 14, 19, 22, 23, 25, 26, 29, 30, 34, 35, 37, 43, 47, 58.

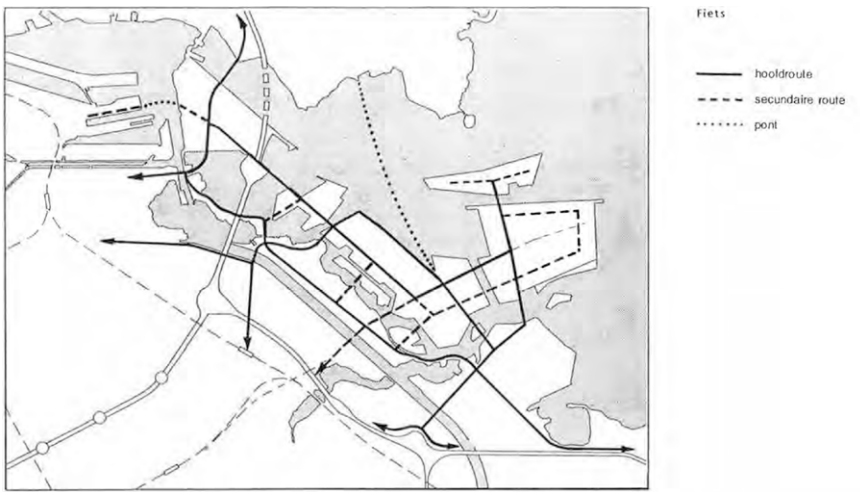
1322 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 30; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 31.



AFBEELDING 5.43 'Auto' volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.



AFBEELDING 5.44 'Autoverkeer' volgens het SPvE 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.



AFBEELDING 5.45 'Fiets' volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.

Op het Steigereiland kreeg tot slot het verlengde van de IJburglaan in het SPvE en het SP een asymmetrisch dijkprofiel van 74 meter met aan de noordzijde water of bebouwing, aan de zuidzijde een ventweg, en de trambaan uit het hart, daarmee voorsorterend op de Piet Heintunnel (afbeelding 5.18 links en 5.25 linksboven).[1323] Deze werd twee keer "*stadsstraat*" genoemd (en niet IJburglaan); veel vaker werd echter de naam "*Steigerdam*" gebruikt.[1324]

In de verschillende plandocumenten kwamen voor de belangrijkste infrastructuur in mindere mate (en minder systematisch) nog andere woorden voor: "*hoofdweg*", "*hoofdverkeersweg*" "*verkeersweg*", "*hoofdontsluitingsweg*", "*wijkontsluitingsweg*", "*ontsluitingsweg*" en "*hoofdstraat*"; dus vooral samenstellingen op -*weg*.[1325]

Vanwege de veranderingen in hiërarchie gedurende het ontwerpproces worden de *secundaire straten* en de *woonstraten* hieronder in samenhang behandeld.

Qua '*secundaire straten*' werden voor het Haveneiland en de Rieteilanden tot en met het GSP in de woorden van het SPvE "twee types" onderscheiden (afbeelding 5.56): een met een profiel van 30 meter met "middenberm" (afbeelding 5.11 middenonder) en een zonder middenberm (en zonder getekend profiel).[1326] Van het eerste type waren er vier noord-zuid dwars over het Haveneiland getekend. Deze werden in eerste instantie regelmatig "*dwarslaan*" genoemd.[1327] In het SPvE stond onder het kopje "De *dwarslanen*" wel als uitleg (afbeelding 5.47): "Deze klassieke stadsstraten verbinden in één beweging de twee kusten. Zij vormen *vizieren* die vanuit het midden van het eiland een doorkijk bieden naar zowel de IJburgbaai als de Rieteilanden en het Diemerpark."[1328] Vanaf het SPvExtra nam "***vizier***" het langzaam over en in het GSP werd dat woord voor het eerst met een hoofdletter geschreven; uiteindelijk kwam het twee keer zoveel voor als *dwarslaan*.[1329] Het woord stond dus ook in de plannen van Schaap, Claus en Van Dongen, want ook al schreven zij "Een neutraal grid van gelijkwaardige straten past daar beter", was hun grid niet echt neutraal: ze namen de drie meest westelijke *vizieren* met dezelfde breedte van 30 meter over.[1330] Wel werd de middenberm vervangen door "aan weerszijden van de rijbaan [...] een groenstrook met bomen van de eerste orde" (afbeelding 5.22 rechtsboven en 5.57).[1331]

1323 Projectbureau IJburg, 1999b, p. 37; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 77.

1324 "Stadsstraat" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 10, 28; "Steigerdam" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 9, 10, 11, 14, 15, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 4, 6, 7, 11, 12, 14, 15, 16, 22, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 44, 50, 51, 52, 54, 56, 58, 61, 63, 65, 70, 74.

1325 "Hoofdweg" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 7, 69, 70, 72, 76, 87, 99; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 65, 66, 67, 70, 76; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 47, 49, 50, 52; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 45, 46, 47, 54, 57, 60, 78, 82; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 28; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 51; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 41; "hoofdverkeersweg" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 70, 83; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 60; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 34; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 34; "verkeersweg" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 93; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 24; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 52; "hoofdontsluitingsweg" in: Projectbureau IJburg, 1996b; p. 85; HR Projectbureau IJburg, 1997a, p. 39; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 28; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 37; "wijkontsluitingsweg" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 39; "ontsluitingsweg" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 85; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 20; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 46, 47, 56; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 33; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 16; "hoofdstraat" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 44; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 21.

1326 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 19, 40, 65.

1327 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 44; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 19, 20, 23, 24, 26, 28, 32, 34, 38, 41, 42, 44; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 6, 27, 28; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 6, 16, 24, 32, 36.

1328 Projectbureau IJburg, 1996c, p. 19.

1329 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 57, 59; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 19, 28, 40, 72; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 12, 16, 20, 27, 29; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 3, 5, 6, 16, 22, 24, 26, 42, 43, 46, 51, 55, 56, 57, 60; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 5, 15, 29, 30, 33, 34, 37, 49, 54; Atelier CDS, 2001, pp. 81, 87.

1330 Schaap, 2008, p. 28.

1331 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 33.

Het tweede type '*secundaire straat*' liep in eerste instantie alleen oost-west over de Rieteilanden. In het GSP kreeg deze een profiel van 21 meter breed met dubbele bomenrij; ook werd er parallel ten noorden van de IJburglaan een extra secundaire weg toegevoegd met een profiel van 18 meter breed en eveneens een dubbele bomenrij (afbeelding 5.16 rechtsboven).[1332] Hiervoor werd het woord "*parallelstraat*" geïntroduceerd; dat werd overgenomen voor de oost-west lopende straten in het grid van Schaap, Claus en Van Dongen, gecompleteerd door noord-zuid lopende "*dwarsstraten*".[1333] Beide kregen een profiel van 22,4 meter breed met bomen aan weerskanten van de rijbaan (afbeelding 5.22 rechtsonder en 5.31 rechtsboven). Overigens verviel het *vizier* op Haveneiland-Oost en werd dit in het rechtgetrokken raster een 'gewone' '*dwarsstraat*'.[1334] Hiermee ontstond "een stelsel van stadsstraten [...] met een gemengd gebruik door alle verkeerssoorten", dat welbeschouwd ruimtelijk gezien op het niveau van de oorspronkelijke '*secundaire straten*' lag, maar functioneel gezien meer op het laagste niveau uit de originele plannen tot en met het GSP, dat van de '*indicatieve woonstraten*' zonder exacte posities en profielen (afbeelding 5.58 en 5.39); daarom is het in de analyse met dat niveau vergeleken (afbeelding 5.59).[1335]

Voor het Steigereiland was in de NvU op secundair niveau alleen een weg dwars op de Steigerdam getekend, met een profiel van 47,2 meter breed met aan een kant drijvende woningen en aan de andere kant bebouwing (afbeelding 5.8 en 5.56). Met de veranderde eilandcontour werd deze in het SPvE in de Waterbuurt een dijk van 13 meter breed, en in de Zuidbuurt een straat van 18,8 meter (afbeelding 5.18 rechts).[1336] In het SPvE werd deze "*Dwarslaan*" gedoopt, een woord dat hiervoor regelmatig voorkwam, ook in het SP.[1337] In dat document werd deze in de Waterbuurt een dijk met taluds met een totale breedte van 23,6 meter (afbeelding 5.25 linksmidden) en in de Zuidbuurt een straat met een profiel van 20 meter breed (afbeelding 5.25 rechtsboven).[1338] In het SP werd het secundaire netwerk nog aangevuld met de zogenoemde "*Verbindingslaan*" langs het voormalige Proefeiland.[1339]

Op het laagste niveau werden in het SPvE in de Zuidbuurt noord-zuid vier "*voorstraten*" getekend; pas in het SP kregen ze uitgewerkte profielen van 20 meter breed en de naam "*laan*": de meest westelijke asymmetrisch met bomen aan de oostkant en de andere drie symmetrisch met parkeren en bomen in een middenberm (afbeelding 5.25 rechtsmidden en rechtsboven).[1340] Dwars hierop kreeg de Zuidbuurt oost-west nog "*dwarsstraten*" van 11 meter breed en parallel aan de lanen binnen de bouwblokken nog vijf "*achterstraten*" van 8 meter breed, beide zonder bomen (afbeelding 5.56 en 5.70).[1341] De Noordbuurt kende smalle "*straten*" van 11,4 en 6,4 meter breed zonder bomen (afbeelding 5.25 rechtsonder).[1342]

1332 Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 56, 83.

1333 "Parallelstraat" in: Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 56, 83; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 15, 33, 34, 54; "dwarsstraat" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 15, 33, 34, 37; Atelier CDS, 2001, p. 44.

1334 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 31.

1335 Schaap, 2008, p. 28.

1336 Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 36, 38.

1337 "Dwarslaan" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 9, 28, 29; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 4, 6, 12, 15, 16, 20, 22, 24, 26, 27, 32, 35, 36, 42, 50, 56, 61, 65.

1338 Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 79, 82.

1339 "Verbindingslaan" in: Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 4, 16, 24, 26, 35, 50.

1340 "Voorstraat" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 13, Bijlage 1; "laan" in: Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 6, 12, 15, 28, 31, 32, 33, 70, 79.

1341 "Dwarsstraat" in: Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 31, 32, 33, 69; "achterstraat" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11. 13, 39, Bijlage 1; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 11, 28, 31, 32, 33, 69, 70.

1342 Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 18, 19; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 6, 8, 16, 20, 21, 28, 30, 31, 42, 43, 44, 48, 52, 69, 74.

Natuurlijk kwamen er in de verschillende plantoelichtingen nog andere woorden voor voor de *secundaire straten* en de *(woon)straten*; dit gebruik was echter minder regelmatig en systematisch. Allereerst betrof dit de functionele benamingen "*secundaire straat*", "*secundaire weg*" en "*woonstraat*" zelf.[1343] Andere verbindingen met *-weg* en *-straat* waren enkele keren "*buurtontsluitingsweg*" en een paar keer "*stadsstraat*" in de betekenis 'levendige, stadse straat'.[1344] Varianten voor de *woonstraten* waren "*zijstraat*" en "*buurtstraat*".[1345] Tot slot kwamen *weg* en *straat* als ongeleed woord voor, verwijzend naar totaal verschillende onderdelen van het verkeersnetwerk, van breed tot smal.[1346]

Een laatste onderdeel van het verkeersnetwerk was dat voor fietsers (afbeelding 5.45). Op de eilanden van IJburg werden de "*fietspaden*" in de hoofdwegen "vrijliggend" aangebracht; in de woonstraten werden fiets en auto geïntegreerd.[1347] Daarnaast werd er in de plandocumenten aandacht besteed aan "externe" "*fietspaden*" of "***fietsroutes***", die IJburg met het vasteland moesten verbinden; het tweede woord kwam veel vaker voor.[1348] Hiervoor waren in de NvU twee bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal gedacht, een in het westen bij de A10 en een in samenhang met de geplande metroverbinding. Via de Diemerzeedijk zouden fietsers zich vervolgens met zes bruggen naar het Steigereiland, het Haveneiland en de Rieteilanden kunnen begeven (afbeelding 5.60). Met de metroverbinding verviel een van de bruggen, en in het SPvExtra werd het aantal bruggen tussen Diemerzeedijk en Rieteiland-Oost teruggebracht tot een.

Zoals in het bovenstaande gebleken is, werden er in de plantoelichtingen zeer veel woorden gebruikt voor de verkeersstructuur. Samenvattend kan het volgende opgemerkt worden. Voor zover de auto-ontsluiting hiërarchisch gepland was, werd in eerste instantie vooral geschreven over *hoofdwegen* of

1343 "Secundaire straat" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 70; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 65, 77, 90; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 47, 49, 53; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 45; "secundaire weg" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 76, 99; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 65, 76; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 47, 52; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 46, 47; "woonstraat" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 70, 71, 76; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 19, 21, 47, 65, 66, 77; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 47, 49; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 53, 61; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 30; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 37, 41.

1344 "Buurtontsluitingsweg" in: Projectbureau IJburg, 1999b, p. 29; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 54; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 37; "stadsstraat" 'levendige, stadse straat' in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 68; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 19, 20, 64; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 46; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 46.

1345 "Zijstraat" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 70; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 67; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 49; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 34; "buurtstraat" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78; .

1346 "Weg" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 76, 87, Bijlage 2, Bijlage 3; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 18, 63, 67, 86, 90, 95; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 47, 49, 59, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 46; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 21; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 19, 39, 40, 52, 69; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 20, 36, 54; Atelier CDS, 2001, p. 32; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 28, 30, 40, 41, 43, 63; "straat" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 48, 53, 59, 69, 78, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 14, 24, 26, 28, 34, 36, 38, 47, 48, 79; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 8, 20, 47, 59, 61; Projectbureau IJburg, 1998a 6, 24, 26, 32, 34, 36, 44, 45, 50, 60, 64, 72; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 18, 19, 32; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 7, 13, 15, 16, 19, 26, 29, 33, 34, 35, 39, 63; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 7, 13, 15, 16, 19, 26, 29, 33, 34, 35, 39, 63; Atelier CDS, 2001, pp. 37, 42, 44, 45, 46, 51, 81, 85, 86, 91, 110; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 7, 9, 11, 15, 19, 23, 29, 30, 34, 37, 41, 57.

1347 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 71, Bijlage 3; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 26, 66, 67, 89; Projectbureau IJburg, p. 49; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 29; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 29, 34; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 8, 42, 44; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 29, 30.

1348 "Fietspad" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 66; "fietsroute": in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 39, 51, 71; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 72; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 48, 49; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 7; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 34, 35; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 5, 6, 42, 58; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 29, .

andere functionele samenstellingen met het woord *weg*. De belangrijkste *hoofdweg* was zonder meer de *stadsstraat*, die vanwege zijn brede, groene karakter uiteindelijk de naam (IJburg)*laan* kreeg. Kennelijk sloot dit begrip het beste aan bij het boulevardachtige profiel, net als in het Plan Zuid.[1349] Een niveau lager was een groep wegen gedacht onder de noemer *secundaire straat*, die echter relatief gezien weinig voorkwam. Op het Haveneiland was dit vier keer een *dwarslaan*, die steeds vaker de metaforische naam *Vizier* kreeg; op het Steigereiland waren dit de *Dwarslaan* en de *Verbindingslaan*. Het begrip *laan* kon dus naar twee objecten van verschillende breedte en sfeer verwijzen. Op het laagste niveau van de *woonstraten* werden bijna alle verbindingen *straat* genoemd of een samenstelling hiermee, zoals *parallelstraat*, *dwarsstraat*, *achterstraat* en *voorstraat*; de laatste werden op hun beurt echter ook weer *laan* genoemd, waarmee er dus een derde object was met die naam. Tot slot werd voor de fietsverbindingen naar het vasteland vooral het functionele woord *fietsroute* gebruikt.

De teksten van tijdgenoten laten opvallend genoeg een ander beeld zien. Zo werd het woord *weg* of samenstellingen ermee door vakgenoten slechts enkele malen gebruikt voor de ontwerpen voor IJburg en datzelfde gold voor journalisten; voorlichters gebruikten het iets vaker. Alleen bij bestuurders kwam het woord *weg* zeer veel voor, ook regelmatig in de samenstelling *hoofdweg*. Het veelvuldig door de ontwerpers gebruikte *stadsstraat* kwam nog minder voor: enkele keren bij bestuurders en journalisten, een keer bij vakgenoten en in het geheel niet bij voorlichters. Kennelijk was deze samenstelling niet aantrekkelijk genoeg of niet duidelijk genoeg om aan te slaan. De uiteindelijke naam *IJburglaan* kwam wel vaker voor (veel bij bestuurders en enkele keren bij vakgenoten, journalisten en voorlichters). Overigens kwamen bij journalisten voor dit getekende object wel "*allee*" en "*boulevard*" voor; en "*stadsboulevard*" ook een keer bij voorlichters.[1350] Op het secundaire niveau werd de combinatie "*secundaire straat*" alleen gebruikt door voorlichters.[1351] Ook het beeldend bedoelde *vizier* werd niet al te veel overgenomen: alleen in ruime mate door bestuurders, maar slechts twee keer door vakgenoten en helemaal niet door journalisten of voorlichters. *Dwarslaan* kwam slechts twee keer voor voor dit getekende object op het Haveneiland (eenmaal bij journalisten en eenmaal bij voorlichters), en ook maar enkele keren voor de secundaire lijn op het Steigereiland, telkens bij bestuurders. *Verbindingslaan* werd niet overgenomen. Ook de combinatie *woonstraat* kwam amper voor: twee keer bij bestuurders en twee keer bij voorlichters. Van de overige namen op *-straat* kwamen *parallelstraat* en *dwarsstraat* alleen regelmatig voor bij bestuurders, en *dwarsstraat* twee keer bij voorlichters; *achterstraat* eenmaal (bij bestuurders) en *voorstraat* niet. Uiteraard kwam het ongelede woord *straat* voor alle niveaus wel erg veel voor, en in mindere mate gebruikten tijdgenoten ook het woord *laan*. Kennelijk associeerden tijdgenoten de ontwerpen voor IJburg vooral met stenige en stadse *straten*, en minder met groen uitgevoerde *lanen*, laat staan met op de verkeersfunctie gerichte *wegen*. Het algemene woord *fietsroute* werd in redelijke mate gebruikt; als tijdgenoten hier al over schreven.

Voor de gebruikte begrippen bieden de woordenboeken uit de jaren negentig in vergelijking met die van nu weinig verrassingen. In de betekenis van het woord *weg* was en is in alle woordenboeken het element "geschikt gemaakt voor het verkeer" aanwezig.[1352] De samenstelling *hoofdweg* stond ook in de woordenboeken als betekenis "voornaamste weg".[1353] Overigens ontbrak en ontbreekt de samenstelling *ontsluitingsweg*, die kennelijk als jargon kan worden aangemerkt. Bij *straat* stond juist

1349 Vergelijk Berlages lanen in 3.8.2.

1350 "Allee" in: Van Rooy, 1997b, online; "boulevard" 'IJburglaan' in: Heijmans, 2004e, online; "stadsboulevard" in: Jolles, 1997, p. 13.

1351 "Secundaire straat" in: Jolles, 1997, p. 17.

1352 Geerts & Heestermans, 1992, pp. 3544-3545; De Boer, 1992, p. 1289; De Boer, 2006, p. 1291; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1353 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1185; De Boer, 1992, p. 484; De Boer, 2006, p. 456; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

in alle gevallen "tussen [...] rijen huizen" vermeld; in die zin sluit het woord ook het beste aan bij de (op de kades na) overal met aan weerskanten bebouwing ontworpen profielen.[1354] De samenstelling *stadsstraat* kwam en komt alleen voor bij Van Dale, met als weinig veelzeggende betekenis "straat in een stad"; het woord stond in 1961 overigens nog niet in het woordenboek.[1355] Van de overige veel gebruikte samenstellingen stond *dwarsstraat* wel in alle woordenboeken en *parallelstraat* in geen enkele; *voorstraat* kwam alleen bij Van Dale voor als 'hoofdstraat' en *achterstraat* bij Van Dale en in de oudere Koenens als 'achteraf gelegen straat'.[1356] De samenstellingen *dwarslaan* en *verbindingslaan* stonden en staan in geen enkel woordenboek; het ongelede woord *laan* uiteraard wel, waarbij in alle gevallen "een of meer rijen bomen" genoemd worden.[1357] Ook *vizier* kwam in alle woordenboeken voor, maar meestal in de concrete betekenis van een "helmklep"; slechts in de latere woordenboeken van Van Dale was een overdrachtelijke betekenis van "kijkgat (in verschillende toepassingen)" opgenomen.[1358] Het is deze betekenis die hier als metafoor werd ingezet: niet voor niets stond het woord in de NvU nog vermeld als "als *vizier*" of als "[...] vormt [...] *vizieren*"; pas later volgde het zelfstandige gebruik van het woord, uiteindelijk met een hoofdletter.[1359] *Fietspad* stond tot slot in bijna alle woordenboeken.[1360] *Fietsroute* kwam alleen voor in de Van Dale uit 1992, en dan zonder betekenis; ook deze samenstelling is mogelijk meer jargon of is duidelijk op grond van de onderdelen.[1361]

De wegenstructuur van het Haveneiland en de Rieteilanden is uiteindelijk gerealiseerd zoals aangegeven in de plannen van Schaap, Claus en Van Dongen. De IJburglaan en Pampuslaan kregen respectievelijk vier en twee bomenrijen met de tram tussen lage hegjes (afbeelding 5.46 en 5.55). De *Vizieren* kregen als straatnamen Daguerrestraat, Diemerparklaan en Lumièrestraat, met een gelijke inrichting; de middelste loopt alleen door naar het Diemerpark. Overigens werden ze niet verhoogd aangelegd, waardoor het water vanuit de straat niet zichtbaar is, maar de zichtlijnen in het zuiden 'doodlopen' op bruggen en in het noorden op de verhoogde kade (afbeelding 5.47 en 5.57). Op de Rieteilanden zijn *lanen* en *straten* gerealiseerd, zonder dat ze werkelijk verschilden qua hoeveelheid groen: zo heeft de Mattenbiesstraat op het Grote Rieteiland meer bomen en groene voortuinen dan de Lisdoddelaan op het Kleine Rieteiland. Op het Steigereiland kreeg de Dwarslaan in de Zuidbuurt de naam Jan Olphert Vaillantlaan en in de Waterbuurt Haringbuisdijk; logisch gezien zijn ligging aan het water. De *Verbindingslaan* kreeg om dezelfde reden de naam Schokkerjachtdijk. Ook de smallere lanen en straten op het Steigereiland werden min of meer gerealiseerd volgens het SP, al kreeg de Noordbuurt meer doodlopende straten (afbeelding 5.59). Tussen IJburg en de Diemerzeedijk werden uiteindelijk vier fietsbruggen gerealiseerd, en een over het Amsterdam-Rijnkanaal, de Nesciobrug (afbeelding 5.61).

1354 Geerts & Heestermans, 1992, pp. 2943-2944; De Boer, 1992, p. 1089; De Boer, 2006, p. 1079; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1355 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2870; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; zie de appendix.

1356 Zie de appendix.

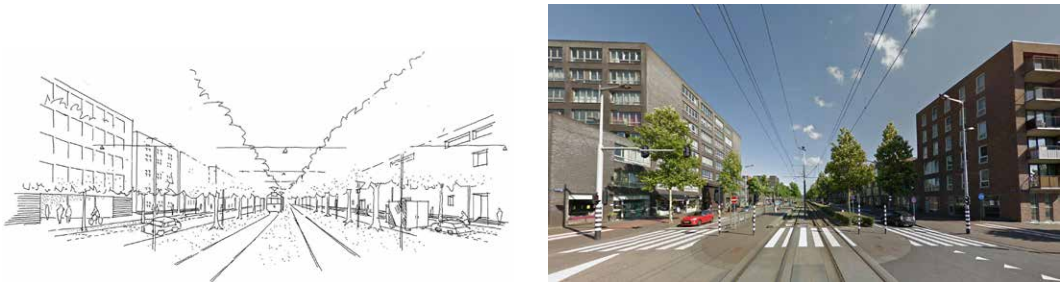
1357 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1595; De Boer, 1992, p. 625; De Boer, 2006, p. 602; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1358 Geerts & Heestermans, 1992, p. 3405; De Boer, 1992, p. 1242; De Boer, 2006, p. 1241; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

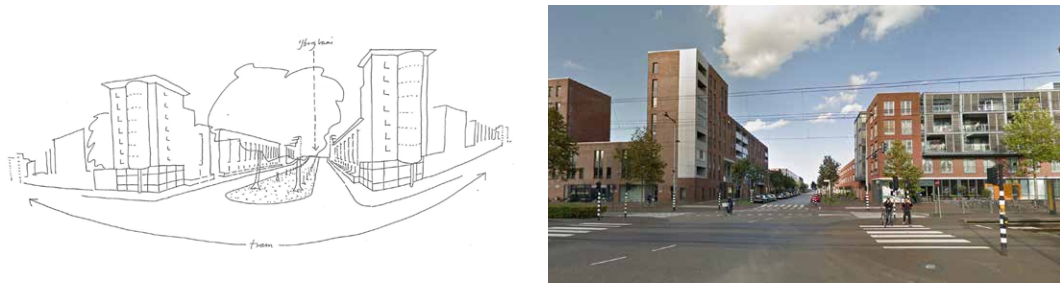
1359 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 59; Projectbureau IJburg, 1996b, p. 57.

1360 Geerts & Heestermans, 1992, p. 834; De Boer, 1992, p. 358; De Boer, 2006, p. 325; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1361 Geerts & Heestermans, 1992, p. 834.



AFBEELDING 5.46 De '*Stadsstraat*' volgens het GSP 1998 (links) en uitgevoerd als IJburglaan bij de Diemerparklaan in 2016 (rechts).



AFBEELDING 5.47 '*Dwarslaan*' of '*Vizier*' met op de voorgrond de '*Stadsstraat*' volgens het SPvE 1996 (links) en uitgevoerd als Lumièrestraat met op de voorgrond de IJburglaan in 2017 (rechts).

§ 5.8.3 *Groen*: *park*, *sportveld* en *speelplek*

In vergelijking met het Plan Zuid en ook met de Bijlmermeer nam de beschrijving van de groene, vlakvormige openbare ruimte in de plandocumenten van IJburg een voornamere plaats in. Hiervoor werd in alle plandocumenten het ongelede woord "***groen***" gebruikt, en zeker in het begin nog de samenstellingen "*groenstructuur*" en "*groenvoorziening*".[1362]

De NvU stelde in een aparte paragraaf 'Groenstructuur': "Het water tussen de eilanden vormt de belangrijkste '*groenstructuur*' van het plan."[1363] Dat gezegd hebbende toonde de 'afsprakenkaart' vier categorieën in groen en groengeel, namelijk '*groen*', '*natuurgebied*', '*strand*' en '*sport*' (afbeelding 5.8). Dit kwam ongeveer overeen met het bijbehorende schema, waarin in vier kleuren groen onderscheid gemaakt werd tussen – van groot naar klein – '*natuurontwikkeling*', '*wijkgroen*', '*buurtgroen*' en '*sportvelden*' (afbeelding 5.48 en 5.62).[1364] De kleuren zijn opnieuw een voorbeeld van symbolisch tekengebruik: ze leken niet op de werkelijkheid, maar stonden voor gradaties in de realiteit.[1365]

1362 "Groen" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 45, 55, 75, 78, 90, 95, 99; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 15, 43, 59, 72, 73, 74, 76, 89, 94; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 8, 10, 35, 37; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 12, 18, 26, 30, 34, 38, 42, 45, 74; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 10, 11, 14, 15, 17, 25; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 10, 13, 33, 34, 40, 46, 60; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 7, 8, 14, 15, 20, 23, 29, 32, 34, 38, 44, 68; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 14, 18, 28, 33; "groenstructuur" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 78, 87, 90; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 72; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 6,24; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 10; "groenvoorziening" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 63, 85; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 48, 60, 61, 74, 76; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 34.

1363 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78.

1364 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78.

1365 Zie voor dit begrip paragraaf 2.4.1.

"*Natuurontwikkeling*" was gepland op het PEN-eiland en langs de te saneren Diemerzeedijk, en verder weg langs de Waterlandse kust; na de NvU kwam het woord overigens nog slechts vijfmaal voor in plandocumenten, waarschijnlijk omdat het niet IJburg zelf betrof.[1366]

In de NvU werden vier gebieden als '*wijkgroen*' getekend: het Diemerpark langs de Diemerzeedijk (afbeelding 5.51), het "*park* [en] *strand* aan de zuidkust van het Strandeiland", het Proefeiland, en tot slot de "*begraafplaats*" op de westpunt van het Buiteneiland.[1367] Het woord "*wijkgroen*" kwam alleen maar enkele keren voor in de NvU, en dat gold ook voor "*strand*", "*strandpark*" of concreet "*IJmeerstrand*" en "*begraafplaats*".[1368] Met het uitstel van de tweede fase werden de laatste twee immers op de lange baan geschoven, en het in 2003 geopende en sindsdien vier keer verhuisde *strand* Blijburg kwam in de plannen niet voor. Het kleine Proefeiland werd in latere planfasen op buurtniveau gedefinieerd.[1369]

Het '*buurtgroen*' zou volgens de NvU verschillen per eiland: "ruim geprofileerde lanen" op het Buiteneiland, de waterlopen op het Strandeiland kregen een groene "singelrand", de "landtongen" met drijvende woningen op het Steigereiland kregen groene "randen", en op het Haveneiland werd "het beschikbare groen zoveel mogelijk geclusterd in *parkstroken* parallel aan de kust".[1370] Ook "*parkstrook*" kwam na de NvU nog maar een keer voor.[1371] Het woord "*buurtgroen*" kwam in de NvU regelmatig voor, maar in latere documenten nog amper; eigenlijk alleen in de legenda's van de drie SPvE's (afbeelding 5.10, 5.13 en 5.17).[1372] De positie van het *buurtgroen* werd na de NvU wel verder gepreciseerd. In het SPvE voor het Haveneiland stond het 'structureel' en 'indicatief' getekend in de 'afprakenkaart' (afbeelding 5.10) en in aparte schema's, waarin het uiteenviel in "gecultiveerde" "intensief gebruikte tuinen [...] tussen de bebouwing" en "wildernis [...] langs de [zuidelijke] oevers" (afbeelding 5.49).[1373]

In het SPvExtra werd het 'interieur' strakker georganiseerd en werden op regelmatige afstand van de waterlopen twee noord-zuid lopende '*groenstroken*' getekend (afbeelding 5.39), die in het GSP een profiel kregen van 50 meter (afbeelding 5.16 linksboven). In het ontwerp van Schaap, Claus en Van Dongen voor het westelijke Haveneiland werd deze opzet vervangen door drie parken als uitzondering op het raster; op het oostelijke Haveneiland werd zelfs een park ter grootte van het Sarphatipark ontworpen, dat het buurtniveau ontsteeg, het tegenwoordige Theo van Goghpark. Op het Steigereiland werd in het SPvE ten zuiden van het Proefeilandpark nog een extra buurtpark gepland, het huidige Steigerpark (afbeelding 5.50).

1366 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 35, 51, 63, 78, 90; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 5, 10; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 62; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 45; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 35.

1367 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78.

1368 "Wijkgroen" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 78, 99, Bijlage 1J2; "Strand" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 45, 49, 53, 58, 66, 78, 83, 84, 94, 96, 99, 100, Bijlage 1; "strandpark" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 85; "IJmeerstrand" in: Projectbureau IJburg, 1996b, 31, 34, 41, 47, 49, 51, 80; "begraafplaats" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 46, 63, 78.

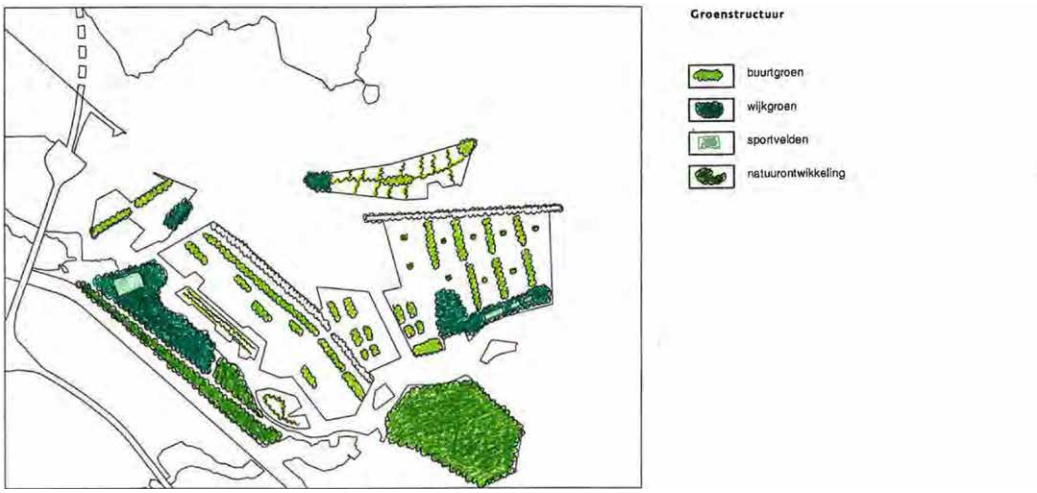
1369 Projectbureau IJburg, 1999b, p. 17; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 15.

1370 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 78.

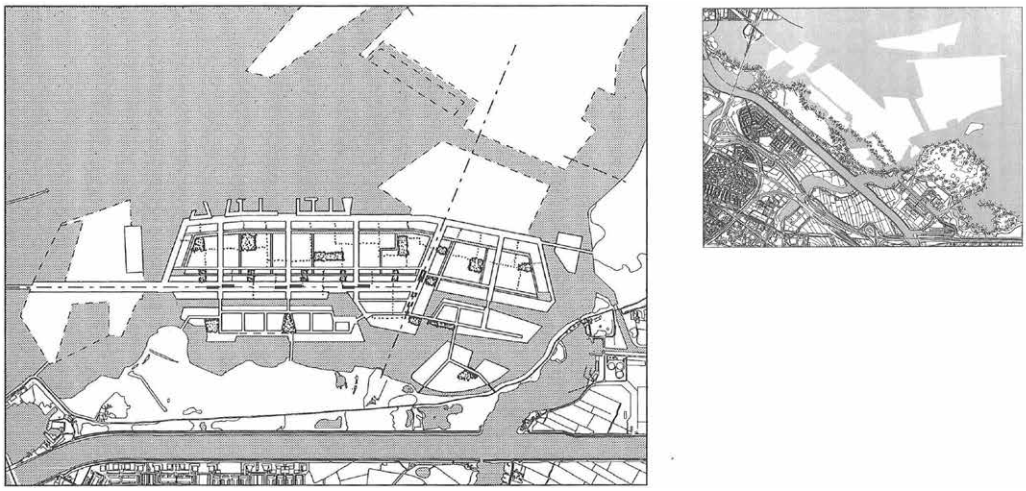
1371 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 41, 58, 78, 97, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 79.

1372 "Buurtgroen" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 78, 97, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 40, 41, 72, 90; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 27, 37, 52, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 5; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 21, 25.

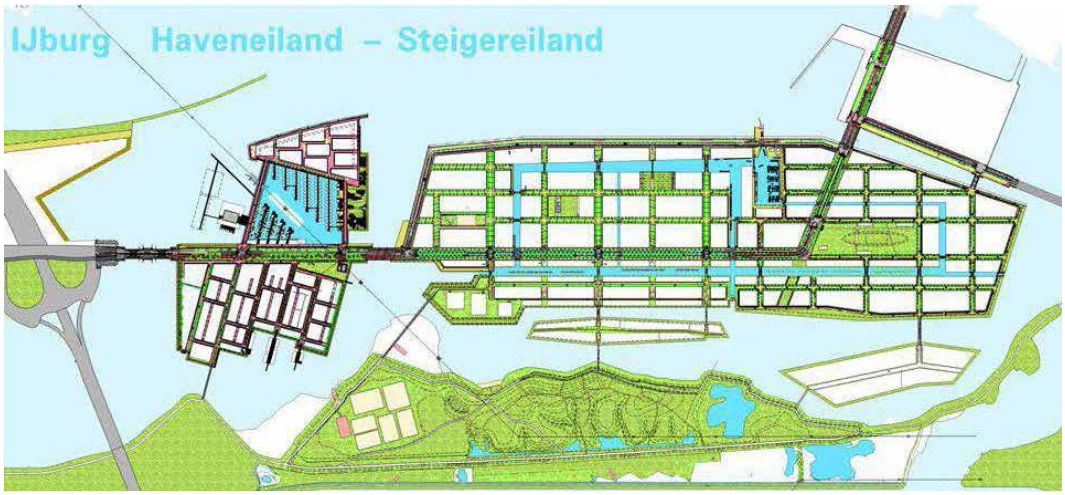
1373 Projectbureau IJburg, 1996c, p. 72.



AFBEELDING 5.48 'Groenstructuur' volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.



AFBEELDING 5.49 'Groenstructuur' met 'buurtgroen' of 'tuinen' (links) en 'wildernis' (rechts) volgens het SPvE 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.



AFBEELDING 5.50 Plankaart openbare ruimte Steigereiland, Haveneiland en Rieteilanden 2013 door dRO.

Het meeste *groen* op wijk- en buurtniveau werd in de plandocumenten ***park*** genoemd, of een samenstelling met dit woord. Naar de drie *parken* op wijkniveau werd een enkele keer concreet verwezen met "*wijkpark*" voor dat van "15 hectare" op het Strandeiland, met "*stadspark*" naar het "*Diemerpark*" van 90 hectare, en met "*stadspark*" naar dat van ruim 4 hectare op Haveneiland-Oost (dat dus niet "*wijkpark*" of "*buurtpark*" heette); deze drie getekende objecten werden echter vooral veel met het ongelede woord "*park*" aangeduid.[1374] Datzelfde woord werd ook gebruikt voor het 'buurtgroen', evenals in de samenstelling "*buurtpark*", voor de twee kleine parken op Steigereiland (van noord naar zuid "10.000" en "9.000" vierkante meter) en de drie "parkjes" op Haveneiland-West (van west naar oost circa 7.500, 9.300 en 7.500 vierkante meter).[1375] Deze afmetingen kwamen overeen met het "*buurtpark*" zoals dat op vier plaatsen werd gedefinieerd: "7.000 tot 10.000 m²" met "1 buurtpark per 1000 woningen".[1376] Het *buurtgroen* (met name dat in het SPvExtra en het GSP) kon daarnaast nog worden aangeduid met samenstellingen beginnend met *groen-*, namelijk "*groenstrook*", "*groengebied*", "*groenelement*" en "*groenzone*".[1377] Ook het woord "*plantsoen*" kwam hiervoor enkele keren voor.[1378]

In de NvU was tot slot 12 hectare "***sportveld***" getekend in het Diemerpark (voetbal en hockey); daarnaast moest binnen de 20 hectare "*wijkgroen*" 4 hectare "*sportveld*" over het plangebied verdeeld worden, waaronder tennisbanen.[1379] De op het Haveneiland geplande tennisbanen werden in het GSP verplaatst naar het Strandeiland en uiteindelijk naar Rieteiland-Oost.[1380] Het woord "*sportveld*" bleef na de NvU nog enkele keren in gebruik.[1381]

1374 "Wijkpark" op Strandeiland in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1J2; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 71; "stadspark" 'Diemerpark' in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 12; "Diemerpark" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 31, 45, 47, 49, 50; Atelier CDS, 2001, p. 119; "stadspark" op Haveneiland-Oost in: Atelier CDS, 2001, p. 119; "park" 'wijkpark' in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 45, 49, 78, 83, 84, 85, 94, Bijlage 1J2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 18; Atelier CDS, 2001, p. 37, 51, 53, 119; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 6, 7, 11, 13, 14, 19, 23, 25, 28, 30, 32, 33, 41, 42, 44, 45, 47, 49, 58.

1375 "Buurtpark" in: Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 41, 72; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 37; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 55, 61, 69, 75; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 15, 17, 24; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 15; "park" 'buurtpark' in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 51, 78; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 10; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 61; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 40; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 10, 13, 22, 34, 69; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 4, 6, 7, 14, 15, 16, 28, 32, 38, 40, 49, 51, 56; Atelier CDS, 2001, pp. 37, 51, 53, 119; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 32.

1376 Projectbureau IJburg, 1998a, p. 61; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 10; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 15; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 14.

1377 "Groenstrook" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 42; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 20, 29; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 26, 55; Projectbureau IJburg, 1999b, Bijlage 2; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 33; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 14; "groengebied" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 99; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 48; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 34; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 10, 46; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 48; "groenelement" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 72; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 10; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 8; "groenzone" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 18; zie voor *groen* de eerste noot van deze paragraaf.

1378 "Plantsoen" in: Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 19, 42, 72; Atelier CDS, 2001, p. 119; "plantsoenstrook" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78.

1379 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78.

1380 "Tennispark" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage J1; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 62; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 36, 37; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 71, 75, 86; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 15, 26.

1381 "Sportveld" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 49, 50, 78, 85; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 10; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 37; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 61; Atelier CDS, 2001, p. 119; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 25.

Verder bevatten de plandocumenten voor het openbaar groen op buurtniveau nog samenstellingen beginnend met *speel*-: "***speelplek***", "*speelveld*", "*speelterrein*", "*speelplein*", "*speeltuin*" of "*speelplaats*" – het eerste woord kwam in ruime mate voor; de andere slechts een of een paar keer.[1382] Voor de eerste twee begrippen werden in de latere plandocumenten overigens vastgestelde normen gehanteerd: een "*speelplek*" was "150 m² voor de 0-6 jarigen per 300 woningen", een "*speelveld*" was "1.000 m² voor de 7-12 jarigen per 800 woningen".[1383] Toch werden de termen ook door elkaar gebruikt en werd al in de NvU gesteld: "kleinere *speelplekken* [worden] door de wijk gespreid."[1384] In de "plankaart voor de openbare ruimte" van het GSP werden ze bijvoorbeeld aangemerkt als "*speelplek*, indicatief"; ze kregen dus geen vaste plek toegewezen.[1385] Een uitzondering hierop vormden drie "*speelplekken*" tussen de blokken in de Noordbuurt op het Steigereiland, en het middelste park op het westelijke Haveneiland, het tegenwoordige Ed Pelsterpark, dat werd aangewezen als "*speelveld*" of "*activiteitenpark*" met "*speelplein*".[1386] Ook in de plantoelichting op het oostelijke Haveneiland werden de "*speelplekken*" en "*speelvelden*" min of meer per blok aangegeven.[1387]

Tot slot werd nog een enkele keer het woord "*plein*" gebruikt voor openbaar groen, maar zo weinig dat geen sprake is van een kernbegrip.[1388] Eigenlijk kwam het opvallend genoeg alleen voor voor de drie buurtparken op het westelijk Haveneiland, die een enkele keer "*groen plein*" werden genoemd, of in het geval van het meest westelijke ook een "*plein*" of een "*marktplein*" (het huidige Joris Ivensplein).[1389] Daarnaast werden in de Noordbuurt van het Steigereiland twee "*pleintjes*" getekend, die ook dienst deden als *speelplekken*.[1390]

Tijdgenoten namen de verschillende woorden voor het vlakvormige groen in de meeste gevallen over. Zo werd *groen* door alle actoren op de journalisten na in ruime mate gebruikt; vakgenoten en bestuurders gebruikten zelfs af en toe de samenstellingen *wijkgroen* en *buurtgroen*. De samenstellingen *groenstrook*, *groengebied* en *groenelement* werden alleen overgenomen door bestuurders (de laatste slechts een keer). Het woord *plantsoen* kwam slechts een keer voor bij bestuurders en twee keer bij journalisten. *Park* kwam uiteraard zeer veel voor; dat was een stuk minder voor de planmatige samenstellingen *stadspark* (voor het Diemerpark, een keer bij bestuurders en

1382 "Speelplek" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 37; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 45, 48, 61, 63, 70, 75; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 25; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 10, 46; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 14, 15, 20, 32; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003 13, 14, 22, 32, 33, Bijlage 3; "speelveld" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 75; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 33, 34; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 14, 15, 32, 38; Atelier CDS, 2001, p. 91; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 14, 22, 30; "speelterrein" in: Projectbureau IJburg, 1999b, p. 24; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 14; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, Bijlage 3; "speelplein" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 37; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 34; "speeltuin" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1L; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 37; "speelplaats" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 14.

1383 Projectbureau IJburg, 2000d, p. 15; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 14.

1384 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78.

1385 Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 48-49.

1386 Projectbureau IJburg, 2000d, p. 20; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 34; Atelier CDS, 2001, p. 119.

1387 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 22.

1388 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 48; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 19, 47; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 17; Atelier CDS, 2001, pp. 51, 53, 119.

1389 "Groen plein" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 7; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 9; "plein" 'Joris Ivensplein' in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 17; "marktplein" 'Joris Ivensplein' in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 19.

1390 Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 16, 17, 20, 21, 33.

een keer bij journalisten), *wijkpark* (een paar keer door bestuurders voor het geplande park op het Strandeiland) en *buurtpark* (enkele keren door bestuurders en een keer door voorlichters). *Sportveld* kwam veel minder voor, ook omdat het een minder grote rol speelde in de ontwerpen (tweemaal bij vakgenoten, enkele keren bij bestuurders, eenmaal bij journalisten en eenmaal bij voorlichters). De samenstellingen met *speel-* kwamen ook weinig voor bij tijdgenoten (bij vakgenoten een paar keer *speelplaats*, en een keer *speelterrein*, *speelplein* en *speeltuin*; bij bestuurders enkele keren *speelplek*, *speelplaats*, *speeltuin* en *speelveld*; bij journalisten een paar keer *speelplaats*, en eenmaal *speelterrein*, *speelplein* en *speeltuin*; en bij voorlichters eenmaal *speelplek* en *speelplaats*). Deze begrippen werden door elkaar gebruikt voor dezelfde objecten. Tijdgenoten hadden het ook vrij regelmatig over *pleinen* of *groene pleinen*. Zoals we al eerder zagen werd het woord *natuurontwikkeling* ook gebruikt door tijdgenoten.[1391]

Wanneer we de belangrijkste begrippen in de woordenboeken uit 1992 en nu opzoeken blijken er opnieuw weinig verschillen te zijn. Wel werden niet alle gebruikte termen opgenomen. Zo stond *groen* in de stedelijke betekenis niet langer in de woordenboeken van Koenen, waar dat in 1966 nog wel het geval was; in Van Dale was het nog wel aanwezig.[1392] Van de samenstellingen met *groen-* waren *groenvoorziening*, *groenstrook* en *groengebied* in beide woordenboeken opgenomen, zowel in 1992 als in de meest recente editie, terwijl *groenzone* alleen in de Van Dales stond en *groenelement* ontbrak; deze samenstellingen waren overigens nog niet opgenomen in de woordenboeken uit de jaren zestig, maar waren inmiddels kennelijk gemeengoed.[1393] Van *plantsoen* was in Koenen de betekenis van 'jonge aanplant' sinds de jaren zestig verdwenen.[1394] *Park* stond uiteraard in alle woordenboeken, in een vergelijkbare betekenis.[1395] Van de hier genoemde samenstellingen was *stadspark* wel opgenomen, maar dat gold niet voor het waarschijnlijk te planologisch klinkende *wijkpark* en *buurtpark*.[1396] *Plein* was in de woordenboeken niet veranderd sinds de jaren zestig.[1397] Het woord *sportveld* stond – net als het inmiddels verouderde *sportterrein*, dat in de tijd van Berlage nog veel voorkwam – alleen in Van Dale; volgens de meest recente editie is het overigens synoniem aan *speelveld*.[1398] Dat woord werd op zijn beurt inderdaad gedefinieerd als "sportveld", door beide woordenboeken.[1399] Deze synonymie correspondeert dus niet met het stedebouwkundige taalgebruik. *Speelplek* tot slot stond en staat in geen enkel woordenboek – kennelijk is dit woord dat bij de ontwerpers juist het meeste voorkwam jargon en minder gangbaar in alledaags taalgebruik. Van de andere samenstellingen stonden *speelplein*, *speeltuin* en *speelplaats* wel in de meeste woordenboeken.[1400]

1391 Zie paragraaf 5.7.1.

1392 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1046; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1393 Zie de appendix.

1394 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2303; De Boer, 1992, p. 876; De Boer, 2006, p. 859; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1395 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2227; De Boer, 1992, pp. 846-847; De Boer, 2006, p. 862; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1396 Zie de appendix.

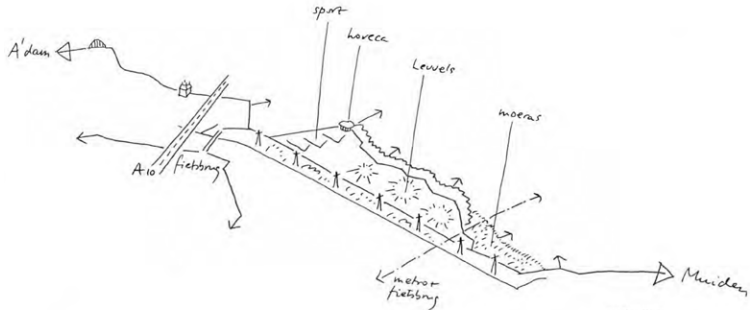
1397 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2310; De Boer, 1992, p. 878; De Boer, 2006, p. 862; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1398 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2846; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1399 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2820; De Boer, 1992, p. 1051; De Boer, 2006, p. 1040; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1400 Zie de appendix.

Al het groen werd gerealiseerd volgens de drie SP's (afbeelding 5.63). Voor het Proefeilandpark en het Diemerpark betekende dat tevens een overeenkomst met de eerdere planfasen (afbeelding 5.51), al werden er in het Diemerpark ten opzichte van de NvU in eerste instantie minder sportvelden aangelegd (twee hockeyvelden en twee voetbalvelden). Het meest westelijke park op het Haveneiland, het Joris Ivensplein, werd inderdaad als enige deels verhard aangelegd, zodat het dienst kon doen als *marktplein*, en deels groen, als *speelplek*. In de Noordbuurt van het Steigereiland werden uiteindelijk drie kleine *pleintjes* annex *speelplek* gerealiseerd, op net iets andere plekken dan aangegeven in het SP. Tot slot zijn anno 2018 enkele blokken nog niet uitgevoerd, waardoor hier open, meestal groene ruimte is verschenen, met name op het westelijke Haveneiland en op de zuidoostpunt van de Noordbuurt op het Steigereiland (vergelijk afbeelding 5.63 en 5.70).





AFBEELDING 5.51 Het '*Diemerpark*' volgens de NvU 1996 (boven) en uitgevoerd in 2013 (onder), gezien vanuit het zuiden.



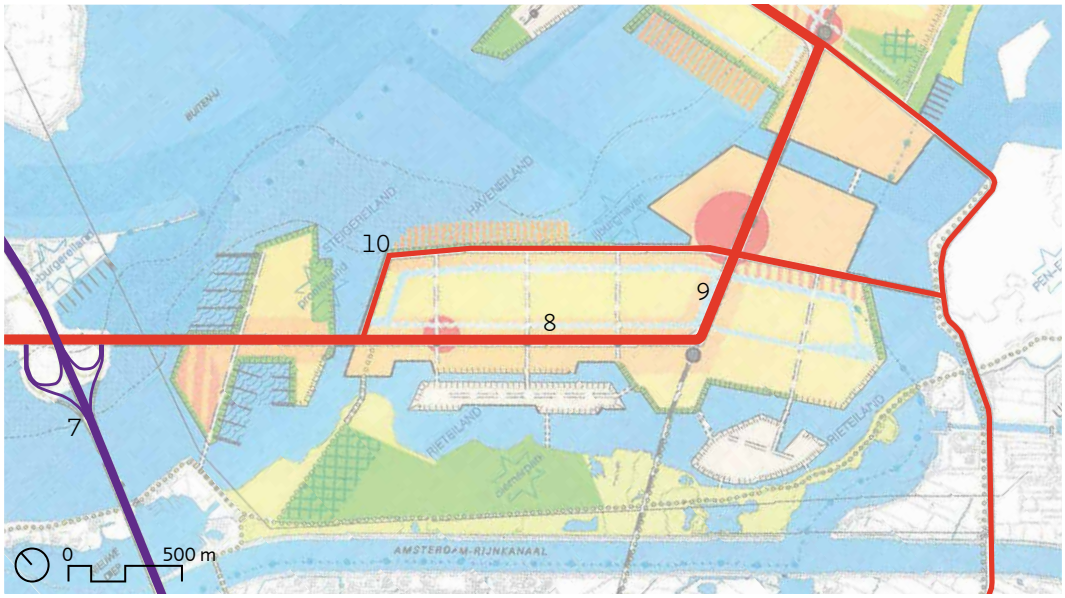
AFBEELDING 5.52 Plananalyse ontwerp 1996: *metro* (grijs), *tram* (lichtgrijs) en *water* (blauw).

1 waterloop
2 waterloop
3 waterloop
4 waterloop
5 waterloop
6 *groene tunnel*



AFBEELDING 5.53 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in arcering: *tram* (lichtgrijs) en *water* (blauw).

1 *Binnengracht*/Polygoongracht
2 *Dwarsgracht*/Polygoongracht/Cineackade
3 *Binnenhaven*/Willy Mullens-/Krijn Taconiskade
4 *Insteek*/Profiltigracht
5 *Binnengracht*/Hollandiagracht
6 *Groene Tunnel* (verlegd en verlengd t.o.v. NvU)



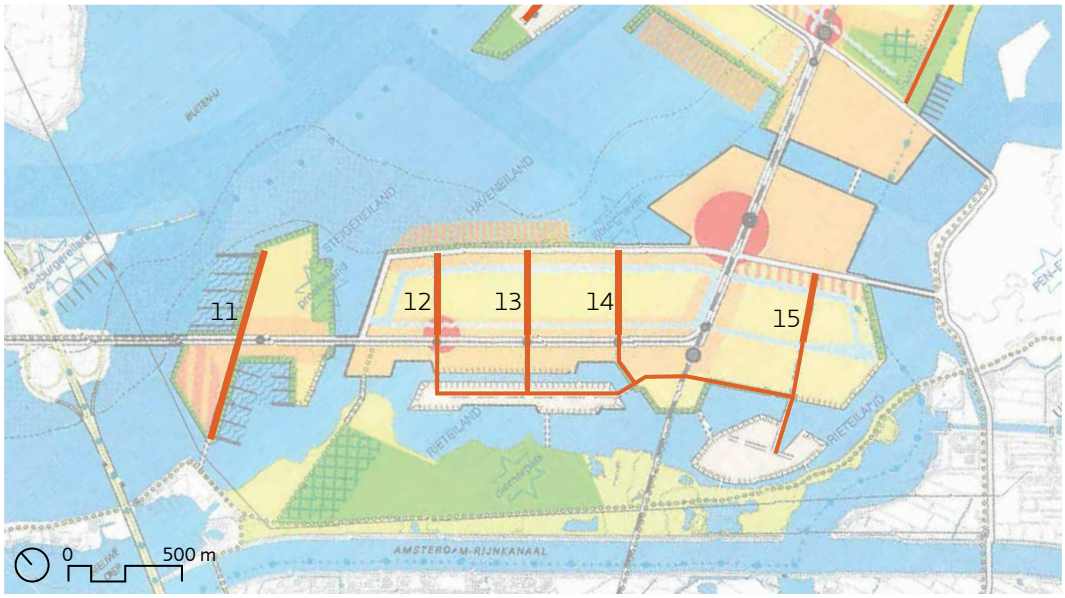
AFBEELDING 5.54 Plananalyse ontwerp 1996: *snelwegen* (paars) en *hoofdwegen* (rood).

7 A10
8 *stadsstraat*, 44 meter breed
9 *stadsas*, 48 meter breed
10 *boulevard*, 45 meter breed (erfgrens tot water)



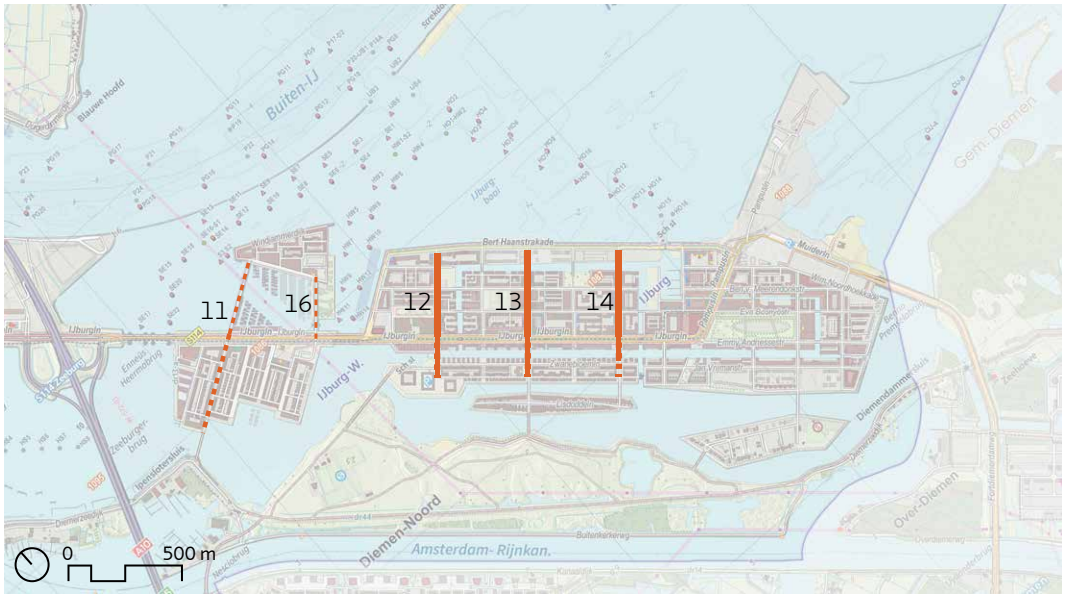
AFBEELDING 5.55 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn: *snelwegen* (paars) en *hoofdontsluitingswegen* (rood).

7 A10
8 IJburglaan, 46 meter breed
9 Pampuslaan, 52 meter breed
10 Cas Oorthuys-/Bert Haanstrakade, 28 en 37 meter breed (erfgrens tot water)



AFBEELDING 5.56 Plananalyse ontwerp 1996: *secundaire straten* en *dwarslanen* of *vizieren* (oranje).

11 aan een zijde woonboten, 30 meter breed (vanaf 1999 *Dwarslaan*)
12 *vizier* of *dwarslaan*, 30 meter breed
13 *vizier* of *dwarslaan*, 30 meter breed
14 *vizier* of *dwarslaan*, 30 meter breed
15 *vizier* of *dwarslaan*, 30 meter breed

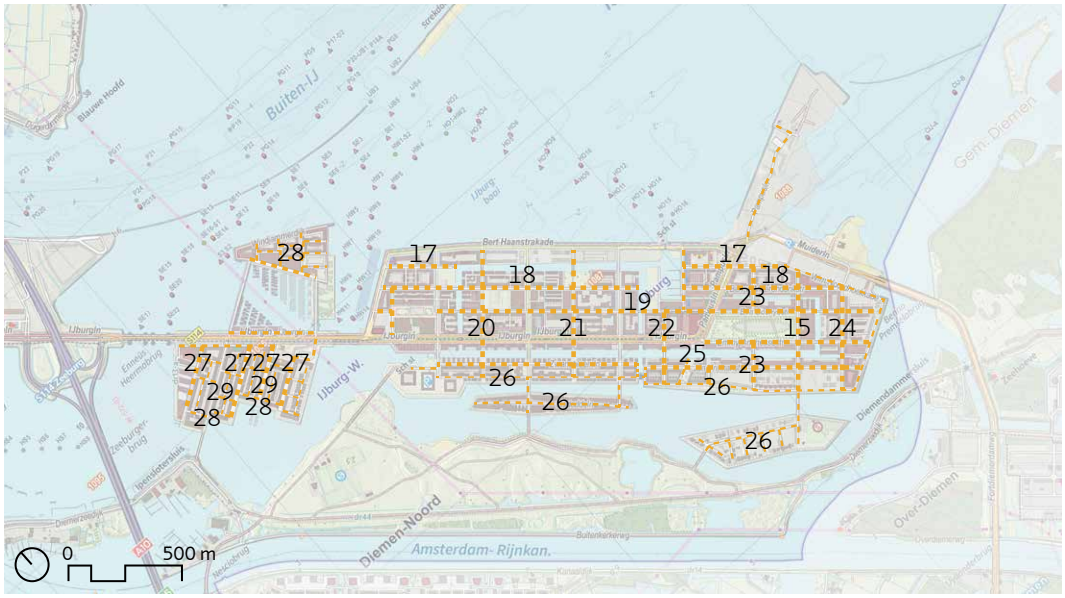


AFBEELDING 5.57 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn: *straten* en *lanen* en *dijk* (oranje).

11 Jan Olphert Vaillantlaan/Haringbuisdijk, 20 en 16 meter breed
12 Daguerrestraat, 30 meter breed
13 Diemerparklaan, 30 meter breed
14 Lumièrestraat, 30 meter breed
15 (zie afbeelding 5.59)
16 Schokkerjachtdijk, 14 meter breed



AFBEELDING 5.58 Plananalyse ontwerp 1996: indicatieve *woonstraten* Haveneiland en Rieteilanden (geel).



AFBEELDING 5.59 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn: *straten* (geel).

15 Fritz Dietrich Kahlenbergstraat, 22,4 meter breed
17 parallelstraat, 22,4 meter breed
18 parallelstraat, 22,4 meter breed
19 parallelstraat, 22,4 meter breed
20 dwarsstraat, 22,4 meter breed
21 dwarsstraat, 22,4 meter breed
22 dwarsstraat, 22,4 meter breed
23 dwarsstraat, 22,4 meter breed
24 dwarsstraat, 22,4 meter breed
25 lanen en straten, 18 meter breed
26. lanen en straten, 11 en 7 meter breed
27 lanen, 20 meter breed
28 (dwars)straten, 11 meter breed
29 (achter)straten, 8 meter breed



AFBEELDING 5.60 Plananalyse ontwerp 1996: externe *fietsroutes*, extra ten opzichte van toegangswegen (bruin).



AFBEELDING 5.61 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in onderbroken lijn: *fietspaden*, extra ten opzichte van toegangswegen (bruin).



AFBEELDING 5.62 Plananalyse ontwerp 1996: *wijkgroen*, *park* of *strand* (groen), *buurtgroen* en overig *groen* (lichtgroen), *sportvelden* (blauwgroen) en *begraafplaats* (donkergroen).

30 Proefeilandpark
31 Diemerpark
32 PEN-eiland
33 IJmeerstrand
34 Begraafplaats Buiteneiland



AFBEELDING 5.63 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen in arcering: *parken* (groen), overig *groen* (lichtgroen), *sportvelden* (blauwgroen) en *pleinen* (grijs).

30 Proefeilandpark
31 Diemerpark
32 PEN-eiland
33 (niet uitgevoerd)
34 (niet uitgevoerd)
35 Joris Ivensplein
36 Ed Pelsterpark
37 Brand Dirk Ochsepark
38 Theo van Goghpark
39 Steigerpark (niet in NvU)
40 *pleintjes* (niet in NvU)
41 Strand Blijburg (niet in NvU)

§ 5.9 Begrippen voor typen bebouwing

§ 5.9.1 *Woning*, *huis* en *appartement*

In vergelijking met het Plan Zuid en de Bijlmermeer ging IJburg veel meer eengezinswoningen dan gestapelde woningen bevatten – iets meer dan de helft volgens de NvU (zie voor de bebouwingstypologie paragraaf 5.9.3).[1401] Toch kwam het woord ***woning*** in ongelede vorm bijna overal voor in de complete plantoelichtingen, voor alle typen woonbebouwing, en het woord ***huis*** veel minder, en alleen verwijzend naar vrijstaande of afzonderlijk duidelijk herkenbare huizen, dus in de betekenis fysiek 'woongebouw' met zelfstandige 'woonruimte voor één huishouden'.

De samenstellingen op beide woorden vertoonden een vergelijkbaar beeld. Ook de samenstellingen op *-huis* verwezen in alle gevallen naar de betekenis fysiek 'woongebouw met woonruimte voor één huishouden'. Alleen de combinatie "*herenhuis*" kwam regelmatig voor, gevolgd door enkele keren "*rijtjeshuis*", "*stadshuis*" en "*woonhuis*".[1402] De samenstellingen "*voorhuis*" en "*achterhuis*" kwamen slechts een paar keer voor in het SPvE van het Steigereiland, net als "*tussenhuis*" en "*patiohuis*".[1403] De samenstelling "*eengezinshuis*" kwam tot slot driemaal voor in alle plantoelichtingen samen.[1404]

"*Eengezinswoning*" kwam daarentegen regelmatiger voor, en bovendien in alle plantoelichtingen.[1405] Daarnaast bevatten de plantoelichtingen nog veel meer samenstellingen op *-woning* met de betekenis fysiek 'woongebouw met woonruimte voor één huishouden', zij het geen van alle met grote regelmaat. Voorbeelden waren naar hun type "*laagbouwwoning*", "*rijtjeswoning*", "*voor- en achterwoning*" en "*stadswoning*", naar hun functie "*hotelwoning*", "*atelierwoning*", "*praktijkwoning*", "*bedrijfswoning*", "*woon-werkwoning*" en "*wisselwoning*", en naar hun vorm "*cascowoning*", "*serrewoning*", "*patiowoning*" en "*lamelwoning*".[1406] Al deze woningtypen waren van het soort "*grondgebonden*",

1401 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 81, Bijlage 2.

1402 "Herenhuis" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 44; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 32, 38, 42, 58; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 21, 31; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 11; "rijtjeshuis" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 36; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 30, 31, 68, 69, 70; "stadshuis" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 28; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 20; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 7; "woonhuis" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 42; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 28. Daarnaast kwam de samenstelling *Sluishuis* voor.

1403 "Voorhuis" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 12; "achterhuis" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 12; "tussenhuis" in: Projectbureau IJburg, 1999b, p. 39; "patiohuis" in: Projectbureau IJburg, 1999b, Bijlage 1.

1404 "Eengezinshuis" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 44; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 21, 47.

1405 "Eengezinswoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 8, 13, 81, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 6; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 30, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 6; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 12; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 80; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12, 46, 47, 55; Atelier CDS, 2001, p. 46; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 7, 12, 19, 23, 53.

1406 "Laagbouwwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 43, 58; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 21, 42, 45, 59; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 33; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 43; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 22; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 22; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 30, 33, 62; "rijtjeswoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 48, 58; "portiekwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 58; "voor- en achterwoning" in: HR Projectbureau IJburg, 1996c, p. 42; "stadswoning" in: Projectbureau IJburg, 2000d, p. 12; "hotelwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 49; "atelierwoning" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 12, 21; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12, 30; "praktijkwoning" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 22; "bedrijfswoning" in: Projectbureau IJburg, 1999b, p. 18; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 15; "woon-werkwoning" in: Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 30, 31; "wisselwoning" in: Projectbureau IJburg, 1999b, p. 12; "cascowoning" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 59; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 33; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 39; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12, 21; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 13; "serrewoning" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 12, 18; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 30; "patiowoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 42; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 18; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 30, 31; "lamelwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 42.

eveneens een begrip dat regelmatig gebruikt werd, maar niet in de latere plantoelichtingen van Schaap, Claus en Van Dongen.[1407]

Een bijzondere vorm van de *grondgebonden eengezinswoning* was het type *vrijstaand*, dat was voorbehouden aan de Rieteilanden en het Buiteneiland (afbeelding 5.69). De term "*vrijstaand*" kwam in de plantoelichtingen regelmatig voor, maar opnieuw zo goed als niet in de ontwerpen van Schaap, Claus en Van Dongen.[1408] Van het totale aantal betrof het grootste deel een combinatie met *woning*, en minder met *huis* en *villa*. "*Villa*" zelf kwam slechts drie keer voor en daarnaast eenmaal de samenstelling "*stadsvilla*" en enkele keren de combinatie "*urban villa*" (een losstaand gebouw met afzonderlijke woningen erin).[1409] De aanverwante term "*twee-onder-een-kap*", stond vijf keer in de plantoelichtingen, al dan niet in combinatie met het woord *woning*, maar kwam opnieuw niet voor in de plannen van Schaap, Claus en Van Dongen; net als *villa* was het dus geen echt hoofdbegrip.[1410]

Daarnaast was een speciale en vooral in de plannen voor het Steigereiland veel voorkomend type vrijstaande woning de "*drijvende woning*" (afbeelding 5.69), met enkele keren de varianten "*waterwoning*", "*steigerwoning*", "*dijkwoning*", "*rietwoning*" en "*landwoning*" – en daarnaast nog in ruime mate varianten zonder *-woning* "*woonschip*", "*woonboot*", "*woonark*" en eenmaal "*drijvend huis*".[1411] Het in ruime mate voorkomende woord "*platformwoning*" kon zowel verwijzen naar een vrijstaand huis als naar de gestapelde woongebouwen die langs de boulevard en op het Strandeiland gepland waren (afbeelding 5.69).[1412] De hoogste dichtheden waren sowieso "*gestapeld*" uitgevoerd, een begrip dat in zeer ruime mate voorkwam.[1413] De begrippen *grondgebonden* en *gestapeld* hingen nauw samen met de voorgeschreven bebouwingstypen (zie paragraaf 5.9.3).

1407 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 81; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 12, 21, 32, 34, 38, 58, 67; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 5, 30, 31, 32, 33, 47; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 5, 6, 16, 24, 36; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 22; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 20, 22.

1408 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 45, 54, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 21, 38, 58; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 36, 38; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 22, 39, Bijlage 1; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 7, 28, 30, 31, 68, 70; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 23.

1409 "Villa" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 54; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1999b, Bijlage 1; "stadsvilla" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 85; "urban villa" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 44, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 58; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 71.

1410 Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 58; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 32; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 38; Projectbureau IJburg, 1999b, Bijlage 1.

1411 "Drijvende woning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 43, 45, 78, 80, 81, 96, 97; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 32, 79; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 72, 73; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 21, 22, 39; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 6, 7, 8, 11, 12, 13, 16, 20, 22, 24, 26, 27, 33, 40, 46, 48, 52, 56, 58, 60, 61, 62, 65, 66, 74, 75; "waterwoning" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 12, 13, 22; "steigerwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 38; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 36; "dijkwoning" in: Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 16, 18; "rietwoning" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 32; "landwoning" in: Projectbureau IJburg, 1999b, p. 16; "woonschip" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 77; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 12, 18, 20, 22, 30, 34, 38, 46, 73; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 9, 17, 21, 22, 27, 40, 43; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 15, 22, 30, 33; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 6, 8, 10, 12, 13, 21, 22, 24, 27, 33, 40, 41, 44, 47, 50, 58, 62, 63, 65, 74, 75; Atelier CDS, 2001, p. 21; "woonboot" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 39, 53, 55, 62, 75, 77, 80, 100, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 30, 38, 40, 55, 70, 76; HR Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 27, 45; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 27, 34, 40; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 7, 56; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 34, 48; "woonark" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 43, 62, 77; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 53; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 18, 26; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 9, 16, 17, 22, 27, 30, 32, 40, 43, Bijlage 1; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 11, 50, 74, 75; "drijvend huis" in: Atelier CDS, 2001, p. 32.

1412 "Platformwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 5, 24, 58, 78, 79; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 12, 43; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 10, 11, 12, 13, 15, 21, 22, 24, 27, 28, 30, 32, 33, 58, 60, 61, 62, 63.

1413 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 43, 45, 49, 56, 57, 58, 81, 95; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 42, 58; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 31, 32, 33; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 5, 61, 76; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 39; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 22; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12, 13, 21, 27, 28, 30, 33, 33, 44, 46, 47, 60, 62, 68, 70, 72, 73; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 14, 35, 42.

Voor gestapelde 'woonruimten voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' bevatten de plantoelichtingen nog veel meer samenstellingen op *-woning*, maar geen van alle regelmatig (samenstellingen met *-huis* kwamen in deze betekenis dus niet voor). Naar hun type ging het om "*beneden(-en)-bovenwoning*", soms afgekort tot "*bebo*" (of enkel in de vorm "*bovenwoning*"), "*etagewoning*" en "*portiekwoning*".[1414] Op basis van het aantal kamers kwamen ook "*driekamerwoning*", "*vierkamerwoning*" en "*vijfkamerwoning*" voor.[1415] Bijzondere woonvormen waren naar de functie "*schoolwoning*", en naar hun bewoners "*ouderenwoning*", "*groepswoning*", "*duo/triowoning*", "*FOCUS-woning*" en "*MIVA-woning*"; de laatste vier voor gehandicapten, in het kader van de doelstelling 'een wijk zonder scheidslijnen'.[1416]

Opvallend is tot slot de samenstelling "*meergezinswoning*", die in meerdere plantoelichtingen enkele malen voorkwam.[1417] Bij het Plan Zuid werd nog gesproken over een *tweegezinshuis* en bij de Bijlmermeer over een *meergezinshuis*, beide in de fysieke betekenis 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens'.[1418] In de plantoelichtingen van IJburg lijkt *meergezinswoning* echter vooral gebruikt te worden als antoniem van *eengezinswoning*, en dus in de betekenis gestapelde 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens'. Dit blijkt bijvoorbeeld uit tabellen waarin de aantallen eengezinswoningen en meergezinswoningen samen het totaal aantal woningen vormen. Deze betekenis blijkt ook uit de definitie die het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) hanteert voor *meergezinswoning*: "Elke woning die samen met andere woonruimten c.q. bedrijfsruimten een geheel pand vormt. Hieronder vallen flats, galerij-, portiek-, beneden- en bovenwoningen, appartementen en woningen boven bedrijfsruimten, voor zover deze zijn voorzien van een buiten de bedrijfsruimte gelegen toegangsdeur."[1419] Vreemd aan deze definitie is dat de woning zelf (de 'woonruimte') dus niet bedoeld is voor meerdere gezinnen.

Een laatste woord dat naast *woning* en *huis* als hoofdbegrip kan worden aangemerkt en werd gebruikt voor de woningtypen in gestapelde vorm, is ***appartement***. Bij de beschrijvingen van de Bijlmermeer kwam dat woord nog niet voor, maar de plantoelichtingen van IJburg vermeldden "*appartement*" in zeer ruime mate; op het boek van 'Atelier CDS' na ontbrak het zelfs in geen enkel document.[1420].

1414 "Beneden(-en)-bovenwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 21, 23, 38; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 20, 31; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 12; "bebo" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 58; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 32; "bovenwoning" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 32; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 73; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 23; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 12; "etagewoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 2.

1415 "Driekamerwoning" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72; "vierkamerwoning" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 33; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 12; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 9, 57; "vijfkamerwoning" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 33; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 12; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 9, 57.

1416 "Schoolwoning" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 83; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 31, 35; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72; "ouderenwoning" in: Projectbureau IJburg, 2000d, p. 30; "groepswoning" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12, 21, 33, "duo/triowoning" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72; "FOCUS-woning" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72; "MIVA-woning" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72.

1417 Projectbureau IJburg, 1996b,Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 61; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 73; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 22, 80; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 14.

1418 Zie paragraaf 3.9.1 en 4.9.1.

1419 Zie: http://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen?tab=m#id=meergezinswoning.

1420 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 49, 81; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 12, 21, 32, 58, 59; Projectbureau IJburg, 1997a 30, 31, 32, 33, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 5, 16, 18, 72; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 18, 22, 39, Bijlage 1; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 20, 22, 75; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 7, 12, 22, 33, 62, 72, 75; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 7, 9, 19.

In de beschrijving van het westelijke Haveneiland was *appartement* opgenomen in de "appendix" met "begrippen en afkortingen", met als definitie "alle woningtypes die geen laagbouw zijn".[1421]

Ook bij tijdgenoten die op de ontwerpen voor IJburg reageerden was het kwantitatieve én kwalitatieve verschil tussen *woning* en *huis* duidelijk zichtbaar. Ze bespraken uiteraard niet alle woningtypen uit de plantoelichtingen, maar hun teksten lieten wel hetzelfde beeld zien: hun commentaren bevatten veel meer samenstellingen met *-woning* dan met *-huis*, zoals bij het zeer regelmatig voorkomende *eengezinswoning* versus eenmaal *eengezinshuis*. *Huis* verwees altijd naar een fysiek, zelfstandig 'woongebouw met woonruimte voor één huishouden'.

Opvallend is verder dat de overige met *woning* samenhangende begrippen niet veel door tijdgenoten gebruikt werden. *Grondgebonden* kwam slechts enkele keren voor bij vakgenoten, bestuurders en voorlichters, en niet bij journalisten. *Vrijstaand* werd slechts enkele malen gebruikt door bestuurders, journalisten en voorlichters (en niet door vakgenoten). Het woord *villa* kwam alleen bij journalisten voor: zelfs vaker dan bij de ontwerpers; *urban villa* werd niet overgenomen.[1422] *Twee-onder-een-kap* werd slechts enkele keren gebruikt door vakgenoten, bestuurders en journalisten (en niet door voorlichters). De door de ontwerpers veel gebruikte *drijvende woning* kwam van alle met *woning* samenhangende begrippen nog het meeste voor bij tijdgenoten, vooral bij bestuurders. *Woonboot*, *woonark* en *woonschip* kwamen eveneens in ruime mate voor bij bestuurders en bij de andere tijdgenoten slechts enkele keren. *Gestapeld* kwam alleen bij bestuurders iets meer voor dan *grondgebonden*, maar opnieuw niet bij journalisten. De samenstelling *meergezinswoning* kwam alleen enkele keren bij bestuurders voor, in dezelfde vreemde betekenis van 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens', als antoniem van *eengezinswoning*. Ook het woord *appartement* kwam tot slot bij tijdgenoten niet heel veel voor, nog het meest bij bestuurders.

Wanneer we de woordenboeken vergelijken met het woordgebruik worden enkele ontwikkelingen zichtbaar. Om te beginnen had *huis* in de jaren negentig in de woordenboeken dezelfde vooral fysieke betekenis van "bouwwerk of bouwsel dat mensen tot woning dient" als in de jaren zestig en nu – dus ondanks de in de vorige hoofdstukken geconstateerde betekenisspecificatie waarbij de betekenissen 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' en 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' wegvielen en 'woongebouw met woonruimte voor één huishouden' als meest pregnante overbleef.[1423] Voorts leek (en lijkt) de fysieke, telbare en concrete betekenis inmiddels net zo goed op te gaan voor *woning*, zowel als zelfstandig en fysiek 'huis voor één huishouden' als als 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens'; niet voor niets maakte "verblijf" weliswaar nog onderdeel uit van de betekenis, maar was bij de Van Dale sinds de jaren zestig het abstracte "plaats om in te wonen" verdwenen en stond "huis" nu voorop.[1424] De overlap tussen beide begrippen is dus veranderd.[1425] Zoals we in het vorige hoofdstuk zagen, sluit het oorspronkelijke onderscheid tussen de woorden aan bij hun etymologie, maar in het werkelijke vakmatige en alledaagse gebruik lijkt de fysieke betekenis niet langer voorbehouden aan *huis*.[1426]

1421 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 75.

1422 De Haan, 2002; Het wordt pionieren in een winderig IJburg, 2002; Beusekamp, 2003; Kunst redt leegstaande villa, 2004; Heijmans, 2004a; Heijmans, 2004g; Heijmans, 2005a; Snoeijen, 1999; Haest & De Graaf, 2005; Milikowski & Hoekstra, 2011.

1423 Geerts & Heestermans, 1992, pp. 1206-1207; De Boer, 1992, pp. 491-492; De Boer, 2006, p. 464; Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Zie paragraaf 3.9.1 en 4.9.1.

1424 Geerts & Heestermans, 1992, p. 3611; De Boer, 1992, p. 1312; De Boer, 2006, p. 1316; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1425 Zie verder paragraaf 7.2.7.

1426 *Huis* gaat net als *huid* terug op een Indo-Europese wortel die 'bedekken, omhullen' betekent, terwijl *woning* via het werkwoord *wonen* terug te voeren is op de betekenis 'ergens verblijven; tevreden zijn'; zie: http://www.etymologiebank.nl.

In de woordenboeken was bij *eengezinswoning* de toevoeging van Van Dale "juister: *eengezinshuis*" uit 1961 in 1992 ook verdwenen; eraan toegevoegd werd "zonder onder- of bovenburen (en dikwijls met tuin)".[1427] *Eengezinshuis* stond in de jaren negentig in tegenstelling tot in de jaren zestig wel in de Van Dale, maar met als enige betekenis "*eengezinswoning*".[1428] Ook hier leken de rollen dus omgedraaid. *Meergezinswoning* stond (en staat) ook in de Van Dale, en had opvallend genoeg de betekenis van *meergezinshuis* uit de editie van 1961 overgenomen: "woonhuis waarin twee of meerdere woningen geheel of gedeeltelijk boven elkaar zijn gelegen".[1429] Ook dit wijst dus in de richting van de overname van de fysieke betekenis door *woning*. De genoemde definitie komt echter niet overeen met die van het CBS: volgens die instelling was een *meergezinswoning* immers een 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens', terwijl het in de Van Dale een 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' was.

Voor de overige woorden valt nog het volgende op. "*Vrijstaand*" stond sinds de jaren zestig al in de woordenboeken, inclusief de vaste combinatie "*vrijstaand huis*"; alleen in de Van Dale van 1992 ontbrak het lemma vreemd genoegd tijdelijk.[1430] Bij "*villa*" was geen betekenisverandering waar te nemen; de vaste verbinding *urban villa* stond (en staat) niet in de woordenboeken.[1431] Alhoewel het begrip *twee-onder-een-kap* al aan het eind van de negentiende eeuw voor het eerst is aangetroffen in het Nederlands (en bijvoorbeeld spaarzaam voorkwam in de reacties op het Plan Zuid), stond het in de jaren negentig ook nog niet in de woordenboeken; in de laatste edities is *twee-onder-een-kapwoning* wel opgenomen.[1432] Het woord *drijvend* stond wel in de woordenboeken, maar zoals te verwachten viel niet in een vaste combinatie met *woning*; wel opgenomen waren de samenstellingen *woonboot*, *woonark* en *woonschip*.[1433] Het woord *grondgebonden* stond in de jaren negentig nog niet in de woordenboeken; tegenwoordig staat het alleen in Van Dale, in de stedebouwkundige betekenis inclusief de combinatie "*grondgebonden appartement, woning*" (met als definitie paradoxaal genoeg "waarvan de benedenverdieping op de begane grond staat, geen appartement").[1434] Het vermoeden dat het bijvoeglijk naamwoord *gestapeld* meer jargon is wordt bevestigd door het feit dat de stedebouwkundige betekenis niet in de woordenboeken staat; hierin is als betekenis alleen 'metselwijze zonder specie' opgenomen.[1435] De hier gebruikte betekenis van *appartement* was in tegenstelling tot in de jaren zestig in 1992 ook in de woordenboeken doorgedrongen: in plaats van 'woning in een grotere woning' (bijvoorbeeld voor een vorst) vermeldden ze nu hetzij 'woning in een groter (woon)gebouw' of werd de betekenis "flat" (in de zin van 'flatwoning') toegevoegd.[1436]

Appartementen zouden uiteindelijk gerealiseerd worden op het Steigereiland tegen de IJburglaan aan en in enkele accenten in de Noordbuurt, in drie woongebouwen op de kop van het Grote Rieteiland, en als onderdeel van de blokken van het Haveneiland, waar ze gemengd werden met rijtjes eengezinswoningen (afbeelding 5.70). De rest van het Steigereiland en het Grote en het Kleine

1427 Geerts & Heestermans, 1992, p. 751; De Boer, 1992, p. 323; De Boer, 2006, p. 289; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1428 Geerts & Heestermans, 1992, p. 751; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1429 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1780; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1430 De Boer, 1992, p. 1269; De Boer, 2006, p. 1270; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1431 Geerts & Heestermans, 1992, p. 3393; De Boer, 1992, p. 1238; De Boer, 2006, p. 1237; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1432 De Boer, 2006, p. 1162; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; zie ook de appendix.

1433 Zie de appendix.

1434 Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1435 Zie de appendix.

1436 Geerts & Heestermans, 1992, p. 198; De Boer, 1992, p. 106; De Boer, 2006, p. 67; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; zie de appendix.

Rieteiland bestonden uit een menging van eengezinswoningen als rijtjeshuizen, twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande huizen. Op Rieteiland-Oost verrezen alleen vrijstaande woningen of villa's (afbeelding 5.70).

§ 5.9.2 *Voorzieningen*: *centrum*, *winkel*, *onderwijs*, *kantoor* en *bedrijf*

Omdat IJburg "een gemengde stadswijk" moest worden, werd aan de bebouwing die niet voor bewoning bedoeld was in alle plantoelichtingen ruim aandacht besteed.[1437] Dat gebeurde in (soms gecombineerde) paragrafen over de "*voorzieningen*" en over de "*kantoren* en *bedrijven*" (ook "bedrijvigheid" of "werken" geheten).[1438] Het uitgangspunt hierbij was "een aannemelijk evenwicht tussen spreiding en concentratie".[1439] In de NvU werd gekozen voor "drie *voorzieningencentra*" bij de openbaarvervoershalten: het "*hoofdcentrum*" of "*wijkwinkelcentrum*" in het Centrumgebied, een "*subcentrum*" op de westelijke kop van het Haveneiland en een op het Strandeiland (afbeelding 5.64 en 5.69).[1440] "*Onderwijs*" werd met "minimaal 10 *scholen*" gespreid en "sociaal-culturele" of welzijnsvoorzieningen als gezondheid en sport werden geconcentreerd op het Haveneiland en in het hoofdcentrum.[1441] "*Kantoren* en *bedrijven*" werden tot slot geconcentreerd gedacht op de kop van het Steigereiland en in "wisselzones" op het Haveneiland en het Strandeiland, daarnaast kwamen gemengde zones voor wonen en werken voor (afbeelding 5.64 en 5.69).

In de bijlage van de NvU werd het gebouwde programma verder uitgewerkt in "*onderwijs*", met "*basisonderwijs*" ("vier à vijf clusters [...] van 2 *scholen*") en "*voortgezet onderwijs*" ("één grote vestiging"), "*bedrijven*" ("30.000 m² vloeroppervlak"), "*kantoren*" ("vloeroppervlak van totaal 100.000 m²"), "*winkels* c.a." ("15.000 m²" voor het "*hoofdcentrum*" en "5000 m²" voor beide "*subcentra*"), "sociaal-culturele *voorzieningen*", met "peuterspeelzalen", "na-schoolse opvang", "kinderdagverblijven", drie "*welzijnscentra*" en een mogelijke "regio bibliotheek" (sic), "medische en sociaal-medische voorzieningen", "*cultuur*" ("ruimtes voor podiumkunsten"), "religie/levensbeschouwing", "maatschappelijke dienstverlening", "sport, recreatie en groen", en "overheid en nutsvoorzieningen".[1442]

In het SPvE voor het Haveneiland werden zowel de locaties als het programma gepreciseerd (afbeelding 5.65). In dit document en de latere plantoelichtingen werden telkens min of meer dezelfde woorden gebruikt voor de getekende objecten die het gebouwde programma aanduidden. Allereerst kwam het woord ***voorzieningen*** overal zeer veel voor, in alle plandocumenten. Een enkele keer werden ook specifieke samenstellingen gebruikt, zoals "*centrumvoorziening(en)*", "*wijkvoorziening(en)*",

1437 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 13.

1438 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 82-85; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 60-63; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 34-39; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74-76; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 24-25; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 9-10; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 14-15; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 13-14.

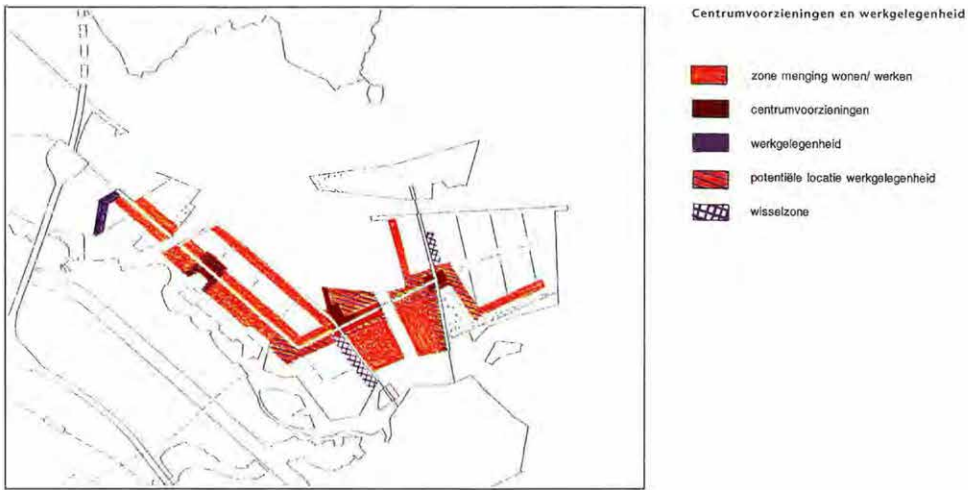
1439 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 82.

1440 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 83; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 60.

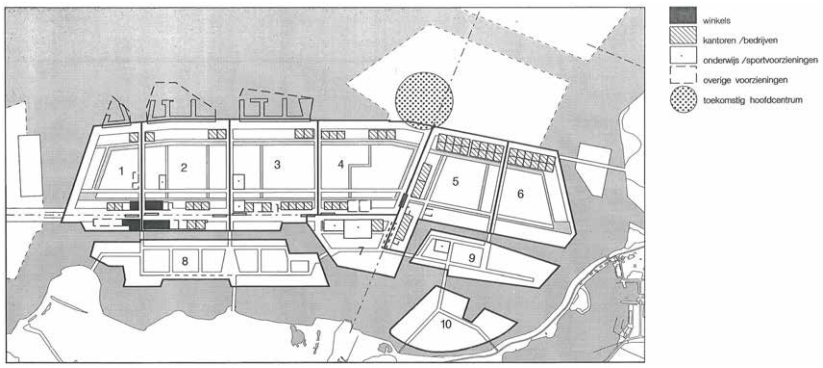
1441 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 82-83.

1442 Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1A-1K.

"*winkelvoorziening(en)*", "*welzijnsvoorziening(en)*", (vaak gecombineerd met) "*(sociaal-)culturele voorziening(en)*", "*sportvoorziening(en)*" en "*onderwijsvoorziening(en)*".[1443] Voor al deze voorzieningen werden vervolgens per groep specifieke woorden gebruikt, die hieronder kort worden besproken.



AFBEELDING 5.64 'Centrumvoorzieningen en werkgelegenheid' volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.



AFBEELDING 5.65 'Winkels en voorzieningen' volgens het SPvE 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.

Ten eerste kwam het woord "***centrum***" in de betekenis 'gebouw(encomplex) van samenkomst' ongeleed zeer veel voor.[1444] Er werden echter minstens zoveel samenstellingen mee gevormd, bijvoorbeeld naar de positie binnen IJburg "*hoofdcentrum*" en "*wijkcentrum*" versus "*subcentrum*" en

1443 "Centrumvoorziening(en)": Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 83, 84; Projectbureau IJburg, 1998a. pp. 5, 6; "wijkvoorziening(en)" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 13; "winkelvoorziening(en)" in: Projectbureau IJburg, 2000d, p. 6; "welzijnsvoorziening(en)" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 61; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 75; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 80; "(sociaal-)culturele voorziening(en)" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 48, 68, 83, Bijlage 1E; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 64; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 46; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 47, 74; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 14; "sportvoorziening(en)" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 47; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 41, 60, 62, 100; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 22; "onderwijsvoorziening(en)" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 48, 84, Bijlage 1A; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 41, 60; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 35.

1444 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 48, 57, 59, 83, 85; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 44, 47, 60, 61, 62, 63; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 36; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74, 76, 85; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 25; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 26, 27.

"*buurtcentrum*"; overigens kwamen deze op één citaat na alleen voor in de documenten tot en met het GSP.[1445] Een aparte positie werd ingenomen door de samenstelling "*winkelcentrum*", als synoniem voor het 'hoofdcentrum' (dan soms "*wijkwinkelcentrum*" genoemd) of een van beide 'subcentra' (dan ook aangeduid als "*buurtwinkelcentrum*").[1446] Uiteraard kwam ook het ongelede woord "***winkel***" veel voor in de plantoelichtingen, vooral in het ontwerp voor het westelijke Haveneiland.[1447]

Naar hun functie kwamen daarnaast nog de volgende samenstellingen op *-centrum* voor, meestal onder de noemer 'welzijn': "*voorzieningencentrum*", "*welzijnscentrum*", "*gezondheidscentrum*", "*zorgcentrum*", "*dienstencentrum*", "*jongerencentrum*", "*vrijetijdscentrum*" of "*Centrum voor Vrije Tijd*" (een van de gerealiseerde *solids* op het westelijke Haveneiland), "*sportcentrum*" en "*activiteitencentrum*".[1448] "*Welzijn*" zelf kwam echter te weinig voor om een hoofdbegrip genoemd te worden.[1449] Wel werden onder die noemer nog andere specifieke voorzieningen genoemd, zoals in ruime mate "*kinderdagverblijf*", regelmatig "*kinderopvang*" en "*peuterspeelzaal*", en een enkele keer "*naschoolse opvang*" en "*crèche*"; voorzieningen die veelal bij de scholen of een welzijnscentrum werden gepland. Aan "*cultuur*" werd in de plantoelichtingen relatief weinig aandacht besteed; behalve de al genoemde samenstellingen met *-voorziening(en)* kwam het woord amper voor.[1450] Naast de eerder genoemde sportvelden werd er in de NvU verder rekening gehouden met gebouwde sportvoorzieningen, in de vorm van "een grote en een kleine *sporthal*".[1451] In bijna alle plandocumenten werd het ongelede woord "*sport*" gebruikt, en regelmatig ook het woord "*sporthal*".[1452]

1445 "Hoofdcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 83, 84, 85; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 60, 61, 62, 63, 86; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 34, 35, 37, 39; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 76, 85; "wijkcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 78, Bijlage 1D, 1E; "subcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 83, 85; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 86; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 58; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 24; "buurtcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 93, 94; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 61; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 35.

1446 "Winkelcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 45, 49, 88; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 20, 90; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 37; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74, 76; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 17, 20; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 14;"wijkwinkelcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 83; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 60; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 35; "buurtwinkelcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 60, 97, 100; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 61, 64; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74, 88; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 14.

1447 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 48, 57, 79, 82, 83, 84, 85, 95, 99, Bijlage 1D; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 17, 41, 47, 60, 61, 62, 63, 67, 100; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 20, 30, 34, 35, 36, 37, 47, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 47, 74, 75, 77, 85, 87; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 29; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 10, 25, 26, 34, 43, 64, 69, 81; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 24, 66; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 15, 27.

1448 "Voorzieningencentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 83, 84, 85; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 26, 36; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 32; "gezondheidscentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, p. 84; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 61; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 36; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 75, 76; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 81; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 70; "welzijnscentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1E4; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 62; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 36; "zorgcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 72; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 8, 11; "dienstencentrum" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 62; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 72, 76; "jongerencentrum" in: Projectbureau IJburg, 1997a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 76; "vrijetijdscentrum" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 74; "Centrum voor Vrije Tijd" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 26, 34; "sportcentrum" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 75; "activiteitencentrum" in: Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 75, 76.

1449 Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1E4; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 61; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 35; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74, 75; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 43.

1450 Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1G; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 61; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 34, 36.

1451 Projectbureau IJburg, 1996c, p. 62.

1452 "Sport" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 84, 85, 95, 99, Bijlage 1J1; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 61, 62; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 34, 36, 37; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 71, 75; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 15, 25; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 34, 43; "sporthal" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 47, 85; Projectbureau IJburg, 1996c , p. 62; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 36; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 71, 74, 75; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 15, 22, 24, 25, 51, 53.

Onder de veel voorkomende verzamelnaam "***onderwijs***" werden voorts de weinig verrassende termen "*basisonderwijs*", "*voortgezet onderwijs*", "*basisschool*", "*middelbare school*", "*VO-school*" en vooral het ongelede woord "*school*" erg veel gebruikt.[1453] Deze functie kreeg veel meer aandacht dan in de ontwerpen voor het Plan Zuid en de Bijlmermeer. Ten opzichte van de NvU werd het programma enigszins aangepast: in het SPvE voor het Haveneiland werd gerekend met "4 à 5 basisscholen" (afbeelding 5.65 en 5.69).[1454] In het SPvExtra werd dit aantal uitgebreid tot zes, om in het GSP weer teruggebracht te worden tot vijf.[1455] Het Steigereiland kreeg in het SPvE een extra basisschool en in het SP zelfs twee.[1456]

"***Kantoren***" en "***bedrijven***" werden in de meeste plantoelichtingen tot slot in een adem genoemd en kwamen erg veel voor.[1457] Ze werden gepland in het westen van het Steigereiland, het noordoosten van het Haveneiland en op het Strandeiland (afbeelding 5.69). Een bijzondere groep bedrijven werd gevormd door "*horeca*", ofwel door de begrippen "*hotel*", "*restaurant*" en "*café*", die oorspronkelijk waren gedacht aan de haven tegen het centrum aan en bij het strandpark, en later (ook) in het Sluishuis en in de Zuidbuurt op het Steigereiland; de woorden kwamen echter niet vaak genoeg voor om ze hoofdbegrippen te noemen.[1458]

Tijdgenoten gebruikten de hier genoemde hoofdbegrippen in minder of meerdere mate ook. *Voorzieningen* kwam het meeste voor, zelfs bij journalisten en voorlichters (het lijkt dus geen jargon meer). *Centrum* kwam iets minder voor; ook de samenstellingen *hoofdcentrum*, *wijkcentrum*, *subcentrum* en *buurtcentrum* werden gebruikt, vooral door bestuurders. Opvallend genoeg kwam

1453 "Onderwijs" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 82, 83, 84, Bijlage 1A; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 60, 61, 62, 100; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 34, 35; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 47, 74, 76; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 24; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 10, 63; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 13, 25, 43; "basisonderwijs" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1A2; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 100; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 31, 35, 36, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74, 87; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 13, 22, 25, 53; "voortgezet onderwijs" in: Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 1A3; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74, 75, 85; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 22, 25; "basisschool" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 86; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 14, 21, 24, 25, 43; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 14, 28, 33, 58, 66; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 22, 25; "middelbare school" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 19; "VO-school" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 7, 15, 22, 24, 25, 30, 32, 42, 47, 51, 53, 58; "school" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 84, 88; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 14, 60, 61, 63; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 36; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74, 75; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 15, 24; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 26, 34; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 8, 11, 14, 28, 29, 30, 33, 56, 58; Atelier CDS, 2001, p. 119; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 7, 13, 14, 22, 25, 26, 42, 47, 53.

1454 Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 60-61.

1455 Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 34-35; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 74-75.

1456 Projectbureau IJburg, 1999b, p. 24; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 14.

1457 "Kantoor" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 8, 41, 44, 47, 48, 80, 85, 95, 96, 99, Bijlage 1C; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 20, 21, 26, 36, 41, 60, 61, 62, 63, 67, 100; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 20, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 47, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 32, 74, 75, 76, 77, 87; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 14, 25, 29; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 10, 43, 64, 78; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 11, 14, 15, 21, 28, 30, 33, 63, 66; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 10, 13, 14, 15, 18, 22, 24, 26, 41, 47, 49, 51, 52, 57.

1458 "Horeca" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 9, 44, 46, 50, 83, 84; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 10, 60; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 35, 36, 74; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 17, 25, 43; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 14, 15, 17, 21, 29, 33, 66; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 14, 24, 26; "hotel" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 47, 48, 49, 58; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 22; "restaurant" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 48, 49; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 20; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 26; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 6, 26, 27; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 24; "café" in Projectbureau IJburg, 1996b, 48; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 47; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 6, 8, 10, 14, 22, 23, 26, 27; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 24.

alleen bij journalisten de 'gebouwde' betekenis slechts enkele keren voor, veel minder dan de betekenis 'binnenstad'. Ook *winkelcentrum* werd slechts enkele keren door tijdgenoten gebruikt; het ongelede woord *winkel* werd iets meer gebruikt. Ook *welzijn* werd vooral regelmatig door bestuurders gebruikt, terwijl het bij vakgenoten, journalisten en voorlichters in het geheel niet voorkwam. Kennelijk werd (en wordt) het vooral als een 'bestuurlijk' woord gezien. *Sporthal* werd alleen enkele keren door bestuurders en een keer door voorlichters gebruikt. *Onderwijs* kwam ook alleen in zeer ruime mate voor bij bestuurders; bij vakgenoten en voorlichters slechts enkele malen, en bij journalisten helemaal niet. Voor *school* inclusief samenstellingen gold hetzelfde, behalve dat voorlichters dit woord ook in ruime mate gebruikten. Dat werkgelegenheid geen centrale positie in de plannen innam, blijkt ook uit de reacties van tijdgenoten. Het woord *kantoor* kwam nog in ruime mate voor bij bestuurders en veel minder bij de andere tijdgenoten. *Bedrijf* werd iets meer gebruikt door tijdgenoten. Tot slot: het woord *horeca* en de onderdelen ervan kwamen geen van alle veel voor bij tijdgenoten, op "*horeca*" zelf na, in de uitwerkingen van de bestemmingsplannen.[1459] Samenvattend kan nog worden opgemerkt dat het opvallend is dat er voor de verschillende gebouwde programmaonderdelen door tijdgenoten praktisch geen alternatieve woorden werden gebruikt; waarschijnlijk bestond er een grote consensus over deze woorden.

In de Van Dale uit 1992 was voor *voorziening* de hier bedoelde 'stedebouwkundige' betekenis "instelling" ook toegevoegd ten opzichte van 1961; Koenen bleef in zijn omschrijvingen echter vrij abstract ("het voorzien" en "maatregel").[1460] In de woordenboeken had de 'gebouwbetekenis' van *centrum* sinds de jaren zestig in ieder geval een zelfstandige en voorname positie gekregen in de definitie; Van Dale sprak (en spreekt) in dezen nog vrij abstract over een "instelling, gebouw of plaats van samenkomst", terwijl Koenen daarnaast zelfs als betekenis opnam (en nog steeds opneemt) "gespecialiseerde winkel met een zeer groot assortiment".[1461] In tegenstelling tot in de jaren zestig stonden in de jaren negentig ook enkele samenstellingen in de woordenboeken, zoals *gezondheidscentrum*, *jongerencentrum*, *wijkcentrum* en *buurtcentrum* – de laatste twee echter niet in planologische zin maar als 'sociaal-cultureel gebouw' en 'buurthuis'.[1462] Het woord *winkel* had in de woordenboeken sinds de jaren zestig overigens geen veranderingen ondergaan.[1463] Het gebruik van *welzijn* door bestuurders sloot aan bij de woordenboeken, die als betekenis louter "gezondheid" opnamen (en opnemen).[1464] *Sporthal* stond inmiddels ook in de woordenboeken.[1465] *Onderwijs* was in de woordenboeken amper gewijzigd: "onderricht" of "overdracht" stonden centraal in de definities.[1466] *Kantoor* kreeg in de jaren negentig in beide woordenboeken als aparte betekenis "kantoorgebouw" of "bedrijfsgebouw"; hetgeen dertig jaar eerder nog niet het geval was.[1467] In de woordenboeken was de betekenis 'zaak' van *bedrijf* meer op de voorgrond komen te staan.[1468] De woorden *horeca*, *hotel*, *restaurant* en *café* kenden geen nieuwe betekenissen in de woordenboeken.[1469]

1459 B en W Amsterdam, 2000c; B en W Amsterdam, 2000f; B en W Amsterdam, 2001a; B en W Amsterdam, 2001c; B en W Amsterdam, 2001d; B en W Amsterdam, 2002c.

1460 Geerts & Heestermans, 1992, p. 3470; De Boer, 1992, p. 1263; De Boer, 2006, p. 1264; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1461 Geerts & Heestermans, 1992, p. 525; De Boer, 1992, p. 226; De Boer, 2006, p. 191; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1462 Zie de appendix.

1463 Geerts & Heestermans, 1992, pp. 3593-3594; De Boer, 1992, p. 1307; De Boer, 2006, p. 1310; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1464 Geerts & Heestermans, 1992, pp. 3558-3559; De Boer, 1992, p. 1295; De Boer, 2006, p. 1297; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1465 Zie de appendix.

1466 Geerts & Heestermans, 1992, p. 2029; De Boer, 1992, p. 781; De Boer, 2006, p. 763; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1467 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1366; De Boer, 1992, p. 553; De Boer, 2006, p. 528; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1468 Geerts & Heestermans, 1992, p. 279; De Boer, 1992, p. 137; De Boer, 2006, p. 98; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1469 Zie de appendix.

Over de realisatie tot nu toe valt het volgende te zeggen (afbeelding 5.70). De meeste winkels werden zoals gepland gerealiseerd in het westen van Haveneiland-West (het eerste subcentrum); daarnaast zijn vooruitlopend op het Centrumeiland winkels gevestigd in het noordelijke gedeelte van de Pampuslaan. De verschillende welzijnscentra werden tot nu toe deels gespreid en deels geconcentreerd gerealiseerd. Op het Haveneiland werden uiteindelijk twee sporthallen gebouwd: een in het 'Centrum voor Vrije Tijd' aan het Ed Pelsterpark en een in de middelbare school aan de Pampuslaan. Tot 2018 verrezen er in totaal negen basisscholen – twee op het Steigereiland, twee op Haveneiland-West, een op het Grote Rieteiland en vier op Haveneiland-Oost – en een middelbare school bij de overgang van de IJburg- in de Pampuslaan. Uiteindelijk kwamen de meeste bedrijven inderdaad terecht op de kop van het Steigereiland en tevens verspreid langs de IJburg- en de Pampuslaan, en aan de Cas Oorthuys- en Bert Haanstrakade. Kantoren werden ook verspreid gerealiseerd; de voornaamste concentraties bevinden zich nu in de buurt van het winkelcentrum op het Haveneiland-West en van het toekomstige Centrumeiland.

§ 5.9.3 *Blok* en *laagbouw*

Voor de bebouwingstypologie werden in de plantoelichtingen meerdere richtlijnen gegeven, zowel in paragrafen over de 'structuur', de 'occupatiestrategie' of de 'ruimtelijke uitwerking' als in aparte paragrafen over het "woningbouwprogramma".[1470] Daarbij vallen twee fasen te onderscheiden, in ieder geval voor het Haveneiland: tot en met het GSP werd vooral over de verschillende dichtheden geschreven en over de menging van woningtypen en het onderscheid in woonmilieus (bijvoorbeeld tussen het hoge 'exterieur', het lagere 'interieur', en de suburbane Rieteilanden); daarna ging het met name over de structuur van blokken in het raster. Uiteraard werd vanaf de NvU ook veel geschreven over de menging van de verschillende prijsklassen *sociale huur*, *middensegment* en *vrije sector*.[1471]

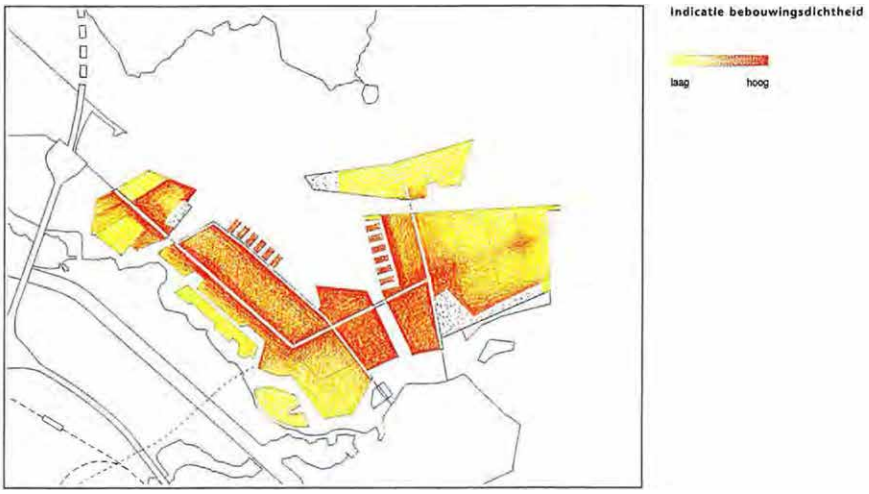
In de NvU stonden vooral de "gedoseerde differentiatie" en de "zonering van dichtheden" centraal: "hogere dichtheden […] in een band langs de openbaarvervoerlijnen bij de voorzieningenconcentraties en langs een aantal openbare oevers" met een "bandbreedte 50-100 w/ha", "lagere dichtheden […] op de Rieteilanden aan de beschutte kant van het eilandenrijk […] en op het Buiteneiland" met een "bandbreedte 25-50 w/ha", en "voor de tussenliggende gebieden […] gemiddelde dichtheden" met een "bandbreedte 25-80 w/ha" (afbeelding 5.66 en 5.69).[1472] Dit leverde een woningbouwprogramma op van in totaal 306,9 hectare, waarvan 7,5 procent als "*woonboot*" of "*platform*", 7,9 procent als overig "*vrijstaand*" of "*2 onder 1 kap*" (samen 15,4 procent in 'open verkaveling'), 43,4 procent als "*rijtjeswoning*", "*herenhuis*" of "*patiowoning*", en de rest, 41,1 procent, in gestapelde vorm (samen 84,5 procent in 'gesloten verkaveling').[1473]

1470 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 79-81; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 56-59; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 30-33; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 71-73; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 22-23; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 9, 13; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12-13; Atelier CDS, 2001, pp. 36-37; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 12-13.

1471 Omdat dit een zaak van de consortia was en deze woorden niet direct naar getekende objecten verwezen, worden ze hier buiten beschouwing gelaten. Zie echter paragraaf 5.3.9 en 5.3.12.

1472 Projectbureau IJburg, 1996b, p. 80.

1473 Projectbureau IJburg, 1996b, Bijlage 2.



AFBEELDING 5.66 'Indicatie bebouwingsdichtheid' volgens de NvU 1996 door Palmboom, Van den Bout en Feddes.

In het SPvE voor het Haveneiland werd dit uitgewerkt door onderscheid te maken in van zuid naar noord een "waterwereld" (rondom de "groene tunnel"), "stadskavels" (aan de IJburglaan), "binnenwereld", en "maritieme wereld" (aan de "boulevard").[1474] Hiervan werd een 'proefverkaveling' met vooral open bouwblokken opgenomen, evenals verschillende vogelvluchtschetsen (onder andere afbeelding 5.67 links). Deze "occupatiestrategie" bleef feitelijk van kracht tot en met het GSP (waarin deze "ruimtelijk raamwerk" werd genoemd).[1475]

In de plandocumenten voor het Steigereiland draaide het zoals gezegd vanaf het begin om "*drijvende woningen*", die op het land werden aangevuld met rijtjes "*herenhuizen*" en "*vrijstaande huizen*" langs de voor- en achterstraten in de Zuidbuurt, en met "*patiowoningen*" en "*dijkwoningen*" in de Noordbuurt (zie voor deze woningtypen paragraaf 5.9.1); de laatste werden in het SP vervangen door "kleine, dicht op elkaar geplaatste *bouwblokken*".[1476]

Dat laatste woord kwam al voor in de eerdere plantoelichtingen, maar nam pas echt een hoge vlucht vanaf het ontwerp van Schaap, Claus en Van Dongen (en tevens in het SP voor het Steigereiland). Op het Haveneiland werd de "ruimtelijke uitwerking" immers radicaal veranderd door het onderscheid tussen een hoog 'exterieur' en een laag 'interieur' op te heffen ten gunste van het "raster" met "*blokken*" van 175 meter lang en 60, 70, 80 of 90 meter breed, die niet op standaardwijzen konden worden uitgewerkt; architecten werden gestimuleerd op zoek te gaan naar 'moeilijke' oplossingen (zie afbeelding 5.27).[1477]

1474 Projectbureau IJburg, p. 31.

1475 Projectbureau IJburg, 1996c, p. 23; Projectbureau IJburg, 1997a, p. 31; Projectbureau IJburg, 1998a, p. 6.

1476 Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11-12, 18-19 ; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 16, 28.

1477 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 16.

Door de toepassing op het Haveneiland en het Steigereiland werd "***blok***" uiteindelijk een van de belangrijkste begrippen aangaande de wijze van bebouwing, vooral vanaf 1999; in ongelede vorm kwam het zeer veel voor.[1478] Daarnaast kwam uiteraard de samenstelling "*bouwblok*" in ruime mate voor, en enkele keren "*woonblok*" en "*stadsblok*".[1479] Voor het Sluishuis op het Steigereiland werd tot slot soms de term "*sculpturaal blok*" gebruikt.[1480] Opvallend genoeg kwamen de woorden *blok* en *bouwblok* in geen van de citaten voor in combinatie met *open* of *halfopen* (terwijl de voorbeelduitwerkingen van bijvoorbeeld het SPvE voor het Haveneiland dit type wel toonden). Ook de bij de Bijlmermeer gebruikte betekenis van 'flat' kwam overigens niet meer voor. "*Gesloten bouwblok*" kwam wel voor, maar slechts drie keer.[1481] Daarnaast werd in het GSP en het SP voor het Haveneiland-Oost de term "*aaneengesloten* (*be*)*bouwen*/*bebouwing*" gebruikt, die ook al bij Berlage voorkwam.[1482]

In de gevallen dat *(bouw)blok* zonder toevoeging voorkwam duidde het hetzij op de gesloten, fysieke vorm in drie dimensies, hetzij op de begrenzing van het blok in het platte vlak, als privaat 'eiland' in het netwerk van openbare ruimten.[1483] Dat laatste sluit aan bij de toelichting in het boek van 'Atelier CDS', waarin de "randen aan de straat" "formeel" werden genoemd en de blokken zelf ook "velden": "De velden zijn daarmee veel ruimer dan het standaard bouwblok van circa 40x60 meter. [...] De velden kunnen op allerlei manieren ingevuld worden. Met een aantal bouwblokken, één blok met een binnenhof of -straat of een andere combinatie van bebouwing en open ruimte."[1484] Hiermee zou op twee niveaus variatie ontstaan, "tussen de verschillende blokken" en: "In de blokken ontstaat de variatie door de mix van het programma én de uitwerking van het blok door meerdere architecten. Op de lange termijn is deze planvorm zeer geschikt om veranderingen op te nemen. Delen van blokken of gehele blokken kunnen in de loop van de tijd veranderen."[1485]

Een door Claus en Van Dongen geïntroduceerd begrip was "*solid*"; dit Engelse woord voor een 'vaste, driedimensionale vorm' werd gebruikt voor een bouwvorm die in de "appendix" van het SP werd omschreven als "markante gebouwen [...] forser en hoger dan de andere bouwblokken: 6 tot 8 verdiepingen" en in het artikel van de ontwerpers in *OASE* als "loft-achtige structuren met vrij indeelbare vloervelden en hoge verdiepingen".[1486] Er waren er in totaal zeven gepland op het gehele

1478 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 42, 44, 91; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 48; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 8, 18; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 45, 53; Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 11, 18, Bijlage 1; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 3, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 33, 34, 37, 44, 45, 55, 59, 60, 67, 68, 76; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 6, 16, 19, 20, 21, 22, 24, 28, 56; Atelier CDS, 2001, pp. 37, 42, 46, 47, 51, 81, 85, 91; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 7, 9, 11, 12, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 37, 41, 43, 49, 51, 53, 57, 58, 61, 62, 63.

1479 "Bouwblok" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 44, 78, 85, 86, 90; Projectbureau IJburg, 1996c, p. 50; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 14, 29, 39; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 16, Bijlage 1; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 5, 7, 10, 13, 18, 19, 20, 34, 44, 45, 53, 55, 60, 63, 65, 67, 68, 69, 76; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 3, 16, 20, 33, 62, 68, 69; Atelier CDS, 2001, pp. 42, 46; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 9, 11, 23, 24, 32, 42, 45, 47, 53, 58, 59, 60, 61, 62, 63; "woonblok" in: Projectbureau IJburg, 1998a, p. 16; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 55, 63; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 52; "stadsblok" in: Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 45, 59.

1480 Projectbureau IJburg, 1999b, pp. 9, 10; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 6.

1481 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 34; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 61.

1482 Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 12, 18, 22, 26, 30, 34, 38, 42; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 11; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, p. 58.

1483 Zie voor dit begrip: Heeling, Meyer, Westrik, 2002, p. 15.

1484 Atelier CDS, 2001, p. 46.

1485 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 13.

1486 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 76; De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000, pp. 88-89.

Haveneiland (afbeelding 5.27).[1487] Het woord "*solid*" kwam echter alleen voor in de plantoelichtingen van het trio, en in het ontwerp voor het oostelijke Haveneiland slechts nog als "*nutssolid*"; in totaal echter te weinig om het een hoofdbegrip te noemen.[1488]

Een laatste woord op het vlak van de bebouwingstypen dat wel als hoofdbegrip kan worden aangemerkt is ***laagbouw***; een term die uiteraard raakvlakken vertoont met enkele woningtypen uit paragraaf 5.9.1. In de complete plantoelichtingen kwam "*laagbouw*" veel voor; op het boek van 'Atelier CDS' na stond het in alle documenten.[1489] Het ontwerp voor het westelijke Haveneiland vermeldde in de "appendix" de volgende definitie: "individueel ontsloten woningen waaronder of waarboven geen andere woning of bedrijfsruimte wordt gesitueerd".[1490] Hiermee leek het dus synoniem te zijn aan *grondgebonden*, maar het woord werd ook gebruikt voor de losse, niet-bouwbloksgewijze bebouwing, bijvoorbeeld op de Rieteilanden en op het Steigereiland (afbeelding 5.69). In die zin stond het tegenover "middelhoogbouw" en "hoogbouw", termen die echter slechts twee en een keer voorkwamen en dus zeker geen hoofdbegrippen waren.[1491]

Wanneer we tot slot bekijken in hoeverre de bebouwingswijzen werden behandeld in de teksten van tijdgenoten dan valt het volgende op. Allereerst kwamen *blok* en *bouwblok* ook erg veel voor, bij alle soorten commentatoren. Alleen bij bestuurders kwam *bouwblok* meer voor dan *blok*, mogelijk omdat dit een concreter woord was. Het bedachte woord *solid* kwam slechts een enkele keer voor bij de verschillende tijdgenoten, behalve bij voorlichters, en bij journalisten alleen in de uitleggende vorm *solidgebouw*. *Laagbouw* werd hooguit regelmatig gebruikt door bestuurders.[1492]

In de woordenboeken kenden de woorden *blok* en *bouwblok* geen ontwikkeling sinds de jaren zestig (het laatste ontbrak en ontbreekt nog steeds in Koenen).[1493] Het voor de gelegenheid bedachte woord *solid* stond uiteraard in geen enkel woordenboek. *Laagbouw* werd door alle woordenboeken vermeld, zonder betekenisontwikkeling, behalve dan dat er in de Koenen uit 1966 nog "naar het Duits" bijstond.[1494]

Zoals we in paragraaf 5.9.1 al zagen, werd de *laagbouw* uiteindelijk conform de vroege plannen gerealiseerd op de Rieteilanden en grote delen van het Steigereiland (afbeelding 5.69 en 5.70). Langs de IJburglaan kwam op het Haveneiland echter eveneens bebouwing van drie lagen voor (eengezinswoningen in rijtjes). De gerealiseerde *blokken* van het raster vertonen inderdaad een menging van woning- en ontsluitingstypen: *eengezinswoningen* en *appartementen* in *gestapelde* bouw met enkele accenten in *hoogbouw* , dat wil zeggen vanaf vijf bouwlagen (afbeelding 5.70).

1487 Atelier CDS, 2001, p. 110.

1488 "Solid" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 13, 19, 22, 25, 27, 34, 43, 78; Atelier CDS, 2001, pp. 51 53, 110, 111; "nutssolid" in: Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 22, 51.

1489 Projectbureau IJburg, 1996b, pp. 43, 45, 56, 81, Bijlage 2; Projectbureau IJburg, 1996c, pp. 42, 43, 47, 56, 57, 58, 59, 101; Projectbureau IJburg, 1997a, pp. 18, 30, 31, 32, 33, 61; Projectbureau IJburg, 1998a, pp. 5, 26, 71, 87; Projectbureau IJburg, 1999b, p. 22; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, pp. 22, 76; Projectbureau IJburg, 2000d, pp. 12, 13, 21, 27, 28, 30, 33, 44, 60, 68, 70; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 2003, pp. 7, 9, 42.

1490 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten, 1999, p. 76.

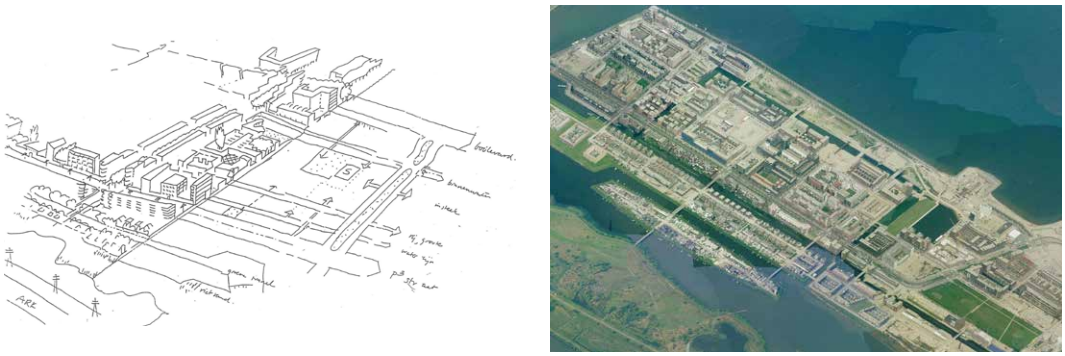
1491 "Middelhoogbouw" in: Projectbureau IJburg, 1996c, p. 47; Projectbureau IJburg, 2000d, p. 12; "hoogbouw" in: Projectbureau IJburg, 2000d, p. 12.

1492 Geerts & Heestermans, 1992, p. 1594; De Boer, 1992, p. 625; De Boer, 2006, p. 601; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

1493 Geerts & Heestermans, 1992, p. 400; De Boer, 1992, p. 183; De Boer, 2006, p. 146; Den Boon & Hendrickx, 2015, online; zie ook de appendix.

1494 Drewes, 1966, p. 581; Geerts & Heestermans, 1992, p. 1594; De Boer, 1992, p. 625; De Boer, 2006, p. 601; Den Boon & Hendrickx, 2015, online.

Omdat de architectuur echter meestal per blok gelijkgetrokken werd (de architectonische eenheid viel samen met de stedebouwkundige eenheid), heeft dit programmatische (functionele) uitgangspunt niet tot een (te) grote variatie in (ruimtelijk) beeld geleid (afbeelding 5.68).[1495] Door de constructieve beperking van de aanwezige parkeergarages en door de ingewikkelde eigendomssituatie is het overigens de vraag of het plan flexibel is aan te passen.[1496] Verder is het opvallend dat de smalste blokken, die van 60 meter tussen Binnengracht en 'boulevard', nog voor de helft onbebouwd zijn gebleven; mogelijk was de opgave hier té moeilijk (afbeelding 5.68). Van de zeven geplande *solids* zijn er op dit moment overigens ook slechts drie gerealiseerd – het Centrum voor Vrije Tijd, een *solid* aan de zuidkant van de haven en de middelbare school – en een voor de helft (op de westkop).



AFBEELDING 5.67 De 'occupatiestrategie' van het Haveneiland en de Rieteilanden volgens het SPvE 1996 (links), met van zuid naar noord 'waterwereld', 'P³-straat', 'stadskavels', 'binnenwereld' en 'maritieme wereld', en uitgevoerd in 2013 (rechts), met vrijstaande en rijen bebouwing op de Rieteilanden en blokken op het Haveneiland, gezien vanuit het zuiden.



AFBEELDING 5.68 Maquette van het Haveneiland met de geplande verdeling van architecten per blok 2000 (links), en uitgevoerd in 2015 (rechts), gezien vanuit het oosten.

1495 Zie de architectenverdeling in: ARCAM, 2003-2009.

1496 Nycolaas, 2015, pp. 148-153.



AFBEELDING 5.69 Plananalyse ontwerp 1996: typen bebouwing.

hogere dichtheden, met kantoren en bedrijven (bruin)
wonen op land, normale dichtheden (beige)
lagere dichtheden en drijvende woningen (olijfgroen)
hoofdcentrum (oranje)
subcentrum (geel)
scholen (blauw)
kantoren (paars)
bedrijven (grijs)



AFBEELDING 5.70 Plananalyse realisatie 2015, met wijzigingen: typen bebouwing.

appartementen in (gesloten) *hoogbouw* (donkerbruin)
appartementen in (gesloten) *gestapelde bouw* (bruin)
eengezinswoningen in (gesloten) *rijtjeshuizen* (beige)
twee-onder-een-kapwoningen, *vrijstaande woningen* of *villa's* (olijfgroen)
openbare gebouwen of *voorzieningen* (rood)
buurtwinkelcentrum of *winkels* (geel)
scholen (blauw)
kantoren (paars)
bedrijven (grijs)

§ 5.10 Bevindingen

Wat bij de vergelijking van de casus IJburg met de Bijlmermeer en het Plan Zuid direct in het oog springt is het grote aantal bronnen. Deze vormen een weerslag van een lang en ingewikkeld ontwerp- en besluitvormingsproces, waarin geen van de actoren vanzelfsprekend het primaat had. De wens vanuit de politiek om middels het met het Plaberum verplichte aantal producten het planproces nauwgezet te volgen én tegelijkertijd de uitvoering voor een groot deel over te laten aan 'de markt' heeft geleid tot een bijna onontwarbare kluwen van plandocumenten met dito stedebouwkundige regels. Desondanks is in dit casusonderzoek geprobeerd de belangrijkste getekende objecten en de woorden die daarvoor gebruikt zijn naar boven te halen, om antwoord te krijgen op de drie deelvragen uit dit onderzoek.

§ 5.10.1 Het woordgebruik van de ontwerpers en extra planinzichten

In antwoord op de eerste deelvraag kan vastgesteld worden dat met name de vroege plantekeningen van IJburg schetsmatig van aard waren en de nadruk legden op de kleuren groen en blauw, in combinatie met voor het tweede en derde betekenisveld weinig concrete begrippen in de vorm van metaforen en (soms niet de lading dekkende) archetypen.

Het eerste betekenisveld, de structuur van de stadsplattegrond, vertoonde duidelijke verschillen met de eerdere casussen, met name qua rol van het *landschap*. In lijn met de tijdgeest werd dat begrip bij het ontwerp voor IJburg zowel in tekening als in tekst omarmd, inclusief het *(onder)waterlandschap*; om maar aan te tonen dat IJburg een goede invulling van het IJmeer was. Dat ook het gecreëerde landschap een doorslaggevende rol kon gaan spelen bij de latere ontwerpbeslissingen (de nieuwe eilanden zelf als gegeven en landschappelijke inspiratie) is een eerste extra planinzicht. Aan het woord *stad* werden nog steeds drie betekenissen toegekend – geheel Amsterdam, de nieuwe uitbreiding en in conceptuele zin 'woonomgeving' – maar de eerste en de derde waren nu het belangrijkste. Daarnaast was het relatief jonge begrip *regio* in opkomst; overigens zonder een duidelijke afbakening. Wat betreft de begrippen voor de onderdelen van de stad had *binnenstad* een constante betekenis, maar nam het gebruik van *centrum* in de betekenis 'binnenstad' af (ten gunste van de betekenis 'gebouw(encomplex) van samenkomst', zie de bevindingen voor het derde betekenisveld). *Stadsdeel* werd nog steeds gebruikt om IJburg als te onderscheiden 'deel van een stad' mee aan te duiden, maar de bestuurlijke betekenis als een van de zestien officiële *stadsdelen* kreeg de overhand. Vinex-wijk IJburg werd dan ook het meest aangeduid met *wijk*, dat inmiddels ook in de woordenboeken een duidelijk ruimere betekenis had dan *buurt*; hét woord waarmee delen van de eilanden van IJburg door iedereen werden aangeduid, maar zonder concrete afmetingen.

De compositie van de stadsplattegrond is bij IJburg te verklaren uit een combinatie van het landschap met een raamwerk dat bepaald werd door dichtheidszones en hiërarchische openbare ruimten; hetgeen ons brengt bij het tweede betekenisveld. Bovenaan in de hiërarchie stonden de *hoofdwegen*, een term die al snel werd vervangen door concretere benamingen: de *boulevard* op de noordwestoever van het Haveneiland kreeg uiteindelijk de naam *kade* (ondanks de uitvoering met een talud van basaltblokken), de centrale stadsstraat werd op het Steigereiland *Steigerdam* genoemd en op het Haveneiland *IJburglaan*, en de *stadsas* op het Haveneiland *Pampuslaan*; met *laan* dus net zoals bij het Plan Zuid in de betekenis 'stadsboulevard'. Qua *secundaire straten* waren op het Steigereiland en het Haveneiland respectievelijk een en vier *dwarslanen* voorzien; op het Steigereiland kreeg

deze later gezelschap van een *verbindingslaan*, en op het Haveneiland werden ze metaforisch *vizier* genoemd (waarvan er drie overbleven). Hun naamgeving was overigens niet geheel consequent: op het Steigereiland gingen ze *dijk* en *laan* heten (wel in overeenstemming met hun ligging aan water en profiel met bomen), maar op het Haveneiland een keer *laan* en twee keer *straat* voor hetzelfde profiel van 30 meter breed. Op het laagste niveau, dat van de *woonstraten*, werden in het gridplan voor het Haveneiland 22,4 meter brede *parallel-* en *dwarsstraten* ingevoerd, alle met bomen, feitelijk tussen het secundaire en tertiaire niveau in. Omdat ook de *vizieren* exact werden overgenomen en omdat de blokdiepte van noord naar zuid toenam, was het 'neutrale grid' dus niet geheel neutraal; een tweede extra planinzicht. Op het Steigereiland werden enkele smallere *lanen* met bomen getekend en vooral *straten* zonder bomen. Aldus kon het woord *laan* naar drie verschillend getekende objecten verwijzen: 'groene stadsboulevard', 'groene dwarsverbinding' en 'groene woonstraat', maar de laatste kon net zo goed *straat* genoemd worden: beide typen liepen dus door elkaar. Hetzelfde gold voor de oorspronkelijk gelijksoortig ontworpen *waterlopen* op het Haveneiland, die later veranderd werden in in breedte variërende *grachten* (*Binnengracht*, *Dwarsgracht* en *Insteek*). Klassieke, archetypische *grachten* waren het overigens niet, want direct langs het water bevonden zich geen straten maar zij- en achterkanten van bebouwing. De metaforische *groene tunnel*, het langgerekte water tussen Haveneiland en Rieteilanden, was en is noch *groen* noch een *tunnel* (de geplande overhangende bomen kwamen er niet), maar kennelijk was de kracht van de nieuwvorming zo sterk dat hij wel beklijfde, zelfs in kaarten. De aanvankelijk hiërarchische begrippen *wijk-* en *buurtgroen* werden gedurende het proces vervangen door de concretere en soms overlappende woorden *park*, *sportveld* en *speelplek* (in eerste instantie in afmetingen onderscheiden van *speelveld* maar in praktijk overlappend gebruikt). Deze verschuiving van hiërarchisch en abstract naar neutraal en concreet zagen we ook bij de wegen en is een derde extra planinzicht aangaande het ontwerpproces. De verwachting dat voor IJburg aandacht zou worden besteed aan begrippen voor diverse openbare ruimte wordt dus waargemaakt, maar wel met een kanttekening: begrippen als *gracht* en *kade*, en *weg*, *straat* en *laan* liepen soms door elkaar en waren minder helder dan op het eerste gezicht verwacht; het waren meer een soort 'hybriden'.[1497]

Voor het laatste betekenisveld, de typen bebouwing, is vooral de veranderde verhouding tussen *woning* en *huis* opvallend. Een fysiek 'woongebouw met woonruimte voor één huishouden' kon nog steeds een *huis* genoemd worden (of een samenstelling met *-huis*, zoals *herenhuis* of *rijtjeshuis*), maar naar dit zeer veel voorkomende woningtype werd nu voornamelijk verwezen met *(-)woning* – dat woord had dus een minder abstracte betekenis gekregen. Het feit dat *eengezinshuis* maar een paar keer voorkwam in de plantoelichtingen en *eengezinswoning* veel vaker sluit hierbij aan. Een gestapelde 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' werd niet langer *huis* genoemd, maar alleen nog *woning* – of *appartement*. Ook de betekenis 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' had *huis* niet meer. Een bijzondere samenstelling was *meergezinswoning*, dat volgens het CBS 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' betekent en volgens de Van Dale 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' – een 'woning voor meer gezinnen' is het in ieder geval zeker niet. Naast deze samenstellingen met *-woning* kwamen vooral extra bijvoeglijke naamwoorden voor, zoals *vrijstaand*, *grondgebonden* en *gestapeld*, en *drijvend* voor de woningen op het Steigereiland. Voor wat betreft de overige stedelijke functies klopt de verwachting dat hiervoor veel begrippen werden gebruikt, in duidelijk van elkaar onderscheiden categorieën, met als belangrijkste *voorzieningen*: *winkels*, *onderwijs*, *welzijn*, *kantoren* en *bedrijven*. *Voorziening* had nu in de woordenboeken ook de 'stedebouwkundige' betekenis 'instelling' gekregen. Een bijzonder geval was zoals gezegd het woord *centrum*, dat nu vooral in de betekenis 'gebouwencomplex van samenkomst' gebruikt werd en ook zo

1497 Zie over hybride typen openbare ruimte o.a.: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 27, 162. Zie verder paragraaf 7.2.5.

in de woordenboeken stond. Het werd veel gecombineerd met verschillende functionele voorvoegsels (*winkel-*, *gezondheids-*, *jongeren-* et cetera) en in de vaste verbinding *Centrum voor Vrije Tijd*. Overigens werden ook hier de 'planologische' termen *hoofd-*, *sub-*, *wijk-* en *buurtcentrum* gebruikt. Voor de opzet van het Haveneiland werd oorspronkelijk hiërarchisch onderscheid gemaakt tussen een hoog exterieur en een laag interieur, maar in de latere plannen werd dit vervangen door het (min of meer) neutrale raster; een verschuiving die aansluit bij het derde extra planinzicht. Hoe dan ook werden vooral de termen *blok* of *bouwblok* en *laagbouw* gebruikt. De vaste verbinding *gesloten (bouw)blok* kwam echter amper voor, en de verbindingen *halfopen (bouw)blok* en *open (bouw)blok* helemaal niet – ook al werden die wel gerealiseerd. Ook de termen *middelhoogbouw* en *hoogbouw* kwamen niet voor, terwijl er wel gebouwd werd in meer dan respectievelijk drie en vijf lagen. Opvallend hierbij is dat de mengingseisen vooral op programmatisch en ontwikkelingsvlak waren gedefinieerd, waardoor ook niet per se een erg gevarieerd ruimtelijk beeld is ontstaan: de gerealiseerde blokken van het raster bevatten weliswaar een mix van woning- en ontsluitingstypen, maar omdat de blokken in veel gevallen door één architect werden uitgewerkt, viel de architectonische eenheid alsnog samen met de stedebouwkundige eenheid; een vierde extra planinzicht.

§ 5.10.2 Het woordgebruik van de overige actoren

Als reactie op de tweede deelvraag over het woordgebruik van de tijdgenoten kan gesteld worden dat er veel minder alternatieve woorden voor dezelfde getekende objecten voorkwamen dan het geval was bij het Plan Zuid en (met name) de Bijlmermeer. Zo bestond er over alle begrippen binnen het eerste betekenisveld (de structuur van de stadsplattegrond) een grote consensus tussen de verschillende actoren: *stad*, *regio*, *landschap*, *binnenstad*, *centrum* in de betekenis 'binnenstad' en *wijk* ('heel IJburg') werden door iedereen op vergelijkbare wijze gebruikt. *Buurt* betekende bij alle tijdgenoten 'deel van (een eiland van) IJburg', maar het kwam als niet duidelijk afgebakend begrip niet veel voor bij journalisten en voorlichters. Van *stadsdeel* werden beide betekenissen – 'IJburg' en 'bestuurlijk orgaan Zeeburg' – overgenomen; de eerste vooral door vakgenoten en journalisten, de tweede uiteraard vooral door bestuurders en voorlichters. Voor het tweede betekenisveld (typen openbare ruimte) was de overeenstemming iets minder groot. Wat wel overeenkwam waren de woorden *groen* en *park*, en de overgang in gebruik van *waterloop* naar *gracht*. Voor veel andere openbare ruimten gold dat de meeste tijdgenoten de door de ontwerpers geïntroduceerde woorden niet veel overnamen: *stadsstraat*, *secundaire straat*, *vizier*, *dwarslaan*, *sportveld* en *speelplek* kwamen amper voor. Het metaforische *groene tunnel* werd wel gebruikt, maar meestal uitgelegd, een enkele keer als *singel* door de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling. Een andere overeenkomst tussen de tijdgenoten was dat ze in algemene zin de meeste onderdelen van het verkeerssysteem aanduidden als *laan* of *straat* (en niet als *weg*). Voor het derde betekenisveld (typen bebouwing) gold juist weer een duidelijke consensus tussen de verschillende actoren, al werden niet alle functies ook benoemd. Wel werden de woorden *voorziening(en)* en *(bouw)blok* door alle tijdgenoten overgenomen – kennelijk waren die nu geaccepteerd.

Van de verschillende tijdgenoten valt op dat de vakgenoten tot aan de bouw overwegend positief waren, en dat ze geen unieke woorden gebruikten of woorden in een andere betekenis. Bij hun enthousiasme hoort ook de overname van het begrip *eilandenstad*. Verder namen ze van het ontwerpjargon voor openbare ruimten *stadsstraat*, *secundaire straat* en *dwarslaan* niet over, en *vizier*, *sportveld* en *speelplek* slechts weinig.

Van alle tijdgenoten namen de bestuurders in het geval van IJburg de meeste functionele begrippen over. Begrippen van de ontwerpers die alleen bij bestuurders in ruime mate voorkwamen waren *boulevard*, *kade*, *weg* en *hoofdweg*, *vizier*, de samenstellingen met *groen wijkgroen*, *buurtgroen*, *groenstrook* en *groengebied*, *meergezinswoning*, *laagbouw* en de functies *welzijn*, *onderwijs*, *kantoor* en *horeca*. Alternatieve woorden kwamen niet voor – bijsturing was hier dus kennelijk geen motief.

Journalisten vermeden opnieuw jargon (dat dus behalve bij bestuurders sowieso weinig voorkwam). Bijzondere vermelding verdienen de vaktermen *grondgebonden* en *gestapeld*, die bij alle andere tijdgenoten wel voorkwamen, maar bij journalisten niet. Verder werd de huidige IJburglaan door journalisten behalve *laan* ook *allee* en *boulevard* genoemd, en kwam als enige het woord *villa* bij hen voor voor de luxe bebouwing op de Rieteilanden. Ook viel op dat *centrum* bij journalisten vaker naar de 'binnenstad' verwees dan naar een 'gebouw(encomplex) van samenkomst'.

Voorlichters gebruikten in principe ook weinig vaktermen, maar omdat de folders veelal bewerkingen waren van de ontwerpdocumenten bevatten ze bijvoorbeeld wel de functionele woorden *secundaire straat*, *weg*, *verkeersweg* en *hoofdweg*. Voor de tegenwoordige IJburglaan werd ook het woord *stadsboulevard* gebruikt.

§ 5.10.3 De relatie object-woord-betekenis

Voor wat betreft de derde deelvraag naar de relatie tussen de gebruikte woorden, de getekende objecten en de betekenissen kunnen de aangetroffen begrippen wederom worden ingedeeld in tweemaal vier taalkundige patronen.

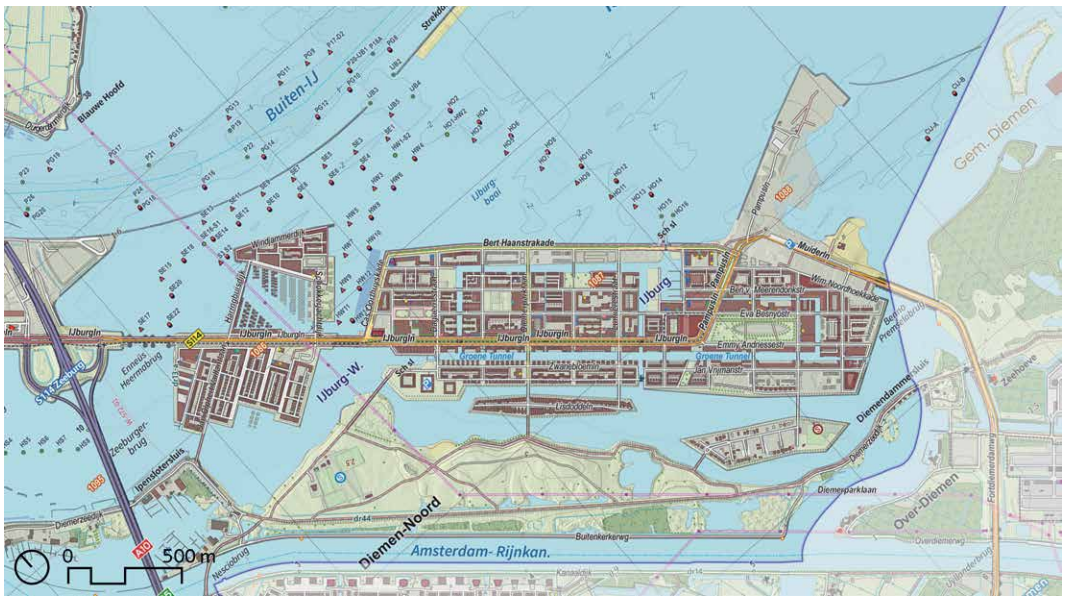
Vanuit de ontwerpperiode van IJburg (synchroon) zijn dat de volgende vier groepen:

1. Bij veel begrippen verwees een woord rond de laatste eeuwwisseling één op één naar een duidelijk getekend object en had het een breed gedragen betekenis, met meestal ook een kenmerkende fysieke vorm in de gebouwde werkelijkheid. Hiertoe behoren *regio*, *landschap*, *binnenstad*, *wijk*, *buurt*, *fietsroute*, *groen*, *park*, *sportveld*, *speelplek*, *appartement*, de meeste *voorzieningen*, *winkel*, *onderwijs*, *kantoor*, *bedrijf*, *blok*, *bouwblok*, en *laagbouw*.
2. Naar andere getekende objecten kon met meer dan één woord verwezen worden, waarbij de taalgebruiker soms bepaalde motieven kon hebben om voor een specifiek woord te kiezen (bijvoorbeeld functioneel, neutraal of beeldend taalgebruik), bijvoorbeeld bij de woorden met een functionele en een meer ruimtelijke variant *waterloop* versus *gracht*, de woorden waarover nog geen consensus bestond *groene tunnel* en *singel*, en *dwarslaan*, *vizier* en *straat*, en de woorden die in hybride vorm voorkwamen *(stads)straat* en *laan*, *boulevard* en *laan*, en *boulevard* en *kade*.
3. Vervolgens waren er woorden die naar meerdere objecten konden verwijzen of die meerdere betekenissen hadden (polysemen), te weten *stad* ('Amsterdam' of 'woonomgeving'), *centrum* ('binnenstad' of 'gebouw(encomplex) van samenkomst'), *stadsdeel* ('deel van een stad' of 'bestuurlijk lichaam'), en van de onder de tweede groep genoemde woorden de hybriden *laan* ('boulevard', 'straat met bomen' en 'straat met voortuinen') en *boulevard* ('brede laan' en 'promenade langs het water').
4. Tot slot waren er woorden waarbij sprake was van (soms gedeeltelijke) overlap, bij de begrippenparen *weg* en *straat*, en *woning* en *huis*.

Wanneer de ontwikkeling van de begrippen door de tijd heen bekeken wordt (diachroon), zijn eveneens weer vier groepen te onderscheiden; nu zijn de laatste drie groepen zoals te verwachten viel gezien het korte tijdsbestek echter zo goed als leeg:

1 Bijna alle begrippen hebben in twintig jaar tijd amper een zichtbare betekenisontwikkeling doorgemaakt; hiertoe behoren *stad* (alhoewel nu in ontwikkeling), *regio*, *landschap*, *binnenstad*, *centrum*, *stadsdeel*, *wijk*, *buurt*, *waterloop*, *gracht*, *boulevard*, *weg*, *straat*, *laan*, *fietsroute*, *groen*, *park*, *sportveld*, *speelplek*, *woning*, *huis*, *appartement*, *voorzieningen*, *centrum*, *winkel*, *onderwijs*, *kantoor*, *bedrijf*, *blok*, *bouwblok*, en *laagbouw*.
2 Een volgende mogelijkheid is dat er de laatste twintig jaar nieuwe woorden zijn bijgekomen voor de getekende of gebouwde objecten, zoals *metropool(regio)*.
3 Er zijn slechts weinig begrippen die in de afgelopen twintig jaar verouderd zijn omdat het object in de werkelijkheid niet meer bestaat of omdat het woord niet meer (frequent) gebruikt wordt (in die vorm of betekenis); slechts in het geval van de als metafoor gebruikte woorden *groene tunnel* en *vizier* is niet meteen duidelijk wat ze betekenen.
4 De laatste groep begrippen, waarbij zich in twintig jaar tijd (soms haast ongemerkt) een betekenisverandering heeft voorgedaan, lijkt bij deze laatste casus leeg. Hoogstens kan worden opgemerkt dat het begrip *stad* zelf momenteel aan verandering onderhevig is.

De hier gesignaleerde begrippen dragen dan ook niet zozeer bij aan het algemene inzicht over het belang van het begrip van historische plantoelichtingen uit de vorige twee hoofdstukken, maar ze dienen vooral als vergelijkingsmateriaal en brengen de meest recente ontwikkelingen op begripsniveau in kaart.[1498] De relaties met de andere casussen en het begripsmodel komen aan de orde in hoofdstuk 6.



AFBEELDING 5.71 Topografische kaart 2015 met de belangrijkste straatnamen (het zuiden behoort tot de gemeente Diemen).

1498 Zie paragraaf 7.2.

We cannot expect that to a nineteenth-century person the words 'design', or 'form', meant the same as they would to us. It is almost certain that they did not.

[Forty, 2003, p. 15.]

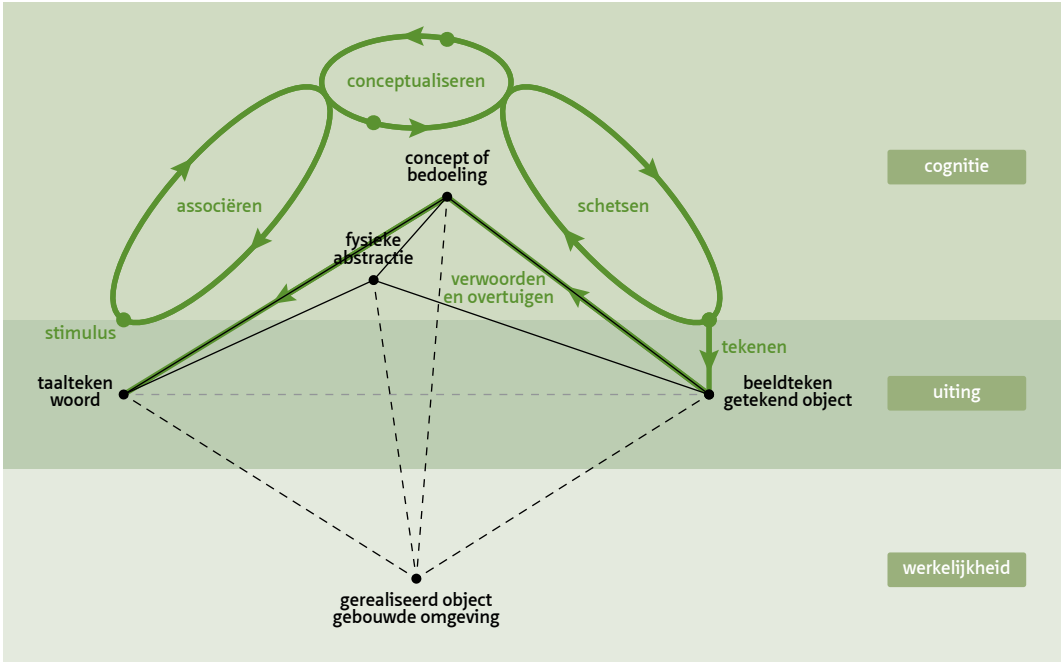
6 Inzichten: honderd jaar stedebouwkundige begrippen

§ 6.1 Inzichten in het woordgebruik van de ontwerpers en de ontwerpen

Wanneer de bevindingen van de drie casussen met elkaar vergeleken worden vanuit het woordgebruik van de ontwerpers (doelstelling en deelvraag 1), kan worden vastgesteld dat:

- de plantoelichtingen van de ontwerpers (de geschreven taal) in alle drie de casussen overeenkomsten vertonen met hun plantekeningen (de 'tekentaal'), qua opbouw, focus, detailgraad en vooruitstrevendheid; terwijl vooral de combinatie van tekst en beeld het complete concept toont,[1499]
- de ontwerpers verschillende motieven gebruiken om andere actoren (en zichzelf) te overtuigen, namelijk vooral in functionele, technocratische of beeldende zin, en
- het bestuderen van de plantoelichtingen veel extra planinzichten heeft opgeleverd, vergeleken met het louter analyseren van de plantekeningen.

Deze drie inzichten worden hieronder uitgewerkt in aparte subparagrafen. De eerste twee betreffen een uitwerking van het mechanisme 'verwoorden en overtuigen' (afbeelding 6.1 of 2.13).



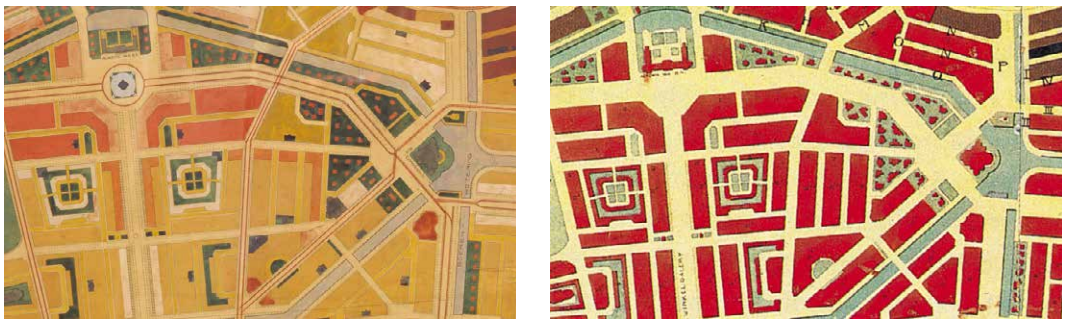
AFBEELDING 6.1 Begripsmodel met mechanismen vanuit de ontwerper en het gevraagde element (*stimulus*): 1. verzinnen (associëren, conceptualiseren, schetsen), 2. verbeelden (tekenen), 3. verwoorden en overtuigen (zie paragraaf 2.4.5).

1499 Zie propositie 2 in het kader van deze dissertatie.

§ 6.1.1 Woorden van de ontwerpers: tekst en tekening spreken vaak dezelfde taal en vertellen samen het volledige verhaal

Bij alle drie de casussen valt op hoezeer het woordgebruik van de ontwerpers (de geschreven taal) overeenkomt met hun ontwerpstijl of 'tekentaal'. Tekening en toelichting kennen meestal dezelfde opbouw (welke objecten worden getekend en beschreven), focus (welke objecten krijgen de nadruk), detailgraad (welke objecten worden gedetailleerd getekend en beschreven, en welke niet), en vooruitstrevendheid (belangrijke objecten krijgen 'nieuwe' namen).

Daarbij is het goed om de belangrijkste verschillen tussen tekening en toelichting te herhalen: aan de ene kant is de tekening exacter dan de toelichting en openbaart de tekening zich in een oogopslag, aan de andere kant kunnen tegenstellingen en betekenissen in de toelichting extra worden aangezet en kan deze zo worden opgesteld dat iedereen hem begrijpt.[1500] Ondanks of misschien wel dankzij deze verschillen blijkt dat vooral de combinatie van tekening en toelichting het volledige verhaal vertelt, dat voor de drie onderzochte plannen telkens anders is.

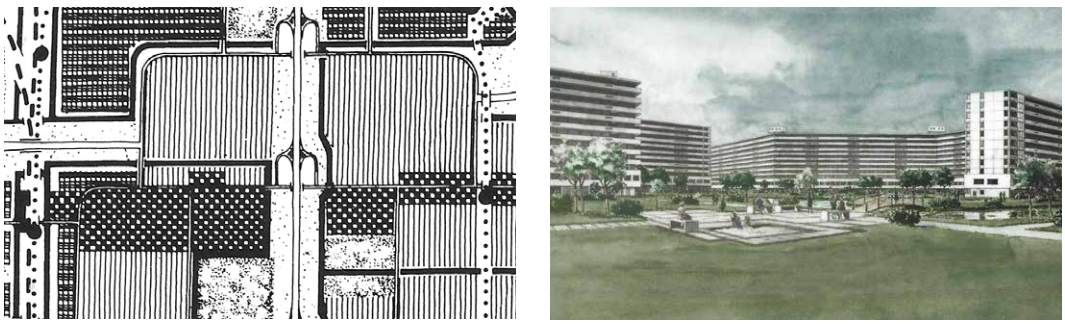


AFBEELDING 6.2 Gedetailleerde plantekening met uitgewerkte openbare ruimte en bebouwing 'Uitbreidingsplan Zuid' 1915 door Berlage (links) en minder gedetailleerde presentatiekaart 'Zuidelijk uitbreidingsplan' 1917 door Publieke Werken (rechts).

In het Plan Zuid van Berlage stond het streven naar een collectieve samenleving centraal, met 'arbeiderspaleizen' te midden van monumentale, lommerrijke lanen. Berlages geschreven taal én zijn tekentaal kunnen op basis van zijn originele plankaart het beste worden omschreven als gedetailleerd, functioneel en compleet, inclusief een soort 'beeldkwaliteitsregels'. Als reactie op de negentiende-eeuwse, perceelsgewijs gerealiseerde revolutiebouw tekende Berlage een 'zee' van gesloten bouwblokken, die volgens zijn 'Memorie van Toelichting' als complete straatwanden – maar getuige zijn perspectieftekeningen tevens terughoudend – moesten worden vormgegeven (aangeduid als *blokbouw*). In veel gevallen waren ze geprojecteerd rondom 'hoven', maar altijd vormden ze als precies passende puzzel met de woonstraten een woonbuurtje, dat op zijn beurt exact werd omsloten door de hoofdstructuur van openbare ruimten (afbeelding 6.2 links). Alle kleine 'openbare' of 'gemeentelijke' 'gebouwen' werden als onderdeel van de gesloten bouwblokken getekend. Alleen grotere gebouwen als het station, de academie, het volkshuis en enkele kerken zouden unica worden. Daarnaast werd woonbebouwing verbijzonderd nabij belangrijke openbare ruimten (de *bijzondere bebouwing*).
De nadruk in het ontwerp lag dan ook op die monumentale openbare ruimten, zeer gedetailleerd getekend in een geometrisch netwerk van lange lijnen op vier hiërarchische niveaus: van elk type waren meerdere profielen opgenomen en op de plattegrond werd elke unieke boom door Berlage

1500 Forty, 2003, pp. 37-41; zie ook paragraaf 2.4.5.

met twee cirkeltjes getekend (de stam en de kruin). Ook in de toelichting kreeg het verkeersnetwerk de meeste aandacht, in een indeling met functionele benamingen (*verkeerswegen*, *straalvormige hoofdstraten*, *ringvormige hoofdstraten*, en *woonstraten*).[1501] Alleen voor de belangrijkste, 60 meter brede *Parkwegen* werd door Berlage een beeldend woord gebruikt, geïnspireerd op de Amerikaanse *parkway*. Het is opvallend dat de gemeente Berlages gedetailleerde plantekening met profielen niet openbaar maakte en een presentatiekaart met minder details liet maken door Publieke Werken; de dienst die uiteindelijk ook de deelplannen met woonbuurtjes uitwerkte (vergelijk afbeelding 6.2 links en rechts). Desondanks bleven de belangrijkste ingrediënten van Berlages plan bij de realisatie van het noordelijk plandeel overeind: een hiërarchisch en geometrisch openbareruimtenetwerk (zij het met minder details en groen) en als continue straatwanden en rondom hoven vormgeven gesloten bouwblokken (zij het veel expressiever en met meer dure woningen dan Berlage voorstond).

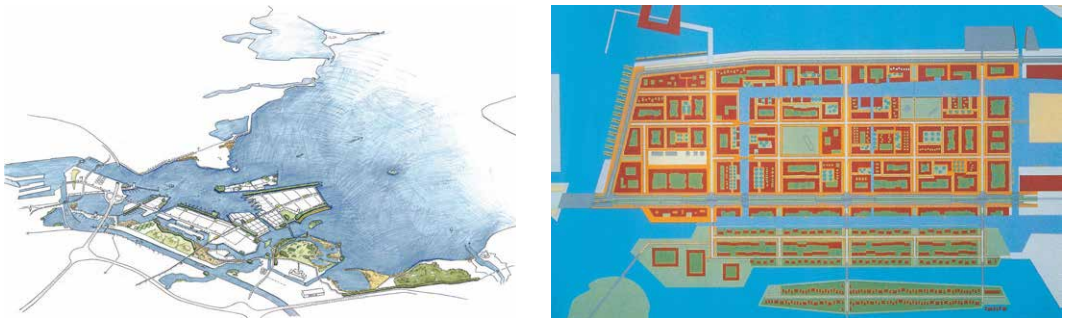


AFBEELDING 6.3 Abstracte plantekening 'Struktuurschema' 1965 (links) en impressie Bijlmermeer met niet-uitgevoerd beplantingsplan 1968 (rechts), door Afdeling Bruggen, Publieke Werken (O. Jaring).

Het ontwerp voor de Bijlmermeer was gericht op een soort 'supercollectief': een maakbare samenleving van als het ware identiek gedachte inwoners, waarvoor dus één ideale woning en woonwijk zouden volstaan, te weten als 90 procent hoogbouw in het groen. Individuele verbijzonderingen zouden niet nodig zijn; niet voor niets waren ramen in de kopgevels van de honingraten uit den boze. Het woordgebruik én de tekentaal van Nassuth en de zijnen zijn te karakteriseren als abstract, technocratisch en soms zelfs hermetisch. De medewerkers van de Afdeling Stadsontwikkeling van Publieke Werken tekenden hun ontwerp als een maakbare machine: het 'struktuurschema' is op de op- en afritten na amper herkenbaar als stedebouwkundige plattegrond en lijkt bijna meer op een printplaat van een computer, met volledig van elkaar gescheiden kopersporen uitkomend in vlakvormige schakelingen en chips (afbeelding 6.3 links). Ook de plantoelichtingen lezen meer als technische handleidingen, zeker de in drie niveaus genummerde tekst van de tweede 'Grondslagen'. Overigens was ook de uitvoering al tijdens het ontwerpproces vastgelegd als zeer machinaal, door de toezeggingen aan industriële bouwers. De abstracte plattegronden waren eigenlijk niet geschikt voor communicatie; daarvoor dienden profielen, maquettes en impressies, zeker na het (pas laat) definitief worden van de honingraten. Toch bleef ook in die beelden de precieze sfeer vaag; of op zijn minst volledig afhankelijk van het gedrag van de ideale inwoner. Het ontoegankelijke plan strookte op woordniveau met hermetische begrippen als *primaire* en *secundaire autoweg* en als toppunt de onbegrijpelijke afkortingen *I.C.G.* (*inrichting voor het collectieve gebruik*) en *I.H.V.* (*inrichting voor het huisvesten*). Alleen de nieuwvormingen *droogloop* en *binnenstraat* – de laatste term geïnspireerd op Le Corbusier – duidden op een duidelijk karakter. Voor de *collectieve blokvoorzieningen* werden in de toelichting juist zoveel suggesties gedaan dat er geen duidelijke relatie

1501 De vlakvormige openbare ruimte kwam zowel in tekening als in toelichting veel minder aan bod.

was met de (plek op de) tekeningen. Het *groen* werd pas laat gedetailleerd getekend en beschreven, als grote ruimten met af en toe een boom (afbeelding 6.3 rechts), maar uiteindelijk door de Afdeling Beplantingen anders aangelegd (namelijk in *kamers* met *groenschermen* tegen de flats). Bepalender voor de realisatie ten opzichte van het ontwerp van de Bijlmermeer waren echter de diverse bezuinigingen rondom de droogloop, de uitgestelde bouw van verschillende voorzieningen en het gebrek aan doorstroming vanuit de tuinsteden. In plaats van een wijk voor 'cultureel meer ontwikkelde gezinnen van middelbaar of hoger inkomensniveau' (zoals het heette in het rapport *Laag of hoog bouwen en wonen?*) werd het een toevluchtsoord voor 'rijksgenoten' rond de onafhankelijkheid van Suriname en voor vrije geesten die zich in de stad niet thuis voelden. Als de ideale identieke inwoner uit de plannen en rapporten al bestond, kwam die er in ieder geval niet wonen.



AFBEELDING 6.4 Beeldende vogelvlucht met de symbolische kleuren blauw en groen 'NvU' 1996 door Palmboom (links) en concrete plantekening 'SP Haveneiland en Rieteilanden West' 1999 door dRO en Schaap, Claus en Van Dongen (rechts).

Bij het ontwerp voor IJburg werd juist een poging gedaan om te streven naar een balans tussen diversiteit en regelmaat, als reactie op wijken uit de jaren zeventig en tachtig die qua architectuur eenvormig waren maar vaak een chaotische plattegrond hadden. Bij de woord- en beeldtaal van de eerste planfase van IJburg valt op hoe beeldend, symbolisch en metaforisch deze in eerste instantie is. Omdat IJburg was gepland in het open IJmeer moesten de eerste plantekeningen en plantoelichtingen vooral tegenstanders overtuigen. Niet voor niets waren bijna alle tekeningen uit de 'Nota van Uitgangspunten' schetsen en kende de belangrijkste tekening – de vogelvlucht van Palmboom – alleen de symbolische 'natuurkleuren' blauw en groen; alsof het IJmeer er mét IJburg natuurlijker op werd (afbeelding 6.4 links). Bij deze bijna manipulatieve beeldtaal pasten ook metaforische begrippen als *groene tunnel* (in werkelijkheid niet groen en geen tunnel), *vizier* (gericht op 'openheid'), *onderwaterlandschap* en *eilandenstad*, of zoals Palmboom schreef: "De eilanden liggen in het water als een zwerm vogels. Ze lijken allemaal naar het open water te zwemmen, elk in zijn eigen richting."[1502] Ook de in de eerste planfase veel gebruikte archetypen *boulevard*, *stadsstraat* en *laan* riepen vooral een positief beeld op in het hoofd van de lezer, terwijl de profielen juist niet constant of nog niet concreet waren. Toen na het referendum de aanleg door kon gaan, leken de eilanden met hun belangrijkste karakteristieken overigens een vaststaand uitgangspunt (een gegeven situatie) voor de uitwerkingen van het 'raamwerk'. Bij IJburg was er duidelijke sprake van meerdere planfasen, met voor het Steigereiland vooral veranderingen voor de eilandvorm maar voor het Haveneiland veel ingrijpender gevolgen, zowel in woord als in beeld. Met de komst van Schaap en het *raster* werd alles concreter, en kwam de ontwerpvrijheid (de eerder aangehaalde gewenste diversiteit) te liggen bij de invulling van de *blokken*, zowel qua programma als qua architectuur (afbeelding 6.4 rechts). De orthogonale openbare ruimten lagen juist vast in een hiërarchie van duidelijk onderscheiden profielen

1502 Palmboom, 2010, p. 67.

(*hoofdwegen*, *dwarslanen*, *parallel-* en *dwarsstraten*), al was het raster door de gehandhaafde vizieren en variërende waterlopen niet geheel neutraal, en werden sommige benamingen gebruikt voor verschillende getekende objecten (met name *laan*). Uiteindelijk werden de mengingsregels overigens sterk versimpeld, waardoor IJburg minder divers en gemixt werd dan bedoeld, qua uiterlijk, maar vooral qua woningtypen en prijsklassen.

Met deze korte schets is een van de belangrijkste vragen van dit onderzoek op hoofdlijnen beantwoord. Op het niveau van de specifieke woorden, motieven en planinzichten is er uiteraard nog meer ontdekt. Daarom worden de belangrijkste inzichten voor deze en de andere deelvragen hieronder puntsgewijs vermeld (genummerd zodat er gemakkelijk naar verwezen kan worden). Samen vormen ze de ingrediënten voor de algemene discussie in hoofdstuk 7.

1 De aantoonbare overeenkomsten tussen het woordgebruik van de ontwerpers (de geschreven taal) en hun ontwerpstijl of 'tekentaal' kan qua opbouw, focus, detailniveau en vooruitstrevendheid als volgt worden toegespitst. In algemene zin werd in de toelichtingen meestal dezelfde nadruk gelegd als in de tekening: op de hiërarchische openbare ruimte, de *bijzondere bebouwing* en de *blokbouw* in het Plan Zuid, op het 'plan als maakbare machine' bij de Bijlmermeer, en op het groen-blauwe en dus natuurrijke karakter van IJburg. Op woordniveau werden nieuwe vindingen door ontwerpers vaak benoemd met nieuwvormingen – bij Berlage *Parkweg* (naar Amerikaans voorbeeld), bij de Bijlmermeer *droogloop* of *binnenstraat* (naar Frans voorbeeld), *I.C.G.* en *I.H.V.*, en bij IJburg *groene tunnel*. Deze werden overigens bijna nooit overgenomen door tijdgenoten.[1503]
2 Het woord *stad* werd door de ontwerpers van de drie onderzochte ontwerpen in drie betekenissen gebruikt: de 'afgebakende grote nederzetting met samenhangende bebouwing' Amsterdam, de nieuwe uitbreiding (bij Berlage *de nieuwe stad*, bij de Bijlmermeer *Stad van de Toekomst*, en bij IJburg *eilandenstad*), en 'stedelijke woonomgeving'. Bij het Plan Zuid overheerste de eerste betekenis, bij de Bijlmermeer de eerste en de tweede, en bij IJburg de eerste en de laatste.
3 In het Plan Zuid en de plannen voor de Bijlmermeer was het begrip *landschap* afwezig, zowel in tekst als in tekening, en zowel in de zin van de omgeving als van de ondergrond. In beide plannen werd de bestaande ondergrond genegeerd, en bij de Bijlmermeer was de aansluiting op de omgeving zuiver functioneel. De hoofdbetekenissen van het woord *landschap* waren destijds echter ook respectievelijk 'gewest, streek' en 'uitgestrektheid lands voor zover men die met één blik overziet'. Bij IJburg werd het *landschap* juist veelvuldig gebruikt. Vanwege de controversiële ligging in het open IJmeer werd zelfs het *onderwaterlandschap* erbij betrokken.
4 De begrippen *buurt* en *wijk* werden in de drie onderzochte ontwerpen anders gebruikt. Door Berlage werden ze door elkaar gebruikt voor gebieden van gelijke omvang. Bij de Bijlmermeer werd *wijk* meestal gebruikt voor een van de vijf deelplannen en *buurt* alleen in samenstellingen als *buurtcentrum* (voor het niveau tussen het stadsdeel en de woongroep). Bij IJburg duidde *wijk* bijna altijd op de gehele Vinex-wijk IJburg (dat eenmaal afgerond bijna een stadsdeel zal zijn) en *buurt* op een deel van een van de eilanden; ze verwezen dus naar gebieden met een opeenvolgend formaat.
5 Het getekende water werd in de drie onderzochte ontwerpen anders benoemd en niet even nadrukkelijk behandeld. Berlage gebruikte voor zijn op ontwatering en vervoer gerichte waterlopen met vooral groene oevers het tegenwoordig stedelijk aandoende woord *gracht*, mogelijk nog in de abstracte toenmalige betekenis 'gegraven watergang'. In de eerste plannen voor de Bijlmermeer waren de *waterlopen* schematisch; pas in de uitgewerkte plankaarten kregen ze een slingerend verloop, als onderdeel van het groen. Bij IJburg werden de oorspronkelijk gelijk en technisch ontworpen *waterlopen* vervangen door bevaarbare en in breedte variërende *grachten*, zij het met op de kademuren bebouwing in plaats van straten (het waren dus geen klassieke grachten).

1503 Zie ook paragraaf 6.2.

6 Voor de als breedste getekende verbindingen bovenaan in de hiërarchie van het verkeersnetwerk werd door de ontwerpers meestal een verkeerskundige samenstelling op *-weg* gebruikt: bij Berlage *verkeersweg*, bij de Bijlmermeer *primaire weg* en bij IJburg *hoofdweg*. Bij het Plan Zuid werd ook de beeldender benaming *Parkweg* gebruikt, en bij IJburg *stadsstraat* en *boulevard*. Een niveau lager volgden *straten* – bij Berlage de *straalvormige* en *ringvormige hoofdstraten* en bij IJburg de *secundaire straten* – en daar weer onder in beide ontwerpen de *woonstraten*. *Weg* en *straat* werden bij het Plan Zuid en IJburg overigens ook door elkaar gebruikt, en bij IJburg kwam het woord *laan* voor voor getekende objecten van verschillende breedte. Bij de Bijlmermeer waren er *secundaire wegen* en 'ontbrak' de tertiaire straat; deze was 'omgevormd tot parkeergarage' en daarna tot de voor voetgangers ontworpen *droogloop* of *binnenstraat*.

7 De woonbebouwing werd door Berlage vooral omschreven met het woord *huis*, in drie betekenissen: een fysiek 'woongebouw met woonruimte voor één huishouden' (ook *eengezinshuis*), een gestapelde 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' (bijvoorbeeld *huizen per hectare*) en een groter fysiek 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' (zoals *tweegezinshuis*); het woord *woning* kwam minder voor en alleen in de eerste twee betekenissen. Bij de Bijlmermeer werd *huis* ook gebruikt in de drie genoemde betekenissen (de laatste bijvoorbeeld als *punthuis*), maar nu kwam *woning* voor de eerste twee vaker voor. Bij IJburg kwam *huis* alleen nog spaarzaam voor in de eerste betekenis en werd voor de eerste twee betekenissen veel vaker *woning* gebruikt (*eengezinswoning*, *woningen per hectare*); voor de tweede betekenis kwam ook *appartement* voor en voor de derde *woongebouw*.

8 De overige bebouwing bestond in de drie onderzochte ontwerpen veelal uit vergelijkbare functies maar deze werden desondanks soms verschillend omschreven: door Berlage als *openbare gebouwen* en als *winkels* en *industrie*, bij de Bijlmermeer als *openbare* en *bijzondere voorzieningen* of *bestemmingen* en als *centra* en *industrie*, en bij IJburg als *(centrum)voorzieningen*, uitgewerkt in onder andere *winkel-*, *onderwijs-*, *welzijns-* en *sportvoorzieningen*, en als *kantoren* en *bedrijven* (*industrie* ontbrak).

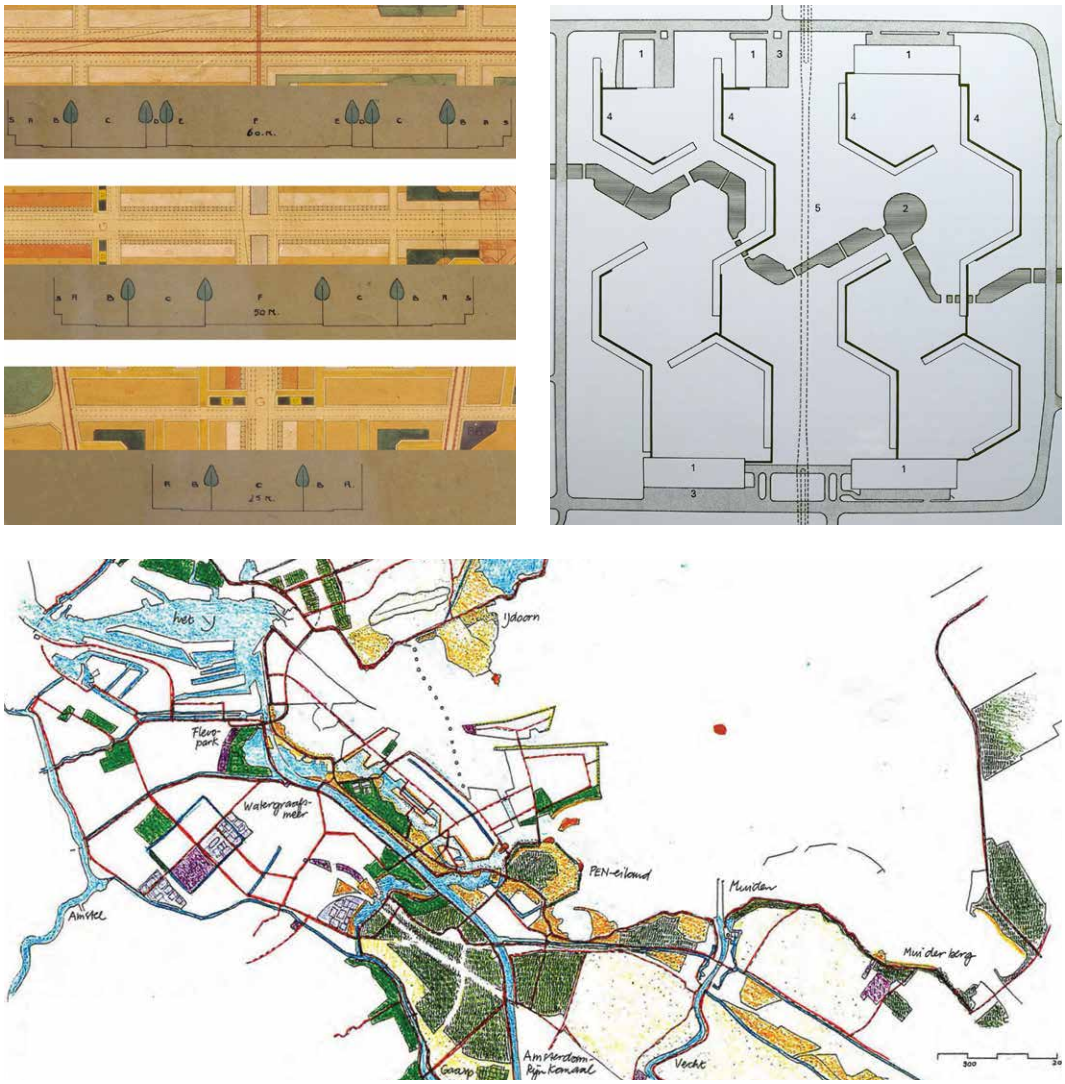
§ 6.1.2 Motieven van de ontwerpers: functioneel, technocratisch of beeldend overtuigen

9 De plantoelichting van het tweede Plan Zuid bevat in vergelijking met het eerste ontwerp én overeenkomstig de ruimtelijk gedetailleerd uitgewerkte plantekening veel functionele en concrete begrippen, met name voor het verkeerssysteem (afbeelding 6.5 linksboven), maar ook voor de woningbouwklassen en de overige functies. Hiervoor zijn twee motieven aan te wijzen: enerzijds was Berlage overtuigd geraakt van de noodzaak van een goede verkeersafwikkeling (onder andere door zijn bezoek aan Amerika) en onderzoek naar de benodigde woningaantallen per klasse (cognitief taalgebruik), anderzijds had hij met zijn 'schilderachtige', minder concrete en bloemrijker geformuleerde eerste ontwerp slechte ervaringen qua aanvaarding en realisatie (retorisch taalgebruik).[1504]

10 De plantoelichtingen voor de Bijlmermeer zijn technocratisch van aard en bevatten hermetische begrippen (*I.H.V.*, *I.C.G.*); de plantekeningen zijn eveneens nogal cryptisch (afbeelding 6.3 links en 6.5 rechtsboven) en niet bedoeld voor communicatie (cognitief taalgebruik). Het motief hiervoor is mogelijk dat de ontwerpers zo overtuigd waren van hun revolutionaire plan dat het niet uitgelegd en begrepen hoefde te worden (afwezig retorisch motief). Daarbij speelt uiteraard een rol dat Nassuth en zijn Bijlmermeerteam bij de gemeente werkten en dus alleen de politiek hoefden te overtuigen; maar dat eigenlijk op voorhand al hadden gedaan: omdat de Bijlmermeer voor de gemeente zo'n prestigeproject was, leek een baanbrekend plan op zijn plaats.

1504 Zie paragraaf 2.4.1, 2.4.5 en 2.5.

11 De plantoelichtingen van IJburg maken gebruik van metaforen (*vizier*, *groene tunnel*) en in eerste instantie van weinig concrete archetypen (*boulevard*, *stadsstraat*, *stadsas*, *laan*), die echter vooral een bepaald beeld of gevoel moesten oproepen. Dit sluit aan bij de vroege plantekeningen die schetsmatig van aard waren en de nadruk legden op 'groen' en 'blauw' (afbeelding 6.4 links en 6.5 onder) en de rol van het *(onderwater)landschap* en de kansen voor *natuurontwikkeling* – overigens zonder concrete begrippen voor milieuaspecten. Het retorisch motief is dus vooral beeldend van aard: metaforen, archetypen en symbolische beeldtekens (kleuren) moesten tijdgenoten ervan overtuigen om het ontwerp te aanvaarden – IJburg als beste (natuurrijke en visueel open) oplossing voor het IJmeer – en verder te brengen in een kritisch en complex planproces.[1505]



AFBEELDING 6.5 Voorbeelden van overtuigende 'tekentaal' van de ontwerpers: functioneel getekende *Parkweg* en *straalvormige* en *ringvormige hoofdstraten* op de plankaart van het Plan Zuid 1915 (linksboven), technocratisch getekend deelplan D en E Bijlmermeer in voorlichtingsfolder *Bouwen en wonen in Amsterdam* 1968 (rechtsboven) en beeldend getekende samenhang met het vasteland in 'Nota van Uitgangspunten' IJburg 1996 (onder).

1505 Zie propositie 5 in het kader van deze dissertatie.

§ 6.1.3 Planinzichten in vergelijking: het Plan Zuid en IJburg versus de Bijlmermeer

12 Het netwerk van openbare ruimten werd in alle drie de onderzochte ontwerpen hiërarchisch getekend en beschreven, maar op een andere manier, zowel qua structuur van de stadsplattegrond als qua integratie van de verkeerssoorten: bij het Plan Zuid monumentaal en ruimtelijk geïntegreerd (hoofdwegen en hoofdstraten gedifferentieerd), bij de Bijlmermeer zuiver functioneel en ruimtelijk strikt gescheiden (op verschillende hoogten), en bij IJburg orthogonaal en weer ruimtelijk geïntegreerd (hoofdwegen gedifferentieerd).

13 De *voorzieningen* werden in de drie onderzochte ontwerpen qua spreiding en functiemenging op twee verschillende wijzen getekend en beschreven: in het Plan Zuid en IJburg waren de winkels geconcentreerd ontworpen en gemengd met woningen erboven, en waren de overige voorzieningen verspreid over het ontwerp; voor de Bijlmermeer werden geconcentreerde centra met winkels en alle andere voorzieningen ontworpen, strikt gescheiden van de woonbebouwing.

14 Voor de bebouwingstypen van de drie onderzochte ontwerpen valt onderscheid te maken in twee combinaties: het Plan Zuid en IJburg maakten gebruik van een grote hoeveelheid *gesloten bouwblokken* (respectievelijk 95 en 85 procent) en een klein percentage *open bebouwing* (villa's, twee-onder-een-kap en in het geval van IJburg ook drijvende woningen), en de Bijlmermeer van een grote hoeveelheid "*tall buildings in open space*" of hoogbouw in het groen (90 procent) en een klein percentage patiowoningen.[1506]

§ 6.1.4 Planinzichten Plan Zuid: monumentaal totaalontwerp versus realisatie in twee delen

15 Voor het Plan Zuid is er enerzijds een duidelijke overeenkomst qua focus tussen Berlages plantoelichting (de taaltekens), zijn originele plantekening met profielen en zijn perspectieftekeningen (beeldtekens): het monumentale stratennet moest de aandacht trekken en de straatwanden moesten zich hieraan aanpassen ('met het huizenmateriaal ruimte scheppen'). Anderzijds is er een groot verschil in detailniveau en focus van de originele plankaart van Berlage (met uitgewerkte openbare ruimte, profielen, tramlijnen, duidelijker woningbouwklassen, bouwhoogten, openbare gebouwen, bijzondere bebouwing, en evenveel nadruk op openbare ruimte en bebouwing) en die van de presentatiekaart van Publieke Werken (geen van deze details, en nadruk op gelijkvormige bebouwing); kennelijk wilde de gemeente deze details niet allemaal vastleggen (vergelijk afbeelding 6.2 links en rechts).[1507]

16 Berlage ging in zijn Plan Zuid paradoxaal om met de overgang tussen *stad* en *land*: op twee punten liet hij de nieuwe stad plotseling en monumentaal beginnen (bij het Zuiderstation en de Amstelbrug), anderzijds liet hij de nieuwe stad qua hoogte langzaam overgaan in het ommeland (met het park en de Tuinstad).

17 Tijdgenoten van Berlage (vakgenoten en journalisten) plaatsten vraagtekens bij zijn monumentale totaalontwerp, waarvan enkele bepalende eindpunten vanwege hun ligging buiten gemeentelijk eigendom onzeker waren qua realisatie (zoals het Zuiderstation en de Amstelbrug), waardoor de samenhang van het ontwerp in gevaar zou komen. Inderdaad valt het plangebied tegenwoordig uit elkaar in een in min of meer één stijl ontworpen noordelijk deel en een modern en onsamenhangender zuidelijk deel (afbeelding 6.6).

1506 Giedion, 1941, p. 559.

1507 Zie propositie 3 in het kader van deze dissertatie.

18 Het is opmerkelijk hoe Berlages *blokbouw*, het 'bouwen in grotere architectonische eenheden', en *bijzondere bebouwing*, met een zekere monumentaliteit op sleutelplekken in het ontwerp, niet werden omarmd, maar hoe ze in het noordelijke plandeel uiteindelijk toch gerealiseerd werden (zij het niet op de schaal van het bouwblok of niet altijd symmetrisch ten opzichte van de straat), met de expressieve gevelarchitectuur van de architecten van de Amsterdamse School; waar Berlage overigens kritisch tegenover stond.

19 Berlage ging uit van driekwart *volksklassehuizen*, maar uiteindelijk is het Plan Zuid een veel chiquere wijk geworden: er werden minder goedkope woningen gebouwd en door de relatief dure materialen die de architecten van de Amsterdamse School gebruikten werden de huren hoger dan gepland.



AFBEELDING 6.6 Het westelijk plandeel van het Plan Zuid in 2015 gezien vanuit het noordwesten, met op de voorgrond het Olympiaplein en Berlages monumentale Apollolaan en *blokbouw*, en rechts op de achtergrond ten zuiden van het Zuider Amstelkanaal *stroken* en *villa's*.

§ 6.1.5 Planinzichten Bijlmermeer: minder systematisch en onmogelijk een succes

20 De plantoelichtingen en plantekeningen van de Bijlmermeer bleven lange tijd abstract, ook qua beeldkwaliteit en zelfs voor de bestuurders. In theorie had dit kunnen leiden tot een flexibel ontwerp dat kon reageren op veranderingen, maar in werkelijkheid bleken de zoneringen, honingraten en architectonische uitwerkingen al geheel vast te liggen, onder andere door toezeggingen aan industriële bouwers.

21 Het ontwerp voor de Bijlmermeer lijkt op het eerste gezicht systematisch te zijn opgebouwd met *wijken*, *buurten* en *woongroepen* (een verzameling flats), maar het gebruik van deze woorden is in tweede instantie inconsequent of paradoxaal te noemen. Het is onduidelijk wat met de woorden *wijk* en *buurt* bedoeld werd: met *wijk* werd of de gehele Bijlmermeer of een van de vijf *deelplannen* aangeduid (terwijl er ook gesproken werd over het *stadsdeelcentrum* of *hoofdcentrum* en niet over het *wijkcentrum*), en er werden slechts drie *buurtcentra* onderscheiden voor elk 5000 woningen, die echter tussen de deelplannen in lagen waardoor het onduidelijk was waar de ene buurt begon en de andere ophield (afbeelding 6.7).

22 De *(binnen)hoven* van de Bijlmermeer werden na bemoeienis van de Afdeling Beplantingen anders gerealiseerd dan zoals ze gepland waren door Stadsontwikkeling, namelijk niet als een doorlopend geheel (afbeelding 6.3 rechts) maar als *kamers* en met 'groenschermen' tegen de flats aan. Deze verandering heeft de overzichtelijkheid en het beheer geen goed gedaan en leidde in combinatie met de anonimiteit van de garages en de binnenstraten uiteindelijk tot een (gevoel van) sociale onveiligheid.

23 Door bezuinigingen op het aantal liften werden galerijen noodzakelijk, waardoor de *binnenstraat*, uitgevoerd met minder *collectieve blokvoorzieningen*, als gemeenschappelijke ruimte bijna geen succes kón worden.[1508] Door de uitgestelde bouw van de *centra*, de verwevenheid met de garage- en droogloopwereld én het feit dat de bewoners zich niet door het systematische netwerk verplaatsten zoals van tevoren op de tekentafel was bedacht, bleek de stad een stuk minder maakbaar dan gedacht (afbeelding 6.7).



AFBEELDING 6.7 Deelplan D en E van de Bijlmermeer in 2011 gezien vanuit het zuiden, met de resterende *hoogbouw* (met lange *galerijen* op elke verdieping in plaats van één ontsluitende *binnenstraat*) en *buurtcentrum* en metrostation Kraaiennest, maar met veelal afgebroken *drooglopen* en *garages*, en met verlaagde Karspeldreef en vervangende *laagbouw*.

1508 Zie propositie 4 in het kader van deze dissertatie.

§ 6.1.6 Planinzichten IJburg: van abstract via concreet en ambitieus naar vereenvoudigd

24 In de eerste planfase bevatten de plandocumenten van IJburg veel abstracte, hiërarchische, functionele of indicatief getekende en omschreven objecten: alleen het hoognodige – dat wat moest worden 'binnengehaald' – werd vastgelegd. Met het ontwerp van Schaap, Claus en Van Dongen vond vervolgens een duidelijke omslag plaats: op dat moment verschoof de ontwerpvrijheid als het ware van de invulling van het 'raamwerk' naar het niveau van de blokken, en werden abstracte en hiërarchische begrippen ingeruild voor concretere en neutralere (*hoofdweg* werd via *stadsstraat laan*; *wijk-* en *buurtgroen* werden *park*, *sportveld* en *speelplek*; hoog *exterieur* en laag *interieur* werden *raster* van *(bouw)blokken*).

25 De contouren van de nieuwe eilanden van IJburg – het zelf gecreëerde landschap – werden later in het ontwerpproces als inspiratie en verklaring gebruikt voor ontwerpbeslissingen (zoals het hoofdcentrum aan de IJburgbaai en de overeind gebleven *vizieren*). Daarmee werd het oorspronkelijke ontwerp bijna een onomkeerbaar gegeven (een soort *selffulfilling prophecy*).

26 Het 'neutrale raster' van Schaap, Claus en Van Dongen voor het Haveneiland van IJburg is eigenlijk niet echt neutraal, door de toenemende blokdiepte, vanwege de aanwezigheid van de taps toelopende *grachten*, en door de uit de eerdere plannen overgenomen *vizieren*, die met hun 30 meter duidelijk breder zijn dan de overige *parallel-* en *dwarsstraten* van 22,4 meter breed (afbeelding 6.8).

27 De bouwblokken van het Haveneiland van IJburg kenden oorspronkelijk ambitieuze eisen op het gebied van menging qua architectenverdeling, prijsklasse en ontsluitingstype, en daarmee ook qua woningtype: *grondgebonden eengezinswoningen* in verschillende soorten (*rijtjeshuizen*, *herenhuizen* et cetera) en *appartementen* in *gestapelde* bouw met enkele accenten in *hoogbouw*. Uiteindelijk werden deze eisen versimpeld en vond de architectenverdeling veelal per bouwblok of (groot) deel van een bouwblok plaats (afbeelding 6.8).



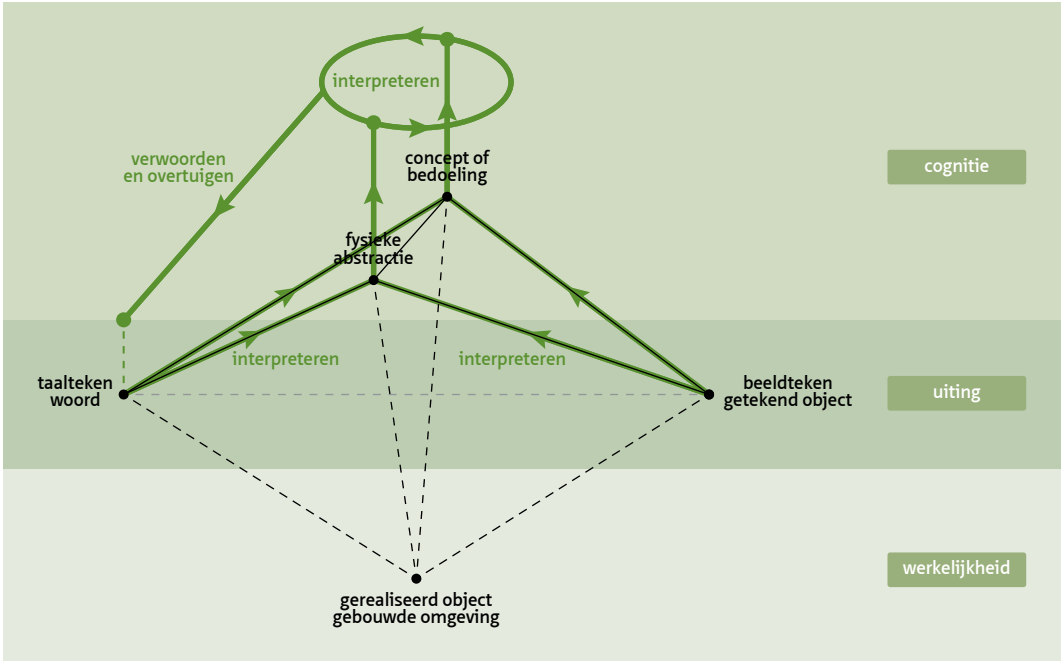
AFBEELDING 6.8 Het Haveneiland van IJburg in 2015 gezien vanuit het oosten, met het door *vizieren* en *grachten* aangepaste *raster*, en met meer variatie in het westelijk deel (in het midden rechts) dan in het oostelijk deel (op de voorgrond).

§ 6.2 Inzichten in het woordgebruik van de overige actoren

Op basis van de bevindingen van de drie casussen blijkt voor het woordgebruik van de overige actoren en hun motieven en onderlinge communicatie (doelstelling en deelvraag 2) dat:

- tijdgenoten in algemene zin de woorden van de ontwerpers kunnen overnemen of afwijzen, waarbij in het eerste geval ook sprake kan zijn van alternatieve betekenissen en in het tweede geval van alternatieve woorden,
- vakgenoten vooral negatieve en neutrale alternatieven gebruiken om zich af te zetten,
- bestuurders ontwerpwoorden wel overnemen maar soms ook concretere alternatieven gebruiken,
- journalisten in plaats van jargon bekende maar neutrale alternatieven gebruiken, en
- voorlichters ontwerpwoorden en soms zelfs jargon overnemen en dat dan omschrijven.

Hieronder worden deze inzichten puntsgewijs uitgewerkt in aparte subparagrafen, als toelichting op de mechanismen 'verwoorden en overtuigen' en 'overnemen versus afwijzen' (afbeelding 6.9 of 2.14).



AFBEELDING 6.9 Begripsmodel met mechanismen vanuit de toenmalige commentator en het gegeven woord en het getekende object (synchroon): 4. interpreteren, 5. verwoorden en overtuigen, en overnemen versus afwijzen (zie paragraaf 2.4.5).

§ 6.2.1 Consensus of niet: overnemen, afwijzen, alternatieve betekenissen en woorden

28 Tijdgenoten konden in reactie op een plantekening en een plantoelichting voor een getekend object het woord van de ontwerpers enerzijds overnemen (volledige consensus) en anderzijds afwijzen (eenzijdige consensus wanneer alle tijdgenoten dit deden). Woorden konden ook weliswaar worden overgenomen, maar gebruikt worden met alternatieve betekenissen. Daarnaast konden door de tijdgenoten voor de getekende objecten alternatieve woorden worden gebruikt; meestal waren dit

concrete woorden met hetzij een neutrale hetzij een negatieve bijbetekenis, waarmee ze zich afzetten tegen de ontwerpers.

29 Bij het eerste betekenisveld (de structuur van de stadsplattegrond) heerste bij het Plan Zuid en IJburg volledige consensus tussen ontwerpers en tijdgenoten en er kwamen geen alternatieve woorden voor. Bij de Bijlmermeer waren hierop slechts drie uitzonderingen: vakgenoten en voorlichters gebruikten het alternatieve woord *landschap* voor een object dat door de ontwerpers niet benoemd werd (er was dus geen sprake van overnemen of afwijzen), het woord *wijk* werd door alle tijdgenoten weliswaar overgenomen, maar meestal gebruikt met de alternatieve betekenis 'Bijlmermeer' (in plaats van 'deelplan' bij de ontwerpers), en het woord *woongroep* (in de betekenis 'een of twee flats bij een parkeergarage') werd door geen van de tijdgenoten overgenomen (eenzijdige consensus).

30 Bij het tweede betekenisveld (openbare ruimte) was er veelal consensus tussen tijdgenoten en ontwerpers over het vlakvormige *groen* (de categorie *groen*, het woord *park* en de woorden voor ruimten voor sport en spel), al is het natuurlijk niet zeker dat de vaktermen precies hetzelfde betekenden voor specialisten als voor leken. Een uitzondering op de consensus waren de groene *hoven* in de Bijlmermeer, die neutraal *binnenruimte* en *tuin* of negatief *reservaat* werden genoemd. Over het water in het Plan Zuid en IJburg bestond ook veelal consensus, maar bij Plan Zuid kwamen ook *kanaal* en *singel* als alternatieve woorden voor voor *gracht* en in IJburg *singel* voor de *groene tunnel*. Benamingen voor verkeersruimten werden in algemene zin overgenomen, maar de functionele specificatoren werden veelal afgewezen (eenzijdige consensus), ten gunste van concreter woorden (bijvoorbeeld *wandelweg*, *boulevard*, *allee* en *laan* voor de *verkeerswegen* uit het Plan Zuid). Eenzijdige consensus was er ook bij de afwijzing van de specifieke vormen *droogloop* en *binnenstraat* bij de Bijlmermeer (alleen overgenomen voorafgegaan door *zogenaamd* of tussen aanhalingstekens geplaatst) en *stadsstraat*, *vizier* en *dwarslaan* bij IJburg. Daarentegen kon *straat* altijd als alternatief woord gebruikt worden, ook voor de Bijlmermeer, en voor IJburg gold dat ook voor *laan*.

31 Bij het derde betekenisveld (bebouwing) was er voor de meeste begrippen consensus tussen tijdgenoten en ontwerpers. Voor IJburg werden zelfs alle begrippen op dezelfde wijze gebruikt. Bij het Plan Zuid en de Bijlmermeer werden vooral de nieuwvormingen voor bijzondere bebouwing of 'bouwregels' afgewezen: bij het Plan Zuid *blokbouw* in de betekenis 'bouwen in grotere architectonische eenheden' (maar wel overgenomen met de alternatieve betekenis 'bouwen in gesloten bouwblokken), en bij de Bijlmermeer de hermetische woordgroepen *I.H.V.*, *I.C.G.* en *collectieve blokvoorzieningen*. Bij de Bijlmermeer werden ook de meeste alternatieve woorden gebruikt: enerzijds het neutrale *flat* (in de betekenissen 'flatwoning' én 'flatgebouw'), *meergezinshuis* en *meander*, anderzijds de duidelijk pejoratieve woorden *plak*, *woonkazerne* en *mensenpakhuis*.

§ 6.2.2 Vakgenoten: negatieve en neutrale alternatieven om zich mee af te zetten

32 Vakgenoten reageerden vooral kritisch op de plannen voor de Bijlmermeer; bij het Plan Zuid waren de reacties gemengd en bij IJburg overwegend positief (dat wil zeggen tot de realisatie). Bij kritische recensies werden de meeste alternatieve woorden gebruikt voor de getekende objecten, hetzij beeldender met een pejoratieve connotatie (alleen bij de Bijlmermeer *gezwollen adernet*, *reservaat*, *plak*, *woonkazerne* en *mensenpakhuis*), hetzij met een neutraal maar vooral concreter en bekender karakter (bij het Plan Zuid *kanaal*, *singel*, *wandelweg* en *Promenadestraße*, bij de Bijlmermeer *loopstraat*, *binnenruimte*, *tussenruimte*, *meergezinshuis* en *meander*, en bij IJburg alleen *singel* voor de *groene tunnel*).

33 Ondanks hun vergelijkbare achtergrond namen vakgenoten bij zowel negatieve als positieve recensies lang niet alle vaktermen van de collega-ontwerpers over, zeker niet als ze erg specifiek waren (de besprekingen van het Plan Zuid bevatten dus geen *straalvormig* en *ringvormig*, bij de Bijlmermeer geen *collectieve blokvoorziening* en amper *agglomeratie*, *stadsdeel*, *droogloop* en *voorzieningen*, en bij

IJburg geen *stadsstraat*, *secundaire straat* en *dwarslaan*). De onderzochte plantoelichtingen bevatten derhalve meer jargon dan de onderzochte plankritieken van vakgenoten.

34 Een mogelijk motief voor de alternatieve woorden bij kritische recensies is dat de vakgenoten zich wilden afzetten tegen de ontwerpers van het bewuste plan en hun *frame*.[1509] Ditzelfde motief kan echter ook ten grondslag liggen aan het niet overnemen van vaktermen bij neutrale of zelfs positieve recensies. Ontwerpers hebben vaak hun eigen opvattingen en mogelijk willen ze elkaars woordgebruik sowieso niet graag kopiëren, zeker als het gaat om nieuwvormingen.[1510]

§ 6.2.3 Bestuurders: overgenomen ontwerpwoorden versus concretere alternatieven

35 Van de bestuurders namen met name wethouders en raadsleden uit coalitiepartijen veel functionele (ontwerp)woorden over (vaktermen die bij de andere tijdgenoten niet of nauwelijks voorkwamen), vooral in ambtelijke teksten als voordrachten en bestemmingsplannen (bij het Plan Zuid de categorieën *groen*, en *gesloten* en *open bebouwing*, bij de Bijlmermeer *agglomeratie* en *secundaire weg*, en bij IJburg in functionele zin *weg* en *hoofdweg*, *wijkgroen* en *buurtgroen*, *groenstrook* en *groengebied*, *meergezinswoning*, *welzijn*, *onderwijs*, *kantoor* en *horeca*, en qua ontwerpjargon *boulevard*, *kade*, *vizier* en *laagbouw*).

36 Raadsleden uit de oppositie en andere bestuurders in reactie daarop gebruikten eerder alternatieve woorden voor de getekende objecten; dit waren echter alleen woorden met een concretere en bekendere betekenis, en opvallend genoeg geen woorden met een pejoratieve connotatie (bij het Plan Zuid *wandelweg*, *wandelboulevard*, *boulevard*, *laan* en *cottage* (stuk voor stuk begrippen waar ook de inwoner zich iets bij kon voorstellen, wellicht met uitzondering van *cottage*), bij de Bijlmermeer *voetweg*, *tuin* en (vermoedelijk uit financiële overwegingen) *selfsupporting objecten*). Voor IJburg gebruikten bestuurders geen alternatieve woorden. Kennelijk was daar de noodzaak om met andere woorden bij te sturen niet aanwezig (hetgeen opvallend is in het licht van de maatschappelijke protesten tegen het ontwerp).

37 Het motief voor B en W en raadsleden uit de coalitiepartijen voor het zoveel mogelijk overnemen van de ontwerpwoorden lag waarschijnlijk in het als ambtelijk opdrachtgever 'meewerken' met de ontwerpers om het ontwerp op die manier zo spoedig mogelijk geaccepteerd en uitgevoerd te krijgen. Raadsleden uit de oppositie wilden zo nodig juist bijsturen; eigen alternatieve woorden droegen daaraan bij, omdat ze zich daarmee konden afzetten tegen hun politieke tegenstanders en ze ze zelf betekenis konden geven (*framen*) in de richting van hun achterban.[1511]

§ 6.2.4 Journalisten: in plaats van jargon bekende maar neutrale alternatieven

38 Journalisten vermeden vaktermen en vervingen deze door alternatieve, bekendere maar neutrale woorden, vaak geënt op de vorm of de functie van het getekende object, ook al was de benaming niet altijd even treffend (bij het Plan Zuid *(winkel)allee*, *straat* en *kanaal* in plaats van *Parkweg*, *straal-* of *ringvormig* en *gracht*, bij de Bijlmermeer (met een grotere discrepantie tussen journalisten en ontwerpers) *tuinstad*, *straat*, *woonstraat* voor de *droogloop*, *park* voor de *hoven*, *tweekamerhuis*

1509 Zie paragraaf 2.4.3.

1510 Zie ook paragraaf 7.1.2.

1511 Zie ook paragraaf 7.1.2.

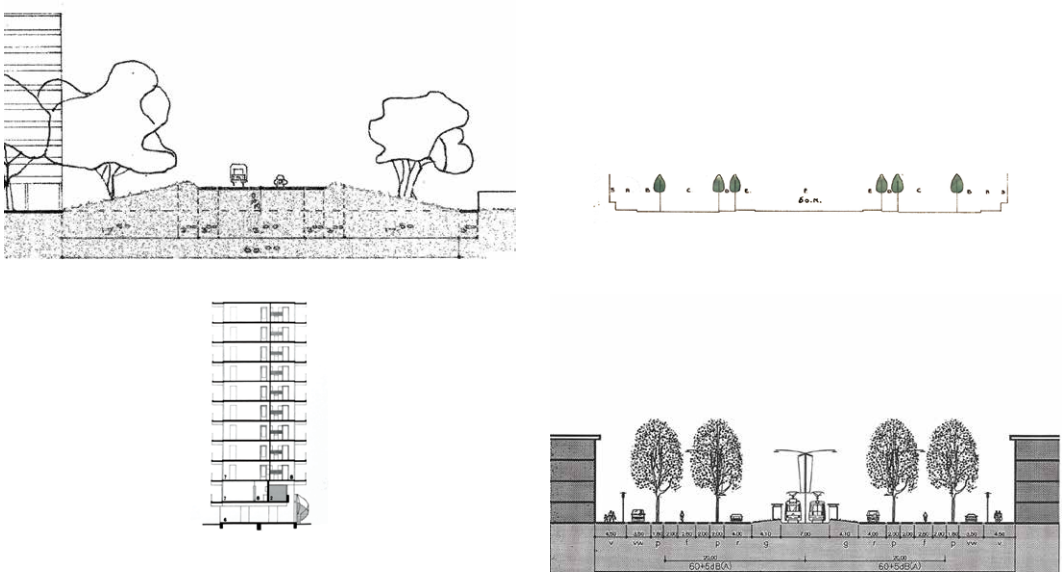
voor een woning in de hoogbouw, *honingraat* en *krakelingvormig woonblok*, bij IJburg alleen *allee* en *boulevard* voor de IJburglaan en *villa* voor de huizen op de Rieteilanden). Een scherpe journalistieke opinie was in de gebruikte wóórden niet afleesbaar: negatieve alternatieven kwamen niet voor.

39 Het belangrijkste motief voor journalisten was naar alle waarschijnlijkheid om het lekenpubliek (zo objectief mogelijk) te informeren, zodat de praktische betekenis duidelijk werd. Kritiek was ook een mogelijk motief, maar dit bleek niet uit de gesignaleerde woorden voor de getekende objecten.

§ 6.2.5 Voorlichters: uitgelegde ontwerpwoorden én overgenomen jargon

40 Voorlichters (die er in de tijd van het Plan Zuid nog niet waren) waren logischerwijs erg positief over de ontwerpen. Veel van de ontwerpwoorden voor de getekende objecten werden overgenomen en uitvoerig uitgelegd, vaak aan de hand van eenvoudige begrippen en veel afbeeldingen (zoals bij de Bijlmermeer alle *voorzieningen*, zowel aan de *binnenstraat* als in het *buurtcentrum*, en bij IJburg de weg- en waterstructuur aan de hand van de basiswoorden *laan*, *straat* en *gracht*). Daarnaast kwamen echter opvallend genoeg ook pure vaktermen voor, die verder alleen af en toe bij bestuurders opdoken (bij de Bijlmermeer *secundaire weg* en *(binnen)hof*, en bij IJburg *secundaire straat*, *weg* en *stadsboulevard*). Alternatieve woorden kwamen juist amper voor.

41 Een van de motieven voor de voorlichters was als verlengde van het gemeentelijk apparaat ongetwijfeld het verleiden van een divers publiek (in ieder geval vakgenoten en inwoners), om ze positief te stemmen over het ontwerp of ze ervoor te interesseren.



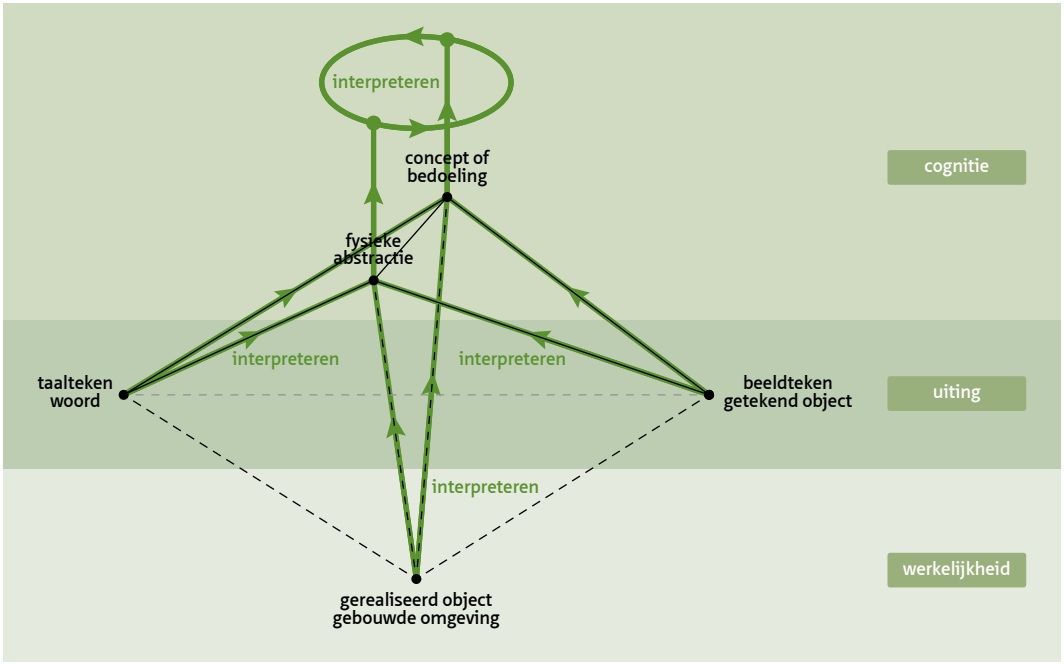
AFBEELDING 6.10 Voorbeelden van woordgebruik van de overige actoren voor getekende objecten, op dezelfde schaal: *secundaire autoweg* uit de Bijlmermeer door vakgenoot Hazewinkel aangeduid als *gezwollen adernet* maar eventueel verlaagd als *boulevard* of *allee* (linksboven), *verkeersweg* of *Parkweg* uit het Plan Zuid door bestuurders aangeduid als *laan* en *(wandel)boulevard* (rechtsboven), *droogloop* of *binnenstraat* uit de Bijlmermeer door journalisten aangeduid als *woonstraat* (linksonder) en *hoofdweg* uit IJburg door voorlichters overgenomen (rechtsonder).

§ 6.3 Inzichten in de relatie object-woord-betekenis en de complicaties bij historisch onderzoek

De bevindingen van de drie casussen hebben voor de synchrone en diachrone patronen van object-woord-betekenisrelaties (doelstelling en deelvraag 3) als inzichten opgeleverd dat:

- er als synchrone patronen (dus op het moment van ontwerpen) sprake kan zijn van eenduidigheid, synonymie of varianten, polysemie en overlap,
- er als diachrone patronen (dus tussen de planfase en het heden) sprake kan zijn van continuïteit, een nieuw woord, een verouderd woord en betekenisverandering, en
- bij historisch onderzoek stedebouwkundige begrippen in hun historische context gezien moeten worden, omdat ze op verschillende manieren en soms ongemerkt veranderd kunnen zijn en daarmee gemakkelijk verkeerd kunnen worden geïnterpreteerd.

Deze inzichten worden hieronder puntsgewijs uitgewerkt in aparte subparagrafen, inclusief de voornaamste complicaties bij het mechanisme 'interpreteren', zowel door tijdgenoten als vooral door hedendaagse onderzoekers van historische plannen (afbeelding 6.11 of 2.15). Ook worden per patroon bewerkingen voorgesteld van het gehanteerde begripsmodel (in eerste versie, afbeelding 2.2), waarbij de vier hoekpunten zijn afgekort als W (taalteken/woordvorm), T (beeldteken/getekend object), B (betekenis) en O (gebouwd object).

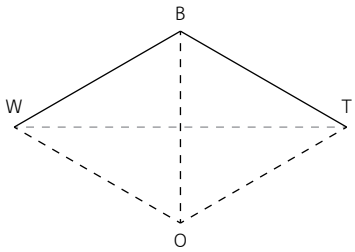


AFBEELDING 6.11 Begripsmodel met mechanisme vanuit de hedendaagse onderzoeker en het gegeven woord, het getekende object en het gerealiseerde object (diachroon): 6. interpreteren (zie paragraaf 2.4.5).

§ 6.3.1 Synchrone patronen: eenduidigheid, synonymie of varianten, polysemie en overlap

42 Bij een eerste synchroon patroon is er sprake van eenduidigheid: een woord verwijst op het moment van ontwerpen één op één naar een duidelijk getekend object en heeft een algemeen geaccepteerde betekenis, met meestal ook een kenmerkende fysieke vorm in de werkelijkheid (O in afbeelding 6.12). Voor het Plan Zuid betreft dit *tuinstad*, *centrum*, *plein*, *groen*, *park*, *speelplaats*, *ijsbaan*, *sportterrein*, *villa*, de meeste *openbare gebouwen* (bijvoorbeeld *station* en *kerk*), *winkelgalerij*, *industrieterrein*, *tentoonstellingsterrein*, *gesloten* en *open bebouwing*. Voor de Bijlmermeer betreft dit *agglomeratie*, *lob*, *pad*, *groen*, *park*, de meeste *openbare voorzieningen* (bijvoorbeeld *school* en *winkel*), *garage*, *industrie*, *hoogbouw* en *laagbouw*. Voor IJburg betreft dit *regio*, *landschap*, *binnenstad*, *wijk*, *buurt*, *fietsroute*, *groen*, *park*, *sportveld*, *speelplek*, *appartement*, de meeste *voorzieningen*, *winkel*, *onderwijs*, *kantoor*, *bedrijf*, *blok*, *bouwblok* en *laagbouw*.
Deze groep woorden heeft als overeenkomst dat ze betrekking hebben op getekende (en gebouwde) objecten die in ieder geval ook buiten de onderzochte ontwerpen gemeengoed zijn: het zijn weinig specifieke maar juist generieke woorden. Daarmee zijn het ook geen pure jargonwoorden (wellicht met uitzondering van *tuinstad*, *gesloten* en *open bebouwing*, en *agglomeratie*).

43 Complicatie bij eenduidigheid blijft dat de connotatie per actor kan verschillen (zoals *groen* in algemene zin bij leken versus meer omvattend én gedetailleerder bij ontwerpers).

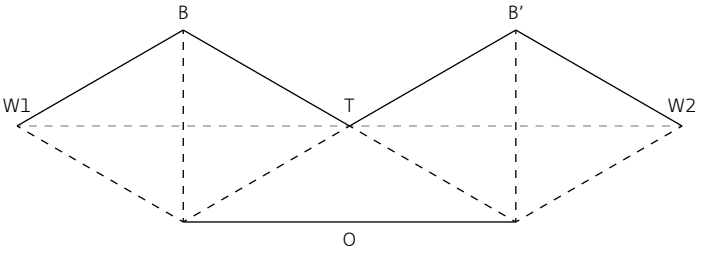


AFBEELDING 6.12 Synchroon patroon 1. Eenduidigheid.

44 Volgens een tweede synchroon patroon verwijzen meerdere woorden naar hetzelfde getekende object, zoals bij synoniemen, woorden met een functionele en een meer ruimtelijke variant, woorden waarover nog geen consensus bestaat, of woorden die in de werkelijkheid in hybride vorm voorkomen.[1512]
Voor het Plan Zuid betreft dit de synoniemen *kwartier*, *wijk* en *buurt*, *3de klassewoning* en *arbeiderswoning*, en *bijzondere bebouwing* en *bebouwing van bijzondere betekenis*, en de woorden zonder consensus *laan*, *allee* of *boulevard* voor *verkeersweg* of *parkweg*. Voor de Bijlmermeer betreft dit de synoniemen *hoogbouw*, *etagebouw* en *I.H.V.*, *droogloop* en *binnenstraat*, *voorzieningen* en *I.C.G.*, en de woorden zonder consensus *stadsdeel*, *wijk* en *buurt*, *hof* en *buitenruimte*, en *voetweg* en *loopstraat* voor *droogloop* of *binnenstraat*. Voor IJburg betreft dit de woorden met een functionele en een meer ruimtelijke variant *waterloop* versus *gracht*, de woorden zonder consensus *groene tunnel* en *singel*, en *dwarslaan*, *vizier* en *straat*, en de woorden met een hybride vorm in de werkelijkheid *(stads)straat* en *laan*, *boulevard* en *laan*, en *boulevard* en *kade*.
Een overeenkomstig kenmerk van deze groep is dat hoewel de getekende (en gebouwde) objecten bij deze begrippen identiek zijn (T en O in afbeelding 6.13), de verschillende woorden (W1 en W2 in afbeelding 6.13) een andere gevoelswaarde of connotatie kunnen hebben (B versus B' in afbeelding 6.13). In het verlengde hiervan bevat deze groep juist de meeste vaktermen, soms met een onbekend, cryptisch of metaforisch karakter (*parkweg*, *I.H.V.* of *vizier*), dat uitnodigt tot het gebruik van alternatieve woorden.

1512 Zie ook paragraaf 7.2.5.

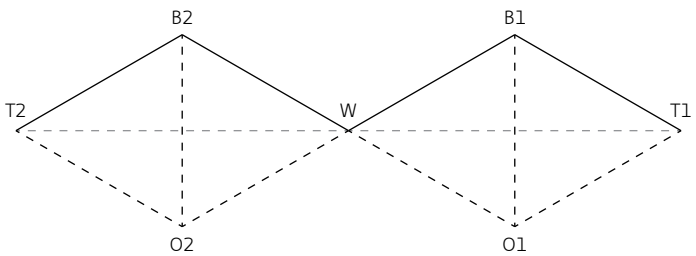
45 Ook bij meerdere woorden die naar hetzelfde object verwijzen kan een verschillende connotatie per actor optreden als complicatie, evenals het feit dat alternatieve woorden het zicht op de bestaande woorden kunnen belemmeren.



AFBEELDING 6.13 Synchroon patroon 2. Synonymie, meerdere varianten, gebrek aan consensus of hybriden.

46 Voor een derde synchroon patroon geldt dat een woord juist naar meerdere objecten kan verwijzen of meerdere betekenissen heeft (polysemie).
Voor het Plan Zuid betreft dit *stad* ('Amsterdam' of 'Plan Zuid'), *stadsgedeelte* (klein of groot stadsdeel), en *blokbouw* ('bouwen in gesloten blokken' of 'bouwen met grote architectonische eenheden'), en van de onder de tweede groep genoemde woorden de synoniemen *kwartier* (klein of groot stadsdeel), *wijk* (klein of groot stadsdeel) en *buurt* (klein of groot stadsdeel).
Voor de Bijlmermeer betreft dit *stad* ('Amsterdam' of 'Bijlmermeer'), *centrum* ('binnenstad' of 'gebouw(encomplex) van samenkomst'), *woongroep* ('enkele flats' of 'commune'), *dreef* (landelijk of stedelijk), *blok* ('bouwblok' of 'flat') en *flat* ('etagewoning' of 'hoog gebouw'), en van de onder de tweede groep genoemde woorden het woord zonder consensus *wijk* ('Bijlmermeer' of 'deelplan').
Voor IJburg betreft dit *stad* ('Amsterdam' of 'stedelijke woonomgeving'), *centrum* ('binnenstad' of 'gebouw(encomplex) van samenkomst'), *stadsdeel* ('deel van een stad' of 'bestuurlijk lichaam'), en van de onder de tweede groep genoemde woorden de hybriden *laan* ('boulevard', 'straat met bomen' en 'straat met voortuinen') en *boulevard* ('brede laan' en 'promenade langs het water').
Kenmerkend voor deze groep is de gedeeltelijke overlap met de tweede groep: wanneer twee woorden naar één object verwijzen kan een van deze woorden (of zelfs allebei) ook naar meerdere objecten verwijzen; een voorbeeld uit de tijd van Berlage is *wijk*, dat enerzijds een synoniem was van *buurt*, maar anderzijds zelf polyseem was (inmiddels is *wijk* geen synoniem meer en minder polyseem).

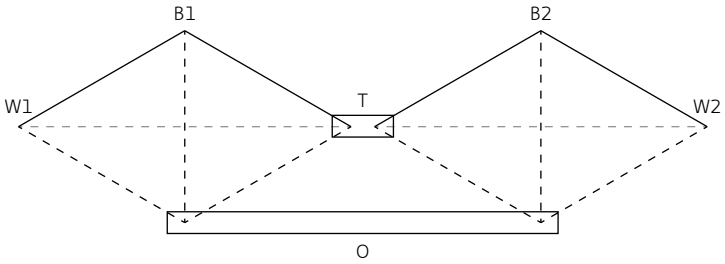
47 Het gebruik van een woord (W in afbeelding 6.14) dat naar meerdere betekenissen en objecten kan verwijzen (B1/2, T1/2 en O1/2 in afbeelding 6.14) levert automatisch een complicatie van mogelijke begripsverwarring op; een ander kenmerk van deze groep.



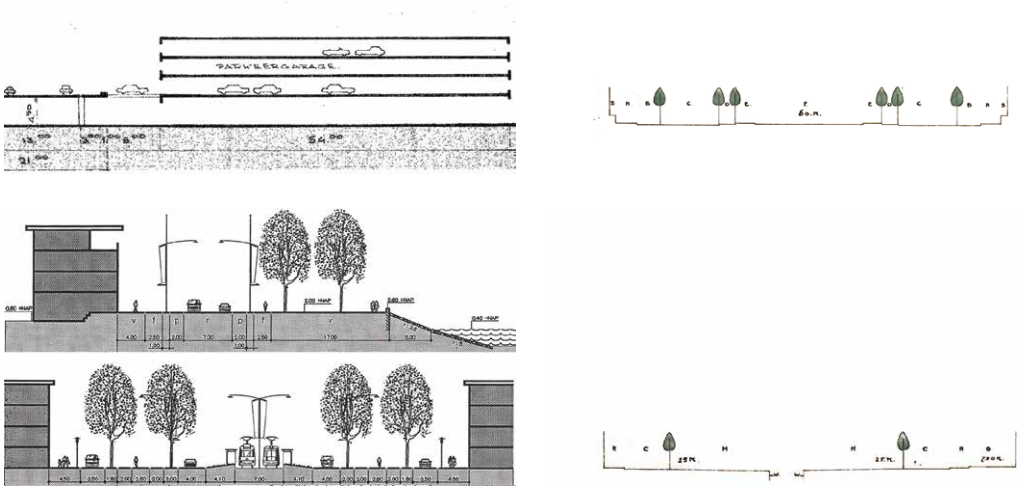
AFBEELDING 6.14 Synchroon patroon 3. Polysemie (meerdere betekenissen).

48 Bij een vierde synchroon patroon is sprake van (gedeeltelijk) overlappende begrippenparen. Voor Plan Zuid betreft dit *gracht* en *kanaal*, *straat* en *weg*, en *woning* en *huis*. Voor de Bijlmermeer betreft dit *weg* en *straat* (het laatste werd echter weinig gebruikt), en *woning* en *huis*. Voor IJburg betreft dit opnieuw *weg* en *straat* (zij het minder), en *woning* en *huis* (zowel meer als minder). Een overeenkomstig kenmerk van elk begrippenpaar is een specifiek overeenkomstig kenmerk: bij *gracht* en *kanaal* is dat 'water', bij *weg* en *straat* 'verkeersruimte' en bij *woning* en *huis* 'woonruimte'. Het is echter niet zo dat een van beide woorden overkoepelend is ten opzichte van het andere: niet alle *wegen* zijn bijvoorbeeld *straten* of andersom (er is dus geen sprake van een hyperoniem-hyponiempaar).[1513] In plaats daarvan heeft het ene woord bepaalde eigenschappen die het andere niet heeft: een *weg* is in principe 'geschikt voor verkeer' en een *straat* 'met huizen erlangs'. De betekenissen (B1 en B2 in afbeelding 6.15) zijn dan ook duidelijker van elkaar te onderscheiden dan bij de tweede groep. Ook kunnen de objecten meerdere verwante varianten zijn (de 'verzamelingen' T en O in afbeelding 6.15): zowel op een tekening als in de werkelijkheid kán een *weg* er anders uit zien dan een *straat*, maar dit hoeft niet.

49 Bij overlappende woorden kunnen met name verschillen tussen vaktaal en alledaags taalgebruik complicerend werken.



AFBEELDING 6.15 Synchroon patroon 4. Overlappende begrippenparen.



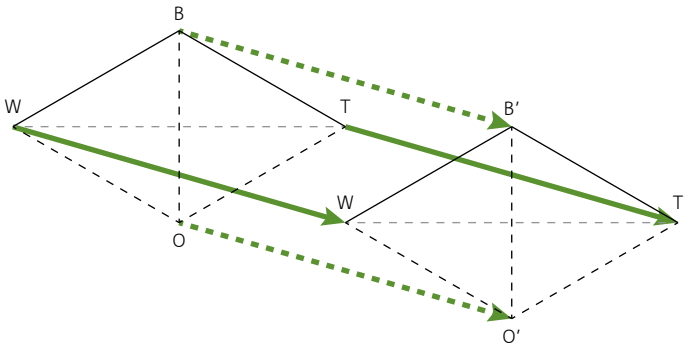
AFBEELDING 6.16 Voorbeelden van synchrone patronen voor woorden voor getekende objecten, op dezelfde schaal: *garage* uit de Bijlmermeer als eenduidigheid (linksboven), *Parkweg*, *boulevard*, *laan* of *allee* uit het Plan Zuid als begrip zonder consensus (rechtsboven), *boulevard* uit IJburg 'brede laan' of 'promenade langs het water' als polysemie (linksonder) en *gracht* of *kanaal* uit het Plan Zuid (water niet op schaal) als overlap (rechtsonder).

1513 Zie paragraaf 2.4.2.

§ 6.3.2 Diachrone patronen: continuïteit, nieuw woord, verouderd woord en betekenisverandering

50 Volgens een eerste diachroon patroon is er bij een woord amper een ontwikkeling in betekenis waar te nemen (bij een gelijkblijvend woord en hetzelfde getekende object, namelijk het historische plan). Sinds het Plan Zuid betreft dit *stad* (alhoewel momenteel in ontwikkeling), *straat*, *parkweg*, *groen*, *park*, *speelplaats*, *ijsbaan*, *sportterrein*, *villa*, de meeste *openbare gebouwen*, *winkelgalerij*, *industrieterrein* en *gesloten bebouwing*. Sinds de Bijlmermeer betreft dit *stad* (nu in ontwikkeling), *weg*, *pad*, *binnenstraat* (zij het nu weinig gebruikt), *groen*, *park*, de meeste *openbare voorzieningen*, *centrum* (nog steeds 'binnenstad' en 'gebouw(encomplex) van samenkomst'), *garage* en *industrie*. Sinds IJburg betreft dit *stad* (nu in ontwikkeling), *regio*, *landschap*, *binnenstad*, *centrum*, *stadsdeel*, *wijk*, *buurt*, *waterloop*, *gracht*, *boulevard*, *weg*, *straat*, *laan*, *fietsroute*, *groen*, *park*, *sportveld*, *speelplek*, *woning*, *huis*, *appartement*, *voorzieningen*, *centrum*, *winkel*, *onderwijs*, *kantoor*, *bedrijf*, *blok*, *bouwblok* en *laagbouw*.[1514]
Een kenmerk van deze groep is dus dat de woorden een redelijk constante (woordenboek)betekenis hebben tussen de planperiode en nu. Een andere overeenkomst is dat er opnieuw weinig vaktermen in voorkomen: van alle woorden kan ook een leek zich wel een voorstelling maken.

51 Continuïteit lijkt dan ook niet tot complicaties te leiden. Het is echter niet gezegd dat dergelijke toegankelijke woorden in historische teksten destijds dezelfde op basis van het heden verwachte betekenis of connotatie hadden (verschil *producer-consumer*).[1515] Bovendien kan de constant lijkende betekenis van een woord worden beïnvloed of 'gekleurd' op basis van de veranderde werkelijkheid (O' in afbeelding 6.17): ondanks dat de betekenissen van woorden als *straat* of *winkel* nauwelijks veranderd zijn, zag een straat of een winkel er honderd jaar geleden heel anders uit dan nu. Vanuit de werkelijkheid verandert zo de fysieke betekenis en vervolgens de conceptuele (dankzij O' van B naar B' in afbeelding 6.17).



AFBEELDING 6.17 Diachroon patroon 1. Continuïteit.

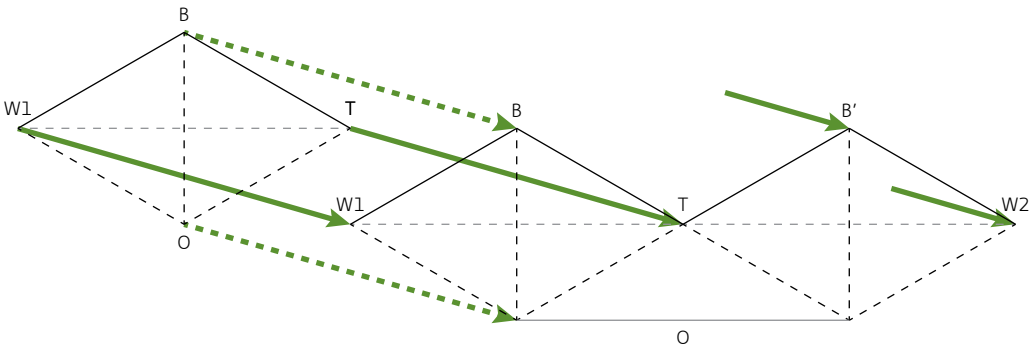
52 Een tweede diachroon patroon toont de opkomst van een nieuw woord voor een bestaand object en een bijbehorende betekenis.
Sinds het Plan Zuid betreft dit *tuinwijk* of *tuindorp* voor *tuinstad*, *stadsstraat* voor *verkeersweg* of *Parkweg*, *rijtjeshuis* voor *eengezinshuis*/*-woning*, *appartement* en *flat* 'woning van een verdieping' voor *etage* of *arbeiderswoning*, en *woongebouw* voor *tweegezinshuis*. Sinds de Bijlmermeer betreft dit

1514 Zie voor de begrippen die in momenteel ontwikkeling zijn paragraaf 8.1.

1515 Zie paragraaf 2.4.4.

metropool voor *agglomeratie*, *appartement* voor *flat* 'woning van een verdieping' (gerelateerd aan de betekenisspecificatie van *flat* 'flatgebouw'), en *woongebouw* voor *meergezinshuis*. Sinds IJburg betreft dit *metropool(regio)* voor *regio*.

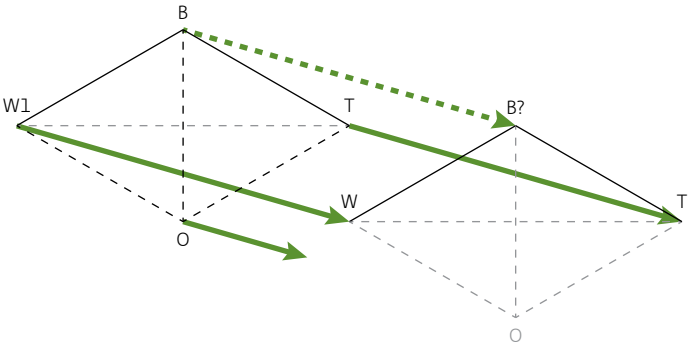
53 Het feit dat het nieuwe woord (W2 in afbeelding 6.18) een net afwijkende betekenis of connotatie kan hebben (B versus B' in afbeelding 6.18) is een overeenkomstige complicatie of kenmerk van deze groep woorden. Onder verschillende omstandigheden kan een nieuw woord het bestaande woord (W1 in afbeelding 6.18) verdringen (bijvoorbeeld omdat het algemener, neutraler of modieuzer is); hetgeen eveneens tot begripsverwarring kan leiden.



AFBEELDING 6.18 Diachroon patroon 2. Nieuw woord.

54 Bij een derde diachroon patroon gaat het om sinds de planperiode verouderde begrippen (dat wil zeggen dat de betekenis vervaagd is), omdat het object in de werkelijkheid niet meer bestaat of omdat het woord niet meer (frequent) gebruikt wordt (in die vorm of betekenis).
Sinds het Plan Zuid betreft dit vanwege het verdwijnen van het object *tentoonstellingsterrein* (nu meestal een gebouw), *kunstenaarshuis*, *volkshuis*, *melkinrichting*, *dubbele school* en *ambachtsschool*, en omdat het woord niet meer (frequent) gebruikt wordt *stadsgedeelte*, *kwartier* in de betekenis 'wijk' (al lijkt dat aan een nieuwe opmars bezig, bijvoorbeeld bij *stationskwartier*), *volksklassewoning*, *bijzondere bebouwing* en *blokbouw* in de betekenis 'bouwen met grote architectonische eenheden'.
Sinds de Bijlmermeer betreft dit vanwege het verdwijnen van het object *kruidenier* en *melkhandel*, en omdat het woord niet meer (frequent) gebruikt wordt *lob*, *dreef* en *kinderbewaarplaats*, maar zeker ook de door de ontwerpers geïntroduceerde termen *woongroep*, *droogloop*, *I.H.V.* en *I.C.G.* Sinds IJburg zijn weinig begrippen verouderd, maar de plandocumenten bevatten wel plangebonden (en daarmee tijdgebonden) metaforen, namelijk *groene tunnel* en *vizier*.
De woorden uit deze groep hebben als overeenkomstig kenmerk dat ze bijna allemaal in functionele zin vrij specifiek zijn (en enkele juist in ruimtelijke of beeldende zin). Ook 'ontwerpersvondsten' horen hierbij. Op het eerste gezicht lijkt dit een problematische groep woorden, maar bij nader inzien leiden ze zelden tot verwarring: omdat ze verouderd zijn wordt de hedendaagse lezer automatisch attent gemaakt op de verandering – bijvoorbeeld omdat het gebouwde object is verdwenen (grijze O in afbeelding 6.19) – en dat de betekenis dus moet worden opgezocht (B? in afbeelding 6.19).

55 Bij verouderde begrippen kan een complicerende factor zijn dat het woord dusdanig verouderd is dat het niet meer in recente woordenboeken staat; een historisch woordenboek biedt dan uitkomst.



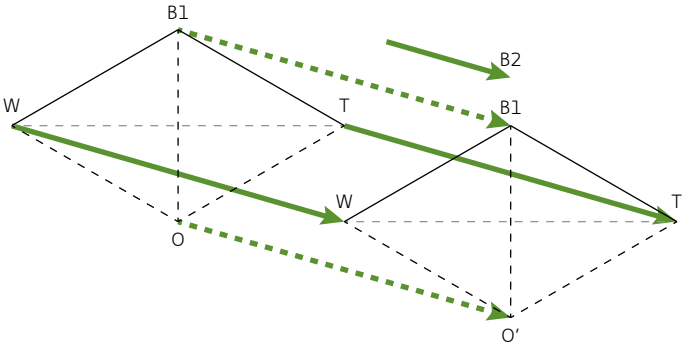
AFBEELDING 6.19 Diachroon patroon 3. Verouderd woord en/of verdwenen object.

56 Een vierde diachroon patroon beslaat woorden die (soms ongemerkt) een betekenisspecificatie, betekenisveralgemenisering of connotatieverandering hebben ondergaan; dit zijn de woorden die in dit onderzoek de meeste aandacht hebben gekregen.
Sinds het Plan Zuid betreft dit met betekenisspecificatie *wijk* en *buurt* (beide zoals gezegd vastomlijnder), *gracht* (stedelijker), *weg* (duidelijker verkeersfunctie en duidelijker onderscheiden van *straat*), *plein* (verblijfsfunctie), en *woning* en *huis* (beide specifieker), met betekenisuitbreiding *tuinstad* (ook 'naoorlogse woonwijk'), *centrum* (inclusief vaker voor 'binnenstad' en als 'gebouw van samenkomst') en *open bebouwing* (nu ook en vooral 'strokenbouw' et cetera), en met connotatieverandering *laan* ('(soms brede) straat met bomen') en *arbeiderswoning* (nu negatieve connotatie). Sinds de Bijlmermeer betreft dit met betekenisspecificatie *agglomeratie* (alleen nog stedelijk), *landschap* (in concrete zin), *stadsdeel* (nu vooral administratief), *wijk* en *buurt* (beide dus vastomlijnder), *woning* en *huis* (beide dus specifieker), *flat* (vooral 'flatgebouw') en *blok* (alleen nog 'bouwblok'), met betekenisuitbreiding *buitenruimte* (alle openbare ruimte), en met connotatieverandering *hoogbouw* en *laagbouw* (nu zonder de negatieve lading van een germanisme, en met name *hoogbouw* kent nu uiteenlopende betekenissen). Sinds IJburg zijn geen begrippen van betekenis veranderd, wellicht op *stad* na.[1516]
Betekenisspecificaties hebben het kenmerk dat ze van abstract naar concreet zijn veranderd, en betekenisveralgemeniseringen of -uitbreidingen van concreet naar abstract of van smal naar breder.[1517] Connotatieverandering betreft de niet-letterlijke betekenis of de bijbedoeling van de *producer*. Overigens zijn welbeschouwd ook de als metaforen gemunte ontwerptermen *groene tunnel* en *vizier* vormen van betekenisverandering (ze krijgen er (tijdelijk) een stedebouwkundige betekenis bij). Naast de betekenis (van B1 naar B1 en/of B2 in afbeelding 6.20) kan overigens ook een verandering in de gebouwde werkelijkheid een rol spelen (van O naar O' in afbeelding 6.20).

57 Van woorden die nog bestaan lijkt de betekenis vaak duidelijk, waardoor er niet aan gedacht wordt deze in de juiste tijd te plaatsen; een (soms ongemerkte) betekenisverandering is dan een complicatie bij het interpreteren.

1516 Zie paragraaf 8.1.1.

1517 Zie paragraaf 2.4.2.



AFBEELDING 6.20 Diachroon patroon 4. Betekenisverandering.



AFBEELDING 6.21 Voorbeelden van diachrone patronen voor woorden voor getekende en gerealiseerde objecten: (de als laatste overgebleven) *garage* uit de Bijlmermeer als continu woord (linksboven), *stadsstraat* als nieuw woord naast *laan* voor *verkeersweg* of *Parkweg* uit het Plan Zuid (rechtsboven), (een overgebleven) *droogloop* in een *inrichting voor het huisvesten* of *I.H.V.* uit de Bijlmermeer als verouderde woorden (linksonder) en *gracht* uit het Plan Zuid als veranderde betekenis; dit gerealiseerde object wordt nu eerder een *singel* genoemd, terwijl *gracht* is voorbehouden aan een stedelijker profiel (rechtsonder).

§ 6.3.3 Historisch onderzoek: stedebouwkundige begrippen in hun historische context zien

De uit de onderzochte plantoelichtingen en reacties opgemaakte synchrone en diachrone patronen maken voldoende aantoonbaar dat de betekenis van stedebouwkundige begrippen niet vaststaat, mede door andere uitgangspunten van de actoren of door (kleine) betekenisveranderingen. Dit heeft gevolgen voor de interpretatie van verschillende teksten op het moment van ontwerpen, maar vooral voor het doen van onderzoek naar historische plannen:

58 Voordat een tijdgenoot toekomt aan het (eventueel anders) verwoorden van een in een stedebouwkundig ontwerp door de ontwerper(s) getekend en benoemd object en daarmee andere actoren te overtuigen, kan deze door het vanuit zijn achtergrond anders interpreteren van tekst en tekening van de ontwerper al een ander uitgangspunt hebben. Om teksten van ontwerpers en tijdgenoten te kunnen begrijpen is het dus van groot belang om de (historische) interpretatie van de schrijver helder te krijgen.

59 In korte tijd – binnen een eeuw – zijn er veranderingen opgetreden in het stedebouwkundig begrippenkader: er zijn nieuwe begrippen bijgekomen of verouderde in onbruik geraakt, en er hebben kleine, haast onmerkbare betekenis- of connotatieveranderingen plaatsgevonden. Hierdoor kunnen plantoelichtingen (en reacties daarop) van slechts enkele decennia geleden gemakkelijk verkeerd begrepen worden.[1518] Het is dus van groot belang om plantoelichtingen en begrippen te begrijpen vanuit hun historische context.

1518 Zie propositie 6 in het kader van deze dissertatie.

Geschrieben steht: "im Anfang war das Wort!"
Hier stock'ich schon! Wer hilft mir weiter fort?
Ich kann das Wort so hoch unmöglich schätzen.
Ich muß es anders übersetzen,
Wenn ich vom Geiste recht erleuchtet bin.
Geschrieben steht: im Anfang war der Sinn.

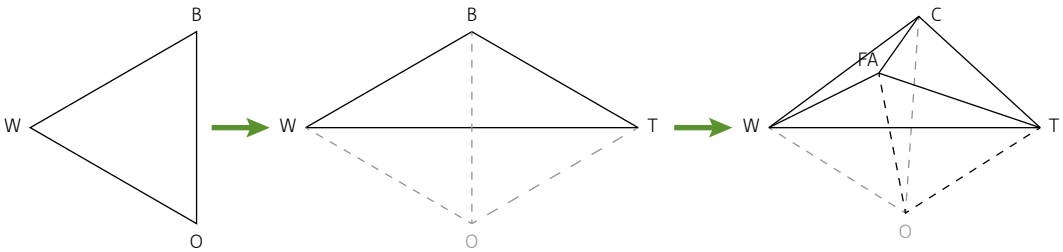
[Von Goethe, 1808, I.3, rr. 1224-1229.]

7 Discussie: taalkundige, stedebouwkundige en overkoepelende implicaties

§ 7.1 Taalkundige implicaties

§ 7.1.1 Woorden voor wat er nog niet is: toekomstige objecten en fysieke abstracties

Zoals aangegeven kunnen begrippen binnen de domeinen van de disciplines die ontwerpen aan de gebouwde omgeving in eerste instantie worden beschouwd als 'normale' begrippen, die beantwoorden aan de klassieke semiotische driehoek (afbeelding 7.1 links), met als hoekpunten het taalteken (W), dat symbool staat voor een bepaalde betekenis (B), die verwijst naar een object in de werkelijkheid (O). Wanneer echter (stede)bouwkundige begrippen voor concrete ontwerpfenomenen worden bekeken, symboliseert niet alleen het táálteken de betekenis, maar ook het beeldteken of getekend object (T in afbeelding 7.1 midden).



AFBEELDING 7.1 De 'semiotische driehoek' (links), begripsmodel ten behoeve van dit onderzoek, eerste versie, aangepast met toekomstig object (midden), en tweede versie, aangepast met toekomstig object (rechts).

Dit onderzoek heeft echter laten zien dat met de verwijzing naar het gerealiseerde object iets opvallends aan de hand is: op het moment dat door ontwerpers nagedacht en door commentatoren van gedachten gewisseld wordt over tekening, toelichting en betekenis (T, W en B), bestaat het object in de werkelijkheid (O) nog niet (grijze O in afbeelding 7.1 midden). Ontwerpers houden zich immers bezig met het vormgeven van een "wenselijke" of "mogelijke" toekomst.[1519] Dit verschijnsel – de 'dischronie' van tekens en object – heeft complicerende gevolgen voor de totstandkoming van beide tekens, maar biedt in taalkundig opzicht juist inzicht in het mechanisme 'verwoorden' (en in ontwerpwetenschappelijk opzicht in het mechanisme 'verbeelden').[1520]

1519 De Jong, 1992, pp. 9-11, 51-53.

1520 Zie propositie 7 in het kader van deze dissertatie.

Mogelijk is het dit verschijnsel geweest dat ertoe heeft geleid om de betekenis van stedebouwkundige begrippen op te splitsen in een achterliggend concept (C) – eigenlijk de traditionele, subjectieve betekenis in het hoofd van degene die het teken uit – en de fysieke abstractie (FA), eveneens op cognitief niveau. Deze meer objectieve betekenis is immers de dichtste benadering van (of vooruitverwijzing naar) het toekomstige object in lengte, breedte en hoogte, en daar als zodanig vanuit het hoofd de meest directe verbinding mee, naast de relatie vanuit de tekening (zwarte stippellijnen in afbeelding 7.1 rechts); hieraan worden getekend en gebouwd object achteraf vermoedelijk ook 'getoetst' door de ontwerper.

Zo beschouwd is het niet verwonderlijk dat bij het verwoorden van een ontworpen, getekend object veel gebruikgemaakt wordt van abstracte categorieën (bijvoorbeeld *verkeersweg*, *primaire weg*, *groen*, *voorzieningen*), archetypen (*boulevard*, *laan*, *park*) en metaforen (*vizier*, *groene tunnel*, *onderwaterlandschap*). Juist dergelijke woorden geven de lezer of luisteraar voldoende houvast (ze roepen een vergelijkbare fysieke abstractie op in het hoofd van de commentator), terwijl ze tegelijkertijd nog vrij invulbaar zijn (de fysieke abstractie ligt niet volledig vast). Bij de eerste twee groepen zijn de synchrone betekenispatronen eenduidigheid, polysemie en overlap vaak zichtbaar; voor de derde groep (metaforen) geldt dat er meestal nog geen consensus over is.[1521]

Dit laatste patroon is ook herkenbaar in een aparte groep woorden voor getekende objecten: de nieuwvormingen, die meestal ook gebruikt worden voor écht nieuwe vindingen, waarvan het toekomstige object in de werkelijkheid dus nog niet eerder is gerealiseerd (in tegenstelling tot andere getekende objecten, waarvan vergelijkbare voorbeelden in de werkelijkheid al bestaan). Te denken valt aan minstens twee soorten, namelijk woorden die herkenbaar lijken (zoals *Parkweg*, *blokbouw*, *droogloop* en *binnenstraat*), en woorden die zonder uitleg onbegrijpelijk zijn (bijvoorbeeld *inrichting voor het collectieve gebruik* (*I.C.G.*) en *inrichting voor het huisvesten* (*I.H.V.*), *collectieve blokvoorzieningen* en *groene tunnel*). Ook bij op basis van hun samenstellende delen schijnbaar begrijpelijke nieuwvormingen hoeft de fysieke abstractie in het hoofd van de lezer of luisteraar overigens niet overeen te komen met die van de ontwerper.

Hoe ontwerpers al schetsend via een fysieke abstractie tot een verbeelding en een verwoording komen, waardoor uiteindelijk een object in de werkelijkheid kan worden gerealiseerd, kan mogelijk helpen om verwoordingsmechanismen bij andersoortige toekomstige objecten te verklaren. Voorbeelden hiervan zijn begrippen in de eerder aangehaalde instructieve teksten zoals recepten en handleidingen, of in nieuwe wetteksten of andere bestuurlijke plannen.[1522]

§ 7.1.2 *Framing* in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving

Juist omdat begrippen binnen de domeinen van de ontwerpende disciplines verwijzen naar een al dan niet gewenste toekomst, spelen ook de (bij)bedoelingen van de taalgebruikers een grote rol. In zekere zin vormen alle plantoelichtingen en commentaren behalve een directe taalhandeling (*locutie*) ook vanzelfsprekend een indirecte taalhandeling (*illocutie* of bijna altijd *perlocutie*): ook al staat het er niet expliciet, ze zijn meestal gedreven door de intentie om iets te bereiken bij de andere actoren.[1523]

1521 Zie paragraaf 6.3.1.

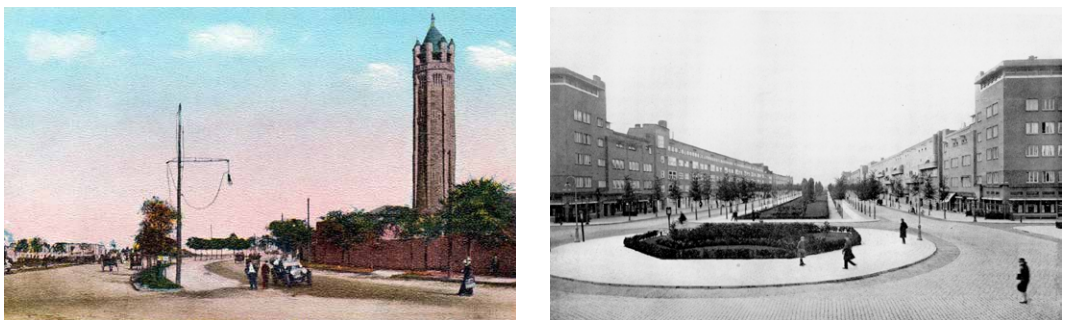
1522 Zie voor deze begrippen paragraaf 2.4.3 en zie ook paragraaf 7.3.4.

1523 Zie voor deze begrippen paragraaf 2.4.3.

Op begripsniveau wordt dan al snel gesteld dat sprake is van *framing*, opgevat als een doelbewuste poging om met de woordkeuze een bepaald 'raamwerk' van bijbetekenissen op te roepen, die het gewenste effect hebben bij de lezer of luisteraar. Op die wijze zou er sprake zijn van een 'verdraaiing' of 'verbloeming' van de werkelijke betekenis (of het getekende object). Echter, in ruime zin kan gesteld worden dat iedere taalgebruiker altijd gebruikmaakt van *framing*, en dit kan ook zonder bijbedoelingen zijn.[1524] Woorden bestaan immers niet geïsoleerd en roepen voor iedereen een 'raamwerk' of *frame* op, dat bepaald wordt door de achtergrond van de spreker of schrijver. Omdat die context voor elke actor verschilt, ligt het opgeroepen *frame* niet altijd vast en kan elke actor beelden ook anders verwoorden, en woorden en beelden eveneens anders interpreteren.

Voor alle actoren is het dus in de eerste plaats zaak om de verschillende uitgangspunten en mechanismen te kennen.[1525] Vervolgens is het voor elke actor de kunst om zich zo uit te drukken dat de eigen visie zo aantrekkelijk mogelijk is. Woorden die een sterk (positief of negatief) *frame* oproepen – dat dus wordt overgenomen door andere actoren – kunnen daar uiteraard bij helpen.

Ontwerpers lijken zich niet altijd bewust te zijn van het *frame* van de door hen gekozen woorden. Slim gekozen woorden kunnen onder andere metaforen zijn (*vizier* suggereert openheid) of archetypen (*boulevard* roept een stedelijk beeld op), maar ook functionele benamingen kunnen realiteitszin communiceren en daarmee positief werken, bijvoorbeeld bij bestuurders (zoals een heldere hiërarchische indeling met *primaire* en *secundaire wegen*). Zeker nieuwvormingen of jargonwoorden zijn echter vaak uit hun context of *frame* gerukt (Berlages stedelijke *Parkweg* is niet hetzelfde als de oorspronkelijk landschappelijke Amerikaanse *parkway*, als die al bekend is), of ze bevatten overlappende of botsende *frames* (*blokbouw*, *buitenruimte*, *binnenstraat*, *groene tunnel*).



AFBEELDING 7.2 De eerste *parkway*, de Eastern Parkway in New York ontworpen door Vaux en Olmsted, in 1900 (links) en een van Berlages *Parkwegen*, de Amstellaan (de huidige Vrijheidslaan) in 1925 (rechts).

Dit sluit aan bij de constatering dat deze woorden meestal niet worden overgenomen. Zoals is gebleken kunnen andere actoren in hun reacties de gebruikte woorden behalve overnemen of afwijzen ook gebruiken met alternatieve betekenissen; of ze kunnen hele andere woorden gebruiken, meestal concrete woorden met een neutrale of negatieve bijbetekenis. Met name die laatste groep is vanuit *framing* bezien interessant, omdat er vaak zeer specifieke *frames* mee worden opgeroepen, vooral door vakgenoten die zich willen afzetten tegen collega-ontwerpers (*plak*, *woonkazerne*, *mensenpakhuis*, *gezwollen adernet*). Een andere opvallende vorm van *framing* is het overnemen van een woord

1524 Zie voor dit begrip paragraaf 2.4.3.

1525 Zie voor het inspelen op deze mechanismen paragraaf 7.3.5.

voorafgegaan door *zogenaamd* of geplaatst tussen aanhalingstekens (*'blokbouw' is de jongste leuze*, *zogenaamde droogloop*); hiermee wordt het *frame* als het ware ontkracht.

Het lijkt verstandig dat ontwerpers en de andere actoren in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving zich bewuster worden van de potenties van taal en de waarde van de juiste *framing*. De hier aangehaalde motieven van de actoren kunnen vanwege de complexiteit van het proces en de hoeveelheid spelers bovendien pragmatisch-taalkundige inzichten verschaffen in vergelijkbare processen waarbij woordenstrijd, beeldvorming en media een belangrijke rol spelen, zoals bij politieke besluitvorming of rechtspraak.

§ 7.1.3 'Micro-etymologie': ontwikkelingen binnen een eeuw

De etymologie doet onderzoek naar de ontwikkelingen van woorden qua vorm en betekenis. Zoals gezegd kan de woordenschat verdeeld worden in leenwoorden, erfwoorden en substraatwoorden. Via klankwetten kunnen hedendaagse woorden meestal worden herleid tot gereconstrueerde vormen in eerdere taalfasen, zoals het Proto-Germaans en het Proto-Indo-Europees. De laatste decennia is op deze historische reconstructies steeds meer nadruk komen te liggen, onder andere dankzij de uitwerking van de zogenoemde *laryngaaltheorie*.[1526] Daarnaast heeft de digitale ontsluiting van historische woordenboeken en teksten het mogelijk gemaakt oudste vindplaatsen van woorden of betekenissen steeds verder te antedateren.[1527]

Van digitale bronnen is bij dit onderzoek naar stedebouwkundige begrippen in de afgelopen eeuw ook veelvuldig gebruikgemaakt. Reconstructies zijn echter geen doel op zich geweest.[1528] In plaats daarvan heeft de focus gelegen op de opkomst van nieuwe woorden, op het verdwijnen van woorden, en op betekenisveranderingen. Op voorhand is de verwachting geweest dat er binnen honderd jaar weinig grote ontwikkelingen te zien zouden zijn.

Alle vier de geconstateerde diachrone patronen hebben echter toch etymologische ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt.[1529] Om te beginnen kunnen woorden waarvan de betekenis op het eerste gezicht (bijvoorbeeld volgens de woordenboeken) continuïteit lijkt te vertonen wel degelijk beïnvloed zijn door de veranderde werkelijkheid (een *winkel* zag er honderd jaar geleden anders uit, terwijl de woordenboekbetekenis ongeveer gelijk is gebleven).[1530] Vervolgens blijken vrij veel woorden in een eeuw tijd verdwenen te zijn (bijvoorbeeld *kruidenier*, *melkinrichting*) of verdrongen door een nieuw woord (zoals *flat* door *appartement*, en *kinderbewaarplaats* door *crèche* of *kinderdagverblijf*). Echt interessant zijn de kleine maar opmerkelijke betekenisveranderingen, die bij etymologisch onderzoek tot nu toe niet naar boven gekomen zijn: betekenisspecificaties (zo zijn *wijk* en *buurt* geen synoniemen meer), betekenisuitbreidingen (onder andere *centrum* dat naast 'binnenstad' ook

1526 De laryngaaltheorie gaat ervan uit dat veel woorden in de Indo-Europese talen vroeger zogeheten laryngalen moeten hebben bevat: medeklinkers die gevormd worden door 'schuring' van lucht tussen de stembanden of door het dicht- en openklappen van de stembanden. In de meeste talen zijn laryngalen al in de oudste teksten verdwenen, maar ze hebben wel klinkerkleuring nagelaten. Zie o.a.: Philippa, Debrabandere, Quak, Schoonheim & Van der Sijs, 2003-2009.

1527 Hiervoor is zelfs een zogeheten Wiki opgericht, zie: http://www.etymologiewebsite.nl/wiki. Zie ook: http://www.etymologiebank.nl.

1528 De appendix bevat wel van alle gevonden begrippen de etymologie, in veel gevallen inclusief de Proto-Germaanse en Proto-Indo-Europese reconstructies.

1529 Zie paragraaf 6.3.

1530 Zie de appendix.

'gebouw van samenkomst' is gaan betekenen) en connotatieveranderingen (*arbeiderswoning* heeft nu een negatieve connotatie, terwijl *hoogbouw* en *metropool* hun negatieve connotatie verloren).[1531]

Deze waargenomen ontwikkelingen pleiten voor een soort 'micro-etymologie': het binnen een korte periode nauwkeurig zoeken naar kleine, maar belangwekkende veranderingen, die bij het beschouwen van een complete woordhistorie wellicht over het hoofd gezien worden. Met behulp van digitale bronnen kan zo de waarde van etymologisch onderzoek voor de hedendaagse woordenschat vergroot worden.

§ 7.2 Implicaties voor het stedebouwkundig begrippenkader

§ 7.2.1 *Stad*, *binnenstad* en *centrum*: de opkomst van *stedelijkheid*

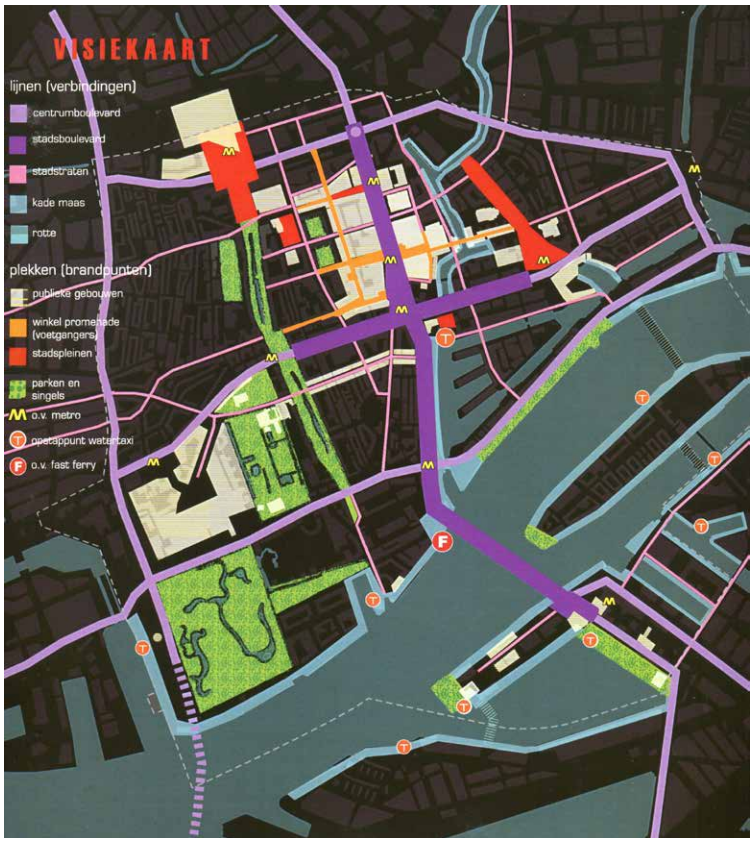
De onderzochte casussen leveren op begripsniveau enkele interessante stedebouwkundige ontwikkelingslijnen op. Zo had het begrip *stad* van oudsher de algemene betekenis 'plaats, plek'. Rond 1100 ontstond in het Duits rondom Keulen een stedelijke betekenis (Middelhoogduits *stat*), onder invloed van de zich uitbreidende nederzettingen, met juridische gevolgen voor de inwoners.[1532] De fysieke betekenis 'afgebakende grote nederzetting met samenhangende bebouwing' kwam vervolgens in het Nederlands terecht en werd de meest gebruikelijke. In de afgelopen decennia is daarnaast de conceptuele betekenis 'stedelijke woonomgeving' opgekomen, dus zonder de gedachte aan een concrete afgeronde nederzetting. Deze betekenis van *stad* stond en staat overigens niet in de woordenboeken. De opkomst ervan in de stedebouwkundige discipline kan verklaard worden uit de toegenomen aandacht voor de concepten van de *compacte stad*, afkomstig uit de tussen 1974 en1983 in delen verschenen Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening, en *stedelijkheid*, als reactie op eerdere uitbreidingen in lage dichtheden.[1533]

Het begrip *centrum* heeft in de afgelopen honderd jaar een betekenisuitbreiding ondergaan: waar het rond 1900 in algemeen opzicht nog 'middelpunt' en in stedebouwkundige zin 'stadsmiddelpunt, binnenstad' betekende, ontstond in de loop van de twintigste eeuw de betekenis 'gebouw(encomplex) van samenkomst' (voor het eerst aangetroffen in 1921). Mogelijk gebeurde dit onder invloed van de (sinds 1920 aangetroffen) samenstelling *winkelcentrum* 'winkelgebouwencomplex', zelf een leenvertaling van Amerikaans-Engels *shopping centre* (ook verwijzend naar perifeer gelegen *malls*). In naoorlogse wijken ontstonden immers meerdere gebouwde *centra* met voorzieningen (op wijk- en buurtniveau, of meerkernig zoals in Almere), waardoor de betekenis 'binnenstad' of 'centraal gelegen gebied' steeds minder van toepassing werd. Mogelijk is het woord *binnenstad* in de betekenis '(historisch) stadsmiddelpunt' hierdoor weer populair geworden, zoals in het Rotterdamse 'Binnenstadsplan 2008-2020' uit 2008 (afbeelding 7.3), terwijl voor deze betekenis het Engelse leenwoord *city* (ook gebruikt door Berlage) weer verdwenen is.

1531 Zie voor *metropool* verder paragraaf 8.1.2.

1532 Zie de appendix en: Van Loon, 2000.

1533 Zie bijv.: Boelens, Ovink, Pálsdóttir & Wierenga, 2011; Urhahn & Bobić, 1996.



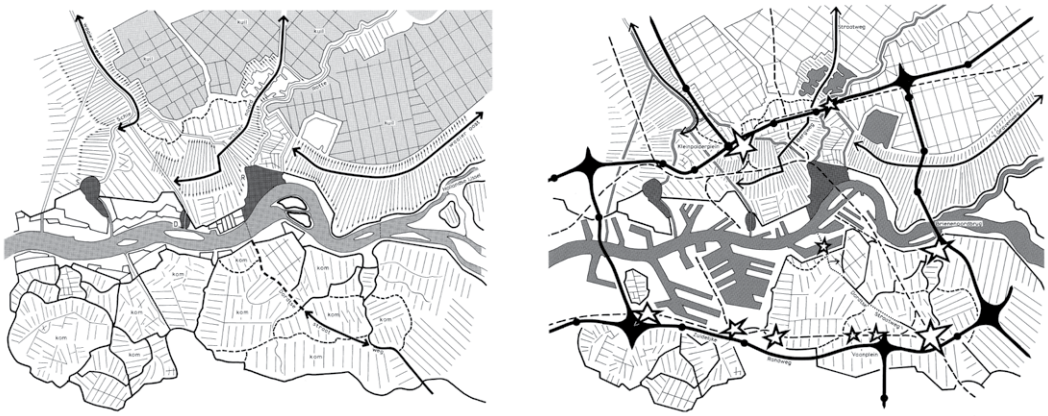
AFBEELDING 7.3 Voorbeeld van het gebruik van het woord *binnenstad* in plaats van *centrum*: 'Visiekaart openbare ruimte' 'Binnenstadsplan Rotterdam 2008-2020' 2008 door Bureau Binnenstad, Gemeente Rotterdam.

§ 7.2.2 *Landschap*: van afwezig naar vanzelfsprekend in alle plannen

Tot en met de jaren zeventig werd het onderliggende en omliggende *landschap* amper meegenomen in stedebouwkundige ontwerpen en speelde het als begrip geen rol; de betekenis was ook lange tijd 'gewest, streek'. In de hoogtijdagen van het modernisme werd het onderliggende landschap bedekt onder een dik zandpakket, en werden verbindingen met het omliggende landschap of de stad zuiver functioneel vormgegeven. Op basis van die *tabula rasa* kon de maakbare samenleving geheel vrij van het verleden worden gerealiseerd. Vanaf eind jaren zeventig werd het landschap (her)ontdekt en verscheen de "*longue durée*" ervan in de vakliteratuur; in Nederland speelde het boek *Rotterdam als verstedelijkt landschap* van F. Palmboom uit 1987 hierbij een belangrijke rol (afbeelding 7.4).[1534] De betekenis van het woord *landschap* was inmiddels verschoven naar 'landelijke omgeving'. In vakmatig opzicht betekent het nu vooral 'natuurlijke omgeving (waarin het ontwerp geplaatst wordt)' en zelfs '*genius loci*' of 'aard van de plek' (gezien als belangrijke inspiratie of legitimatie); het begrip is niet meer weg te denken uit het vakdebat.[1535]

1534 Braudel, 1949, Braudel, 1979; Palmboom, 1987; zie ook: Heeling, Meyer & Westrik, 2002, pp. 116-121.

1535 Norberg-Schulz, 1980.



AFBEELDING 7.4 Aandacht voor het *landschap* in *Rotterdam als verstedelijkt landschap* 1987 door Palmboom, met twee lagen: de agrarische verkaveling rond 1850 (links) en de verkeersmachine 1987 (rechts).

§ 7.2.3 *Tuinstad*: van niet-gebouwde *garden cities* naar naoorlogse wijken zonder tuinen

Het woord *tuinstad* heeft in het Nederlands een vreemde ontwikkeling doorgemaakt. Omdat ontwerpen naar de *Garden City Movement* of 'tuinstadgedachte' in Nederland klein van omvang waren en veelal tegen bestaande steden werden aangebouwd, kregen ze de benaming *tuindorp* of *tuin(stad) wijk*, zoals Tuindorp Vreewijk in Rotterdam (afbeelding 7.5 links) en Tuinwijk-Zuid in Haarlem. Na de Tweede Wereldoorlog werd het woord *tuinstad* juist gebruikt voor grootschalige nieuwe stadsdelen in open bebouwing en hoogbouw bij de grote steden, zoals in Amsterdam de Westelijke Tuinsteden en in Rotterdam de Zuidelijke Tuinsteden (afbeelding 7.5 rechts).[1536] Feitelijk kenden deze uitbreidingen juist weinig privétuinen, maar de specificator *tuin-* sloeg waarschijnlijk vooral op het groene karakter – ook al bevatten de woordenboekbetekenissen allemaal (nog steeds) het element 'tuin'.[1537] Voor de Bijlmermeer werd het woord *tuinstad* niet meer gebruikt, mogelijk omdat de groene ruimten te groot waren om te kunnen worden aangeduid met het woord *tuin*, of omdat het woord had afgedaan.



AFBEELDING 7.5 Voorbeelden van een *tuinstad*: een *garden city* uitgevoerd als Tuindorp Vreewijk in Rotterdam uit 1913 (links) en een naoorlogse *tuinstad* uitgevoerd als Pendrecht in Rotterdam uit 1949, een van de Zuidelijke Tuinsteden (rechts).

1536 Zie o.a.: Nio, Reijndorp & Veldhuis, 2008.

1537 Zie de appendix.

§ 7.2.4 *Buurt* en *wijk*: van synoniem naar opeenvolgend in schaal

De begrippen *buurt* en *wijk* hebben zich qua betekenis in de afgelopen eeuw differentiërend ontwikkeld: waar ze honderd jaar geleden min of meer synoniem waren en gebruikt konden worden voor stadsdelen van dezelfde omvang (*buurt* soms met een negatieve connotatie), worden ze nu door de meeste taalgebruikers opeenvolgend in schaal gevoeld en voor duidelijker afgebakende delen van de stad gebruikt. Mogelijk hebben de systematisch opgebouwde naoorlogse *wijken* met daarbinnen duidelijk te onderscheiden *buurten* hierbij een rol gespeeld: enerzijds stimuleerde het planologische (statistische) onderzoek dat hieraan ten grondslag lag duidelijk te onderscheiden onderdelen van de stad in 'kengetallen' en aan de hand van de zogenoemde "wijkgedachte", anderzijds kregen uitbreidingen als Pendrecht bij Rotterdam ook letterlijk een duidelijk hiërarchische opbouw van *wijk*, *buurt* en *wooneenheid* of *stempel* (afbeelding 7.5 rechts).[1538]

§ 7.2.5 Typen openbare ruimte: meer overlappen en hybriden

De benamingen van typen openbare ruimte en hun woordenboekbetekenissen suggereren soms een duidelijk onderscheid dat noch door specialisten noch door leken in praktijk wordt gebruikt. Enerzijds blijken er getekende of gerealiseerde objecten te zijn waarnaar met meerdere elkaar (deels) overlappende woorden verwezen kan worden, zoals *weg*, *straat* en recenter ook *laan* (waarbij de woordenboekbetekenissen 'geschikt voor verkeer', 'tussen rijen huizen' of 'met bomen' kennelijk niet overheersen), en *gracht*, *kade*, *singel* en *kanaal* (voor water met óf zonder groen talud en bebouwing erlangs). Anderzijds zijn er ook hybriden met kenmerken van meer typen, zoals de *straatweg* (met woningen erlangs én voor verkeer geschikt), de '*laan-boulevard*' (met het groene karakter van een *laan*, breed om te flaneren, soms met horeca en winkels) versus de '*kade-boulevard*' (gelegen aan het water, breed om te flaneren, vaak met horeca en winkels), en het '*park-plein*' (zowel groen als een *park* als verhard als een *plein* of uitgevoerd in halfverharding), dat vanaf de jaren tachtig veel werd toegepast in Barcelona en zich daarna over Europa verspreidde (afbeelding 7.6). Deze hybride typen sluiten vaak aan bij een multifunctioneel gebruik.



AFBEELDING 7.6 Voorbeelden van een '*park-plein*': het Parc del Clot in Barcelona uit 1986 (links) en het Museumplein in Amsterdam, heringericht in 1999 (rechts).

1538 Bos, 1946; Van Velzen, 1994, pp. 115.

§ 7.2.6 *Groen*: steeds minder jargon en de suggestie van een doorlopend systeem

In de loop van de twintigste eeuw werd het steeds gebruikelijker om groene gebieden in thematische plankaarten weer te geven en werd de verzamelnaam *groen* hiervoor steeds algemener, voor specialisten én leken. In tegenstelling tot het beeld dat veel leken hebben, bevat de categorie echter zeer diverse onderdelen, zoals *lanen*, *parken*, *sportvelden* en losse bomen, die op hun materiaal na geen overeenkomsten hebben. Ze in samenhang bestuderen heeft dan ook vooral zin in ecologisch en recreatief opzicht.[1539]

§ 7.2.7 *Huis* en *woning*: steeds specifieker én overlappend

Van het deels overlappende begrippenpaar *huis* en *woning* hebben beide woorden de afgelopen eeuw een betekenisspecificatie doorgemaakt. *Huis* raakte in de afgelopen vijftig jaar de betekenissen 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' en 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' kwijt; de betekenis 'woongebouw voor één huishouden' in fysiek en zelfstandig opzicht bleef over, naast de vergelijkbare fysieke betekenis in samenstellingen als *stadhuis* en *ziekenhuis*. *Woning* verloor in de eerste helft van de twintigste eeuw de abstracte betekenis 'verblijfplaats', terwijl de betekenis 'woonruimte voor één huishouden' bleef bestaan, in gestapelde of grondgebonden vorm; in die grondgebonden betekenis van 'woongebouw met woonruimte voor één huishouden' overlapt het meer met *huis*, terwijl alle andere 'woonruimten' eerder *woning* genoemd worden. Voor veel taalgebruikers heeft *huis* nog wel een fysieker karakter: elk *huis* kan een *woning* genoemd worden, maar niet elke *woning* zal een *huis* genoemd worden; behalve in alledaags taalgebruik, in conceptuele zin verwijzend naar *iemands huis* (vergelijk *thuis*).

Een vreemde uitzondering wordt gevormd door de samenstelling *meergezinswoning*, die volgens het CBS een 'woonruimte voor één huishouden in een woongebouw voor meerdere huishoudens' is (maar dan is de woning zelf dus niet voor meerdere gezinnen) en volgens de Van Dale een 'woongebouw met woonruimten voor meerdere huishoudens' (maar dan zou *woning* hier 'woongebouw' betekenen). Deze samenstelling dient vanwege tegenstrijdige definities dus niet langer gebruikt te worden.

§ 7.2.8 *Voorzieningen*: steeds minder jargon maar een onduidelijk begrip

Het woord *voorziening* is (meestal in het meervoud) in de stedebouwkundige zin van 'faciliteit; instelling' in de tweede helft van de twintigste eeuw langzaam algemeen geworden. Vanaf de jaren zestig verscheen het woord als technische term in plantoelichtingen, maar door tijdgenoten werd het nog niet gebruikt. De woordenboekbetekenis was ook nog slechts in abstracte zin 'het voorzien; wat men doet om in iets te voorzien, maatregel'. Gebruikelijker waren de benamingen *openbare gebouwen* en *bijzondere bestemmingen*. Mogelijk omdat die steeds diverser en omvangrijker werden (en lang niet allemaal openbaar) prevaleerde uiteindelijk de verzamelnaam *voorzieningen*, die tegenwoordig niet langer jargon is.

1539 Zie: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 33-34, 44-47.

Voorziening(en) blijft echter een onduidelijk begrip omdat het zonder specificator weinig zegt en de eronder vallende functies zeer divers zijn. De huidige woordenboekbetekenis 'maatregel, faciliteit; instelling, dienst die in bepaalde behoeften voorziet' dekt ook niet helemaal de stedebouwkundige lading. Pas door toevoeging van specificatoren als *winkel-*, *onderwijs-*, *sport-* en *welzijns-* krijgt *voorzieningen* enige betekenis, namelijk als 'gebouwen die voorzien in de behoefte aan de gespecificeerde functie' (al is de laatste specificator op zichzelf ook vrij vaag). Mogelijk komt deze abstractie ontwerpers en beleidsmakers goed uit, omdat dan pas in een later stadium gekozen hoeft te worden voor een concrete uitwerking.

§ 7.3 Overkoepelende implicaties

§ 7.3.1 Het planproces: de verhouding tussen overheid en markt en tussen stedebouwkundig en architectonisch ontwerp

De drie onderzochte casussen laten enkele overkoepelende ontwikkelingen zien die verbonden zijn met veranderende visies op de maatschappij in de afgelopen eeuw. Zo kan voor wat betreft het planproces worden vastgesteld dat het initiatief honderd jaar geleden duidelijk bij de overheid lag. Bij de negentiende-eeuwse stratenplannen was deze centrale rol nog beperkt gebleven tot de eerste fase, aangezien ze daarna vaak perceelsgewijs werden uitgegeven aan speculanten die er zonder veel overheidsbemoeienis de beruchte revolutiebouw aanlegden.

Nadat de Woningwet een einde had gemaakt aan deze praktijken werd het Plan Zuid niet slechts door Berlage ontworpen in opdracht van de gemeente, maar daarna ook in deelplannen uitgewerkt door de Dienst der Publieke Werken. Bij de uitvoering door zowel de woningbouwverenigingen als de particuliere bouwers moesten de architecten bovendien voldoen aan de eisen van de gemeentelijke Schoonheidscommissie, die bestond uit aanhangers van de Amsterdamse School. Tot de realisatie aan toe speelden de marktpartijen dus een secundaire rol en was de gemeente leidend voor het architectonisch beeld, dat tot 1930 dan ook eensgezind tot stand kwam. Een opvallende constatering daarbij is enerzijds dat Berlages 'beeldwaliteitsregels' *avant la lettre*, te weten *blokbouw* en *bijzondere bebouwing met een zekere monumentaliteit*, niet als zodanig werden overgenomen door de gemeente, en anderzijds dat beide principes dankzij de praktijk van de Schoonheidscommissie alsnog – en misschien zelfs wel breder – toegepast werden.

Vijftig jaar later, bij de Bijlmermeer, lag het initiatief nog steeds bij de gemeente. Het stedebouwkundig ontwerp was zelfs geheel in handen van de Afdeling Stadsontwikkeling, die kon profiteren van de onduidelijke bestuurlijke status van het gebied en daarvoor een revolutionair plan kon ontwikkelen – al ging dat binnenskamers niet zonder slag of stoot. Desondanks had de markt hier al vroeg invloed op, want een jaar vóór de eerste publicatie van de plannen had de gemeente garanties verleend aan twee industriële bouwers, waarop direct begonnen werd met de architectonische uitwerking van deelplan A. In zekere zin was het gemeentelijke supervisiedocument hier dus volgend, en tegelijkertijd maakte deze tweede 'Grondslagen' de overgang tussen stedebouwkundig en architectonisch ontwerp minimaal. De richtlijnen maakten het immers mogelijk dat de aannemers zelf een architect uitkozen. Ook deze aanpak lijkt een toonbeeld van de maakbaar geachte samenleving: het stedebouwkundig en architectonisch ontwerp van de Bijlmermeer bijna als een 'een-tweetje' tussen Stadsontwikkeling en bouwindustrie, waarbij de corporaties een volgende rol hadden en over

de flats verdeeld werden. De architectuur van de honingraten kwam derhalve nergens ter discussie te staan en daarmee ontstond uiteindelijk een monotoon beeld.

Uiteraard was er dertig jaar daarna bij IJburg veel veranderd, alleen al omdat er voor dit gebied veel verschillende plannen gemaakt waren. Dit gebeurde meestal op initiatief van de gemeente, al gold dat niet voor het vroege Pampusplan en was er al vóór de vorming van het Projectbureau een consortium van marktpartijen met het Plan Waterstad gekomen. Ook met Palmboom en de zijnen aan de leiding kreeg die organisatievorm een belangrijke rol, met drie consortia en daaraan gelieerde architectenbureaus. De invloed van de consortia bleek overigens meteen uit hun afwijzing van het SPvE voor het Haveneiland en de verwerking van hun eisen in het SPvExtra. Vervolgens was het voor dit gebied de bedoeling dat de balans tussen overheid en marktpartijen gedurende het proces steeds verder zou opschuiven. Zo werd afgesproken dat de gemeente slechts enkele brede openbare ruimten zou aanleggen en de consortia de rest. Ook zouden de consortia de deelplannen laten uitwerken, maar deze konden in eerste versie niet op instemming van het Kwaliteitsteam rekenen. De komst van Schaap als verbindende schakel tussen dRO en de consortia herstelde uiteindelijk het evenwicht, niet alleen qua ontwerp maar ook qua uitvoering: uiteindelijk nam de gemeente de aanleg van alle openbare ruimten terug in handen. De architectonische uitwerking verliep vervolgens meer en meer per blok, waarbij regels golden voor verkaveling, bouwhoogten en materiaalkeuze.

Met name het gebruik van die laatste beeldkwaliteitsregels en van veel referentiebeelden maakt inzichtelijk hoe beeldtaal – zowel in afbeeldingen als in geschreven tekst – gedurende de afgelopen eeuw steeds belangrijker werd in het planproces.

§ 7.3.2 De verhouding tussen stedebouw en andere vakgebieden

Naast de veranderde relatie met architectuur tonen de casussen ook in hoeverre de stedebouwkundige discipline onder invloed heeft gestaan van andere vakgebieden.

In de tijd van het Plan Zuid stonden die – overigens net als de stedebouw zelf – nog in de kinderschoenen. Zo baseerde Berlage zijn woningaantallen op vrij beperkte cijfers van het Gemeentelijk Bureau voor de Statistiek. Van enige inmenging in het ontwerpproces van specialisten op het gebied van verkeer en inrichting van de openbare ruimte was echter geen sprake. De Afdeling Beplantingen van Publieke Werken werkte de plattegronden en profielen van Berlage uit in beplantingsontwerpen, die de hiërarchie van het stratennet moesten versterken en de 'hoven' in de blokken een extra besloten karakter gaven.

Bij het ontwerp voor de Bijlmermeer was overduidelijk meer invloed van andere disciplines zichtbaar. Vanuit de inmiddels opgekomen planologie werd zowel nagedacht over de hoeveelheid en soorten inwoners per 'lob' als over de verschillende kengetallen die werden overgenomen in het stedebouwkundig ontwerp, bijvoorbeeld voor de centra. Nog belangrijker was de verkeerskundige invloed, die bleek uit de nadruk in tekeningen en toelichtingen op de infrastructuur en uit het feit dat De Gier als hoofd Verkeer zo'n belangrijke rol had in het Bijlmermeerteam. Zijn benoeming als hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling gaf in dat opzicht een duidelijk inzicht in de staat van de stedebouw. Opmerkelijk is ook dat de Afdeling Beplantingen uiteindelijk een afwijkend ontwerp maakte voor het groen in de Bijlmermeer; kennelijk functioneerde dit vakgebied vrij solitair of werd het eigen beplantingsontwerp door Stadsontwikkeling niet belangrijk genoeg geacht voor het slagen van de Bijlmermeer.

De ontwerpen voor IJburg lieten tot slot zowel een integrale als gescheiden aanpak zien. Enerzijds gaven de plandocumenten op abstract niveau namelijk veel ruimte aan verschillende aspecten en disciplines, maar anderzijds werd de concrete uitwerking daarvan steeds overgelaten aan specialisten: van het land maken door civiel-ingenieurs tot de uitwerking van ecologische principes en de openbare ruimte door milieukundigen en landschapsarchitecten.

Het stedebouwkundig ontwerp vormt in dit samenspel van disciplines echter wel steeds het centrale ruimtelijke plandocument – meer dan het juridisch bindende bestemminsplan – en de stedebouwkundige is daarmee degene met overzicht.

§ 7.3.3 De verhouding tussen openbaar en privé en het belang van typologie

De drie casussen laten een zeer verschillende verhouding tussen openbare en private ruimte zien, en eveneens een andere rol voor ontwerptypen. Het Plan Zuid kende met zijn monumentale stadsplattegrond een duidelijk onderscheid tussen de helder gestructureerde openbare ruimten en de gesloten bouwblokken en private bebouwingseilanden met eerste-, tweede- en derdeklassewoningen (woningtypen die nu gedateerd klinken). In het ontwerp voor de Bijlmermeer was alle ruimte met uitzondering van de flats juist openbaar en liep de openbare ruimte zelfs door in de bebouwing, namelijk in de parkeergarages, de drooglopen en de centra. Bij IJburg werd juist weer gekozen voor een heldere blokkenstructuur, maar in de uitvoering was sprake van een duidelijk kleinere 'korrel' van programma dan in het Plan Zuid (zie het overzicht van plananalyses op pagina 442-443). Bovendien was er meer rekening gehouden met zowel informele interne routes als met overlappende en hybride typen openbare ruimte.

Overigens lijkt het bestaan van die laatste geen aanleiding om minder belang te hechten aan typologie. Ze laten juist zien dat het repertoire van de stedebouwkundig ontwerper zich ontwikkelt én tegelijkertijd gestoeld blijft op langdurig geldende principes. Daarbij is het vooral zaak de typologieën van openbare ruimte en bebouwing niet hermetisch maar dynamisch op te vatten, en overlappingen op woordniveau en hybriden op ontwerpniveau en in de werkelijkheid te erkennen. In de Delftse onderzoekstraditie wordt de typologie van de openbare ruimte niet voor niets "de taal van de stad" genoemd; typen openbare ruimte (én bebouwing) zijn immers net als woorden zowel vaststaand als veranderend.[1540]

§ 7.3.4 De rol van taal en communicatie: voor wie is het bedoeld?

Andere waargenomen ontwikkelingen bevinden zich op het snijvlak van bouwkunde en taalkunde, zoals op het gebied van de rol die taal heeft gespeeld in stedebouwkundige ontwerpen en de communicatie daarover. Ondanks het feit dat in dit onderzoek losse begrippen zijn onderzocht kan namelijk wel iets gezegd worden over de plantoelichtingen als complete teksten.

1540 Zie: Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2006, pp. 83-85.

Daarbij is het interessant om de vergelijking te maken met het onderzoek naar recepten, waaruit bleek dat die tussen 1500 en nu gedetailleerder werden en duidelijker qua opbouw.[1541] Deze ontwikkeling van zogeheten instructieve teksten (die de lezer aanzetten tot een bepaalde handeling) is namelijk ook waarneembaar in de plantoelichtingen. Met name na de Tweede Wereldoorlog zijn veel begrippen vastomlijnder geworden (bijvoorbeeld *buurt* en *wijk*), al vormen de overlappende typen hier wellicht een uitzondering op. Plantoelichtingen bestaan tegenwoordig in ieder geval zeker uit meer onderdelen dan honderd jaar geleden. Vanwege de toename van het aantal actoren en hun conflicterende belangen lijkt niets meer aan het toeval te worden overgelaten.

In het verlengde hiervan is een duidelijke verschuiving waarneembaar in de doelgroep van de plantoelichtingen. Berlage bood zijn ontwerp in zijn 'Memorie van Toelichting' letterlijk aan aan de gemeente (namelijk aan de directeur van Publieke Werken). Zijn toelichting was dan ook vrij technisch, maar getuige de letterlijke overname in de kranten werd deze destijds ook leesbaar geacht voor leken. De plantoelichtingen van de Bijlmermeer vormden juist een soort geheimtaal, die uitdrukkelijk niet gericht was op communicatie; die verliep dan ook geheel gescheiden via voorlichtingsfolders. Bij IJburg was vervolgens sprake van een compleet communicatieplan, waarbij zowel de plantoelichtingen als de teksten in *PlanAmsterdam* voor een breed publiek geschreven werden.

In het geval van IJburg heeft mogelijk meegespeeld dat tegenstanders overtuigd moesten worden, maar in het algemeen kan gesteld worden dat er over stedebouwkundige ontwerpen nu veel meer gecommuniceerd wordt, zowel in vakdiscussies als in het publieke debat. Ook hierbij spelen de hoeveelheid actoren en de nadruk op participatie een grote rol.

§ 7.3.5 Mechanismen van de actoren blootgelegd: inspelen op strategisch woordgebruik

Juist vanwege de grotere rol van communicatie in de stedebouw is het van belang dat stedebouwkundige begrippen consequent en helder gebruikt worden door de verschillende actoren. Het is in ieder geval waardevol geweest om de mechanismen achter hun strategische motieven in kaart te brengen, omdat dit kan bijdragen aan een succesvolle dialoog en totstandkoming. Daarom wordt hieronder kort ingegaan op de mogelijkheden die de andere actoren hebben om in te spelen op strategisch gekozen woorden.

Omdat ontwerpers hun toelichting ook gebruiken als een soort bewijslast achteraf, die moet aansluiten bij hun tekeningen en uitgangspunten, is het voor hen van het grootste belang om duidelijk én overtuigend te zijn in hun woordgebruik, voor zichzelf en voor de andere partijen. Die kunnen hier op hun beurt op inspelen door de gebruikte begrippen te vergelijken met de uitgangspunten of die eruit te destilleren (zo is een *vizier* gericht op openheid, staat met een *droogloop* het comfort voor voetgangers centraal en ligt bij een *straalvormige hoofdstraat* de nadruk op de verkeerskundige verbinding met de bestaande stad).

Vakgenoten blijken in hun woordgebruik niet zo kritisch als verwacht, maar ze nemen wel weinig woorden van de ontwerpers over; vanwege hun eigen ontwerpopvattingen willen ze hen niet kopiëren en gebruiken ze liever alternatieven. Bij de enkele negatieve alternatieven wordt duidelijk een *frame* van bijbetekenissen opgeroepen (bijvoorbeeld *reservaat* en *mensenpakhuis* voor de groene ruimten en

1541 Zie voor dit onderzoek paragraaf 2.4.3.

de flats in de Bijlmermeer). In het vakdebat vallen deze woorden echter direct op, waardoor anderen ze zo nodig aan de hand van hun letterlijke betekenis gemakkelijk kunnen weerleggen.

Zoals verwacht nemen politici van coalitiepartijen veel woorden van de ontwerpers over, vermoedelijk om zoveel mogelijk 'mee te werken'. De oppositie gebruikt meer alternatieven, maar alleen concrete en geen negatieve. Kennelijk is er (in de onderzochte casussen) dus geen sprake van moedwillige *framing*.[1542] Zo nodig kan hierop alsnog worden ingespeeld door de letterlijke betekenis te koppelen aan het oorspronkelijke woord en getekende object.

Journalisten vermijden jargon en gebruiken vooral neutrale, bekende woorden: objectief informeren lijkt voor hen belangrijker dan (subjectief) kritisch zijn. Neutrale woorden geven actoren die hierop reageren de mogelijkheid om ze zelf enigszins in te kleuren of ze te *framen* door er in één zin een specifiek alternatief naast te zetten.

Voorlichters gebruiken veel ontwerpwoorden en zelfs jargon in hun positief gekleurde teksten, maar ze omschrijven die wel. Dit kan de acceptatie en totstandkoming bevorderen. In het debat kan het wel nodig blijven om jargon voor verschillende actoren anders te duiden.

§ 7.3.6 De spanning tussen tekening en taal: wie heeft het primaat?

Tot slot is het goed om terug te keren naar de door Forty gesignaleerde spanning tussen tekening en taal, en stil te staan bij de vraag welke actor op grond van dit onderzoek over beide het primaat heeft, oftewel het 'voornaamste recht van spreken'.[1543]

In dit onderzoek is voortdurend geprobeerd om stedebouwkundige tekeningen en teksten naast elkaar te presenteren. Daarbij valt op dat alle tekeningen het werk zijn van specialisten. Meestal is dat de stedebouwkundige zelf, soms de verkeerskundige, de landschapsarchitect of de architect – en in het geval van impressies of modellen een tekenaar of een maquettebouwer. Die laatste beeldvormen zijn misschien niet geheel toevallig het beste te begrijpen voor andere actoren, in ieder geval voor leken. De 'harde' plantekeningen – waarmee zaken worden vastgelegd – vormen echter een niet voor iedereen begrijpelijke 'code'. Dat soms hermetische karakter van stedebouwkundige beeldtekens, waarvan het primaat bij de specialisten ligt, staat een goede dialoog en totstandkoming in de weg.

Daarom moet in stedebouwkundige planprocessen op een zo goed mogelijke manier gebruiktgemaakt worden van geschreven taal, waarover immers niemand 'de baas' is. Wel heeft dit onderzoek uitgewezen dat ook taal niet altijd volledig of direct te begrijpen is – en bij hermetische begrippen (bijvoorbeeld *secundaire autoweg*) of metaforen (*groene tunnel*) kan dat wel eens doelbewust zijn. Tegelijkertijd is echter gebleken dat voor de meeste onbegrijpelijke woorden vanzelf alternatieven of omschrijvingen ontstaan. Aan de hand van geschreven nuanceverschillen en tegenstellingen en met behulp van metataal (extra opgeroepen betekenissen) kan immers veel geduid worden.[1544]

1542 Zie hiervoor paragraaf 7.1.2.

1543 Zie paragraaf 2.4.5.

1544 Iets vergelijkbaars doen voor beeldtaal (een genuanceerdere of (zo mogelijk) tegengestelde versie van een tekening maken) levert niet automatisch meer begrip op.

Daarbij is het vooral van belang dat de actoren zich bewust zijn van de sterke en zwakke kanten van geschreven taal. Drie adviezen lijken daarbij op zijn plaats:

1. Omdat taal vager en ambiguër is dan tekeningen is het goed om de belangrijkste getekende objecten in een ontwerp zowel te benoemen als te omschrijven.
2. Het is verstandig om daarbij gebruik te maken van de extra betekenissen die een woord kan oproepen; wel dient te worden opgepast met botsende of ontkrachtende *frames* (*blokbouw*, *binnenstraat*, *groene tunnel*).[1545]
3. Omdat een tekening zich in een keer presenteert en een tekst lineair is, is het belangrijk dat de geschreven opbouw goed is, bijvoorbeeld door eerst de belangrijkste getekende objecten te benoemen, en daarna de doelstellingen en uitwerkingen.

Ook een tekst heeft dus een 'ontwerper' nodig, zowel voor de hele tekst als op woordniveau. Hopelijk heeft dit onderzoek van iets meer mensen die 'taalontwerper' gemaakt, waardoor het onderling begrip in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving toeneemt.

1545 Zie hiervoor paragraaf 7.1.2.

Stedebouw is een nieuw woord.
Stedebouw is samengetrokken uit de woorden
stedebouwkunde en stedebouwkunst.

[Wils, 1940, p. 133.]

8 Epiloog: stedebouwkundig(e) ontwerpen nu en in de toekomst

§ 8.1 Actuele ontwikkelingen

Sinds het ontwerp voor IJburg uit de jaren negentig mag er dan op het eerste gezicht weinig veranderd zijn aan het stedebouwkundig begrippenkader – veel begrippen leken op basis van de woordenboeken nu dezelfde betekenis te hebben als toen – maar dat wil niet zeggen dat de discipline zelf en de werkelijkheid waarvoor deze ontwerpt niet volop in ontwikkeling zijn. Daarom worden hieronder ter afsluiting enkele actuele ontwikkelingen kort aangestipt en in verband gebracht met mogelijke veranderingen op het niveau van de begrippen.

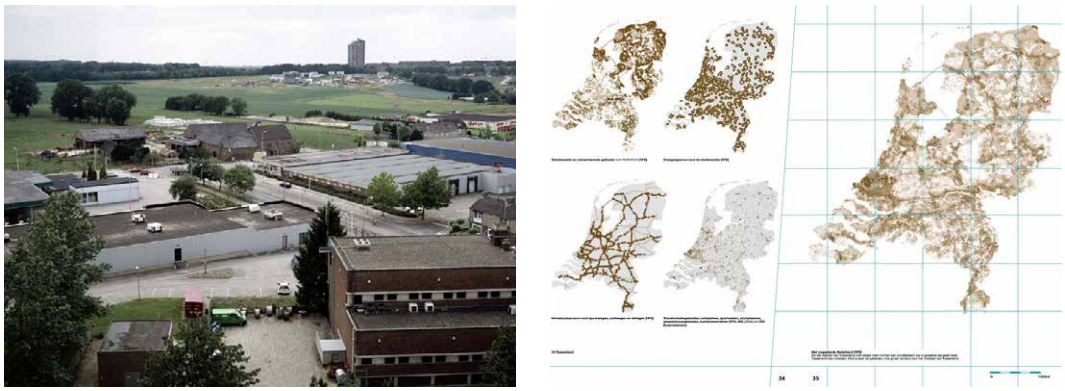
§ 8.1.1 *Stad*, *land* en *tussenland*: een vervagende grens

Het begrip *stad* is de laatste decennia vooral gebruikt in de fysieke betekenis 'grote nederzetting met samenhangende bebouwing' en in de conceptuele betekenis 'stedelijke woonomgeving' (*woon je in de stad?*). Zoals verscheidene keren is vermeld is het echter de vraag in hoeverre die eerste betekenis stand zal houden, wanneer de grens tussen *stad* en *land* verder vervaagt en er tussenvormen ontstaan waaraan door theoretici verschillende namen zijn gegeven, zoals *tussenland*, *nevelstad* of *netwerkstad*.[1546] Overigens werd in de jaren zestig al geconstateerd dat stad en land onderdelen zijn van een continuüm, met ertussen verschillende overgangssituaties, afhankelijk van hoe stedelijk of landelijk de plek is.[1547] Alhoewel er in de drie hier onderzochte casussen op dit vlak nog geen begripsontwikkeling is waargenomen, zijn er nadien rondom de grote maar ook bij middelgrote steden steeds meer bebouwde zones verschenen zonder duidelijk stedelijk karakter, zoals bedrijventerreinen, winkelcentra en sportterreinen (afbeelding 8.1 links). Deze gebieden zijn vaak monofunctioneel (er wordt niet gewoond) en in ruimtelijke zin verrommeld en versnipperd, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van ongeplande bebouwing en (spoor)wegen (afbeelding 8.1 rechts).[1548]

Kenmerkend voor de relatie met het landschap is verder dat steden op deze manier niet langer omringd worden door landschap, maar dat landelijk gebied eerder omgeven wordt door stedelijk gebied (een vorm van inversie).[1549] Aangezien de kenmerken van het *landschap* in deze configuratie min of meer gehandhaafd blijven – hoogstens verschuiven ze van agrarisch naar parkachtig – zou deze verandering in de werkelijkheid waarschijnlijk vooral gevolgen hebben voor het begrip *stad*. De betekenis hiervan zou enerzijds specifieker kunnen worden en exclusief het stedelijke (gemengde)

1546 Zie hiervoor o.a.: Ruimtelijk Planbureau, 2004, pp. 46-49; Ruimtelijk Planbureau, 2007.
1547 Van de Moosdijk, 1966.
1548 Betsky, Vuijsje, Roodnat, Metz, Johann, Nabielek & Van Stein, 2006.
1549 Zie: Tummers & Tummers-Zuurmond, 1997.

gebied kunnen (blijven) aanduiden; anderzijds zou de betekenis zich kunnen uitbreiden en daarmee de genoemde perifere gebieden gaan insluiten. Daarbij is het niet uitgesloten dat ook de conceptuele betekenis van 'stedelijke woonomgeving' opschuift, als dat niet al gebeurd is: als iemand in een Vinex-wijk woont zal diegene de vraag of hij of zij in de stad woont misschien al niet bevestigend beantwoorden. *Stad* wordt dan synoniem met *binnenstad* of *vooroorlogse stad*; daarbuiten woon je *in een buitenwijk* of *aan de rand van de stad*.



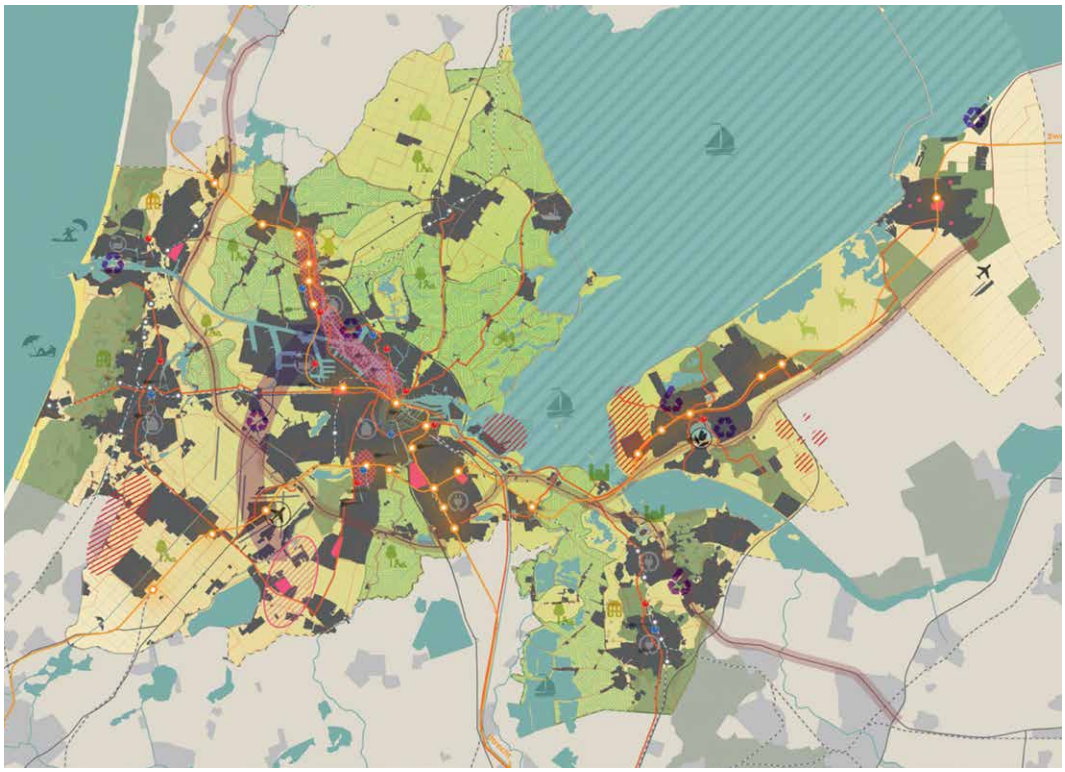
AFBEELDING 8.1 Beelden van de tentoonstelling 'Stad noch land' 2006: *tussenland* in Heerlen (links) en kaarten die de kans op het ontstaan van *tussenland* weergeven (rechts).

§ 8.1.2 Van *agglomeratie* via *regio* naar *metropool*: schaalvergroting en *citymarketing*

Om over de stad in groter verband te spreken werd in eerdere decennia het begrip *agglomeratie* gebruikt, waarbij de focus lag op de aaneengesloten stadsvorm. Daarna kwam echter het begrip *regio* op, dat meer sloeg op een stedelijk gebied inclusief het landschap. Toch bleef het in de hier onderzochte ontwerpen vaak onduidelijk welke gebieden precies met deze woorden bedoeld werden. *Agglomeratie* lijkt inmiddels minder populair, terwijl het begrip *regio* na de hier bestudeerde planperioden op organisatorisch niveau mogelijk juist concreter is geworden. In 2006 werd er met de *Stadsregio Amsterdam* immers een officieel samenwerkingsverband gecreëerd, van de Beemster tot de Haarlemmermeer en van Zaanstad tot Diemen en Ouder-Amstel (de tegenwoordige *Vervoerregio Amsterdam*). Door de toegenomen verstedelijking is dit gebied dus veel groter dan de *Agglomeratie Amsterdam* uit de jaren zestig (zie afbeelding 4.3). In 2007 werd er een nog ruimere overlegstructuur opgericht: de *Metropoolregio Amsterdam* (MRA), ter grootte van de zogeheten Noordvleugel van de Randstad; dus lopend van de IJmond tot Lelystad en van het Gooi tot Waterland (afbeelding 8.2). Dit is geen aaneengesloten stedelijk gebied in fysiek-ruimtelijke zin, maar in conceptuele zin en vanuit functioneel oogpunt is er wel sprake van enige samenhang – en op dit niveau worden inmiddels ook plannen gemaakt; ook al heeft de MRA formeel geen macht en lijkt het perspectief van 'moederstad' Amsterdam prevalerend te zijn boven dat van de regio.[1550] Zo heet Zandvoort in de plannen van de MRA *Amsterdam Beach* en Muiden *Amsterdam Castle*: de noodzakelijk geachte spreiding van toeristen heeft daarmee ook gevolgen voor de stedelijke identiteit en *citymarketing* in de gehele regio.

1550 Zie propositie 8 in het kader van deze dissertatie.

Opvallend genoeg kwam het woord *metropool* nog niet voor in de hier onderzochte planvorming van IJburg. Waarschijnlijk begon de opmars van dit begrip na de eerste planfase. Het ligt echter in de lijn der verwachting dat het woord de komende tijd belangrijker zal worden in discussies over de stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam en omgeving – en eveneens in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en in internationale voorbeelden. Daarbij speelt ongetwijfeld een rol dat het woord *metropool* zijn aanvankelijk negatieve connotatie zoals gezegd heeft verloren en nu zelfs positief gebruikt wordt, mogelijk onder invloed van het bijvoeglijk naamwoord *metropolitaan* in de betekenis 'grootstedelijk'.[1551] Dit is extra opvallend omdat het (rijks)beleid er in de twintigste eeuw juist op gericht was om metropoolvorming tegen te gaan.



AFBEELDING 8.2 Actiekaart Metropoolregio Amsterdam 2018 door MRA Bureau.

§ 8.1.3 *Stadsdeel* en *landsdeel*: gestaakte decentralisatie en schaalvergroting

Ook op bestuurlijk niveau heeft er na de hier onderzochte periode een schaalvergroting plaatsgevonden. Zoals aangegeven had Amsterdam sinds 1990 zestien *stadsdelen* met elk een eigen stadsdeelraad, maar hun aantal en invloed is inmiddels beperkt.[1552]

1551 Zie paragraaf 7.1.3. Het woord *metropolitaan* ontbreekt overigens in de woordenboeken; *metropolitaans* staat wel in: Den Boon & Hendrickx, 2015, online. Het gaat via het Frans en het Latijn terug op Grieks *mētrópolis*, letterlijk 'moederstad' (van kolonies).

1552 Zie paragraaf 5.7.2.

Tegelijkertijd gingen er in de kabinetten Rutte I en II stemmen op om provincies samen te voegen tot *landsdelen*, een soort *superprovincies*. Voor Amsterdam en omstreken gold tot 2011 het plan om Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland te laten fuseren tot een *Randstadprovincie*; daarna viel Zuid-Holland buiten deze plannen, om samen te gaan met Zeeland. In 2014 bleek de hele provinciale herindeling op te veel weerstand te stuiten, en woorden als *landsdeel* en *superprovincie* zijn dan ook weer verdwenen uit de kranten en het taalgebruik. Het is echter niet uit te sluiten dat dergelijke termen weer op zullen duiken wanneer overlegstructuren als metropoolregio's ook een officiële bestuurlijke status krijgen en er gebieden ontstaan die duidelijk groter zijn dan gemeenten.

§ 8.1.4 *Daily urban system*: het gebruik van de netwerkstad

Een andere ontwikkeling die gevolgen zou kunnen hebben voor de begrippen voor de structuur van de gebouwde omgeving heeft te maken met het complexe gebruik van de netwerkstad. In dit kader wordt wel gesproken over het *daily urban system* (DUS): de configuratie waarbinnen een inwoner zich beweegt, en waarbinnen derhalve de grootste hoeveelheid forenzen- en recreantenverkeer zich verplaatst.[1553] Op het moment dat de Randstad inderdaad door een groot aantal inwoners op een 'netwerkachtige' manier gebruikt wordt, zouden hiervoor ook nieuwe begrippen in zwang kunnen raken.[1554] Daarbij is het overigens de vraag wat de maximale reikwijdte is van een *daily urban system*. Zo suggereerde de Structuurvisie Randstad 2040 uit 2008 vier systemen, namelijk Amsterdam-Haarlem-Almere (dus min of meer de MRA), Den Haag-Leiden, Rotterdam-Dordrecht en Utrecht-Hilversum.[1555] In ieder geval lijkt het werkelijke gebruik van een regio meer reden voor samenhang dan een van bovenaf opgelegde overlegstructuur.

§ 8.1.5 Transities: mobiliteit, energie en klimaat

Drie actuele 'transities' – op het gebied van mobiliteit, energie en klimaat – kunnen de komende tijd invloed hebben op met name de openbare ruimte en de begrippen hiervoor.

Om te beginnen zien we dat de verschillende vervoersvormen bij knooppunten steeds beter met elkaar verbonden worden. Dit leidt tot gebouwen en openbare ruimten die specifiek voor overstappen zijn ingericht, ook wel *overstapmachines* genoemd, oorspronkelijk bijvoorbeeld in combinatie met een *transferium*. Bij IJburg zagen we al de neiging om juist dergelijke knooppunten bepalend te laten zijn voor de (mate van) verstedelijking, een voorbeeld van wat ook wel *transit-oriented development* (TOD) heet.[1556] In veel gevallen betreft dit het (her)ontwerpen van gebieden op basis van nieuwe lijnen van *lightrail* of anderszins *hoogwaardig openbaar vervoer* (HOV), met de grootste dichtheden rondom de haltes of knooppunten. Deze vorm van vervoers- en gebiedsontwikkeling zou kunnen leiden tot nieuwe vormen van openbare ruimte (en bebouwing), met nieuwe begrippen tot gevolg.

1553 Berry, 1973; Hall, 1974.

1554 Ritsema van Eck & Snellen, 2006. Zie ook paragraaf 5.3.1.

1555 Ministerie van VROM, 2008.

1556 Tan, Koster & Hoogerbrugge, 2013.

Het ontwerp voor IJburg liet eveneens de trend zien dat doorgaande wegen een gedifferentieerd profiel kregen (auto's, fietsers en voetgangers in één profiel maar met eigen stroken op aparte hoogten) en woonstraten een geïntegreerd profiel (fietsers en auto's delen de rijbaan). De laatste mengvorm is recent ook voor binnensteden populair, in de vorm van zogeheten *shared spaces*. Door de vormgeving worden automobilisten gedwongen tot langzaam rijden en bepalen fietsers de snelheid; een dergelijke oplossing wordt wel een *fietsstraat* genoemd (feitelijk een hybride type openbare ruimte, een kruising tussen een *fietspad* en een *straat*). Tegelijkertijd houden primaire wegen meestal een gedifferentieerd profiel, waarbij de rijbaan eveneens soms (optisch of fysiek) wordt versmald ten behoeve van een lagere snelheid en een betere oversteekbaarheid, volgens de aanpak Duurzaam Veilig (met vermoedelijk een minder groot effect op de begrippen).

Verder zullen verschillende ontwikkelingen die te maken hebben met energiegebruik en klimaatverandering invloed hebben op het uiterlijk en het gebruik van de stad – en mogelijk ook op de begrippen die we hiervoor gebruiken. De komst van elektrische auto's zorgt nu al voor een stillere en schonere openbare ruimte en voor verschillende soorten parkeerplaatsen, waarbij oplaadpunten snel vanzelfsprekender zullen worden in het straatbeeld. Zelfrijdende voertuigen zullen een nog groter effect hebben, omdat auto's dan mogelijk niet langer in de buurt van de bestemming hoeven te worden geparkeerd en files sterk verminderen (of zich mogelijk verplaatsen van de snelweg naar de woonwijk). Wellicht leidt dit zelfs tot nieuwe (hybride) straattypen: enerzijds waar mensen weinig te zoeken hebben omdat het slechts aan- en toevoerroutes zijn, anderzijds waar voetganger, fiets en auto nog dichter op elkaar en toch veilig met elkaar geïntegreerd kunnen worden.

Een ander gevolg voor de stad en de begrippen ligt in de noodzaak tot klimaatadaptief bouwen, bijvoorbeeld door het integreren van waterkeringen of het creëren van meer waterberging, bijvoorbeeld in de vorm van zogeheten *waterpleinen* (eveneens een soort hybride type openbare ruimte).

§ 8.1.6 Functiemenging en flexibiliteit: inspelen op stedelijkheid

Terugkijkend naar de onderzochte ontwerpen is duidelijk zichtbaar aan de plananalyses van IJburg dat functiemenging op zeer kleine schaal heeft plaatsgevonden (met een kleine 'korrel').[1557] Aan de ene kant zijn de geconcentreerde winkelvoorzieningen op IJburg (verticaal) gemengd met woningen, en aan de andere kant zijn de overige voorzieningen verspreid en daarmee (horizontaal) gemengd met woningen; hetgeen overeenkomsten vertoont met het Plan Zuid en juist niet met de Bijlmermeer (zie het overzicht van plananalyses op pagina 442-443). Dit beeld is zichtbaar bij veel hedendaagse ontwerpen, omdat het zou bijdragen aan een 'stedelijk woonmilieu'. Bovendien kunnen menging op kleine schaal in combinatie met de maat van kavels en bouwblokken de flexibiliteit en veranderbaarheid van de stad waarborgen.[1558] Omdat de gemengde functies zelf echter vaststaande benamingen hebben leidt deze trend niet noodzakelijk tot nieuwe of veranderende begrippen.

1557 Zie paragraaf 7.3.3.

1558 Zie echter: Nycolaas, 2015.

§ 8.1.7 Digitalisering en internationalisering: begrippen in een online en globale wereld

Tot slot kunnen twee processen van buitenaf genoemd worden met mogelijke gevolgen voor de stad en het stedebouwkundig begrippenkader: de toenemende digitalisering en internationalisering.

Omdat alle actoren in het totstandkomingsproces van de gebouwde omgeving meer en meer gebruikmaken van digitale middelen (computers, tablets, smartphones et cetera) kunnen de manieren waarop we de stad gebruiken, ernaar kijken, die ontwerpen én erover spreken veranderen. Zo heeft het ontwerpen met behulp van de computer de mechanismen van 'verbeelden' en 'verwoorden' zeker al beïnvloed; en *tools* als *virtual reality* en *augmented reality* gaan waarschijnlijk leiden tot nieuwe vormen, methoden en begrippen waar we nu nog geen weet van hebben.

Minstens zo belangrijk is dat de gebouwde omgeving steeds meer in internationaal perspectief bekeken wordt en dat er ook door mensen met een internationale achtergrond aan ontworpen en over geschreven wordt. Deze vorm van globalisering kan een verrijking van het begrippenkader veroorzaken, wanneer nieuwe vindingen en begrippen de werkelijkheid bereiken. Tegelijkertijd kan hier herhaald worden wat in paragraaf 1.2.3 al benadrukt is: in de alledaagse praktijk is kennis van de situatie en begrippen ter plaatse een voorwaarde voor internationalisering. We moeten eerst lokaal kunnen denken en handelen, vóórdat we globaal kunnen denken en handelen.

§ 8.2 Verder onderzoek

Vanuit het onderwerp en de resultaten van dit onderzoek zijn verschillende suggesties te doen voor verder, aanvullend onderzoek:

- Om bepaalde overgangen in woordgebruik beter te kunnen dateren en verklaren zouden plannen uit tussenliggende perioden kunnen worden onderzocht. Binnen het kader van dit onderzoek kan gedacht worden aan (een deel van) het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), bijvoorbeeld Slotermeer (ontworpen in 1939, herontworpen in 1951), en aan Gaasperdam (de vroegere Zuid-Bijlmer, herontworpen tussen 1970 en 1985) of Nieuw Sloten (ontworpen tussen 1986 en 1996).
- Om de aanloop naar de twintigste eeuw in beeld te brengen kan onderzoek gedaan worden naar het begripsgebruik in oudere (negentiende- of zelfs zeventiende-eeuwse) plannen, bijvoorbeeld het Plan (Van Niftrik-)Kalff (1875) of (delen van) de grachtengordel.
- Om na te gaan of de geconstateerde begripsontwikkelingen en de gesignaleerde verschillen tussen de actoren zich niet beperken tot Amsterdam maar zich ook elders voordoen, zouden casussen in andere steden onderzocht kunnen worden, bijvoorbeeld in Rotterdam.
- Ook een onderzoek naar buitenlandse casussen zou waardevol kunnen zijn, omdat daarmee de bevindingen uit dit onderzoek in een internationaal perspectief geplaatst kunnen worden en zo bovendien verschillen tussen de discipline stedebouwkunde in Nederland en daarbuiten gedetailleerd in beeld gebracht kunnen worden. Een dergelijk onderzoek zou ook bij kunnen dragen aan de vertaalbaarheid van belangrijke begrippen.
- Omdat de onderzochte mechanismen 'verbeelden', 'verwoorden' en 'overtuigen' uiteraard op meer gebaseerd zijn dan alleen op losse begrippen zouden deze verder kunnen worden onderzocht aan de hand van cognitief ontwerponderzoek, discoursanalyse en retorische analyse.

– Om de invloed vanuit andere disciplines op het stedebouwkundig begrippenkader in kaart te brengen zou onderzocht kunnen worden in hoeverre bepaalde begrippen in die disciplines andere betekenissen hebben of meer of minder gangbaar zijn (te denken valt bijvoorbeeld aan woorden voor wegen in de verkeerskunde of woorden voor groen in de landschapsarchitectuur).
– Zoals eerder aangegeven bestaat het stedebouwkundig begrippenkader uit meer begrippen dan alleen uit die welke verwijzen naar concrete, fysieke ontwerpfenomenen, oftewel onderdelen van de gebouwde werkelijkheid. Om een completer beeld te krijgen kan het onderzoek derhalve worden uitgebreid naar bijvoorbeeld onderdelen van het ontwerpproces (zoals *plattegrond* en *dichtheid*) en onderdelen van de ruimtelijke disciplines (bijvoorbeeld *stedebouwkunde* en *masterplan*).[1559]

1559 Zie paragraaf 2.1.

L'étymologie est une science
où les voyelles ne font rien
et les consonnes fort peu de chose.

[Voltaire, geciteerd in: Müller, 1913, p. 298; tevens in: Von Schlegel, 1815, pp. 734-735.]

Appendix Woordenboekdefinities en etymologieën

De appendix bevat voor de gevonden begrippen de betekenissen en de etymologie op basis van de volgende gehanteerde woordenboeken en bronnen (zie paragraaf 2.4.6):

- Plan Zuid: Van Dale, vijfde druk, 1914[1560] Koenen, elfde druk, 1916[1561]
- Bijlmermeer: Van Dale, achtste druk, 1961[1562] Koenen, zesentwintigste druk, 1966[1563]
- IJburg: Van Dale, twaalfde druk, 1992[1564] Koenen, negentwintigste druk, 1992[1565]
- Heden: Van Dale, vijftiende druk, 2015[1566] Koenen, dertigste druk, 2006[1567]
- *Etymologisch woordenboek van het Nederlands*[1568]
- *Woordenboek der Nederlandsche taal*[1569]
- Krantenbank Delpher[1570]

Samenstellingen en varianten zijn achter de hoofdbegrippen opgenomen tussen haakjes. Vormen voorafgegaan door een asterisk zijn niet in geschreven bronnen aangetroffen.

academie

- lemma Van Dale 1914: vereeniging of genootschap ter beoefening en bevordering van wetenschap, letteren of kunst, thans vooral gezegd van een zodanige vereniging, op openbaar gezag gevestigd; hoogeschool; instelling van hooger onderwijs ter opleiding voor één bepaalden stand enz.; (fig.) het academiegebouw
- lemma Koenen 1916: hoogeschool, school voor kunsten of wetenschappen
- lemma Van Dale 1961: 1. genootschap ter beoefening en bevordering van wetenschap, letteren of kunst; thans vooral gezegd van een zodanige vereniging, op openbaar gezag gevestigd; 2. hogeschool; 3. instelling van hoger onderwijs ter opleiding voor één bepaalde stand; 4. (fig.) het gebouw ener academie
- lemma Koenen 1966: 1. geleerd genootschap ter beoefening of bevordering van wetenschappen; 2, hogeschool voor een of ander vak; 3. (minder plechtig woord voor) universiteit
- lemma Van Dale 1992: 1. genootschap ter beoefening en bevordering van wetenschap, letteren of kunst; thans vooral gezegd van een zodanige vereniging, op openbaar gezag gevestigd; 2. hogeschool, universiteit; 3. instelling van hoger onderwijs ter opleiding voor één bepaald beroep; 4. (fig.) het gebouw van een academie

1560 Van Malssen, 1914.
1561 Koenen, 1916.
1562 Kruyskamp, 1961.
1563 Drewes, 1966.
1564 Geerts & Heestermans, 1992.
1565 De Boer, 1992.
1566 Den Boon & Hendrickx, 2015, online.
1567 De Boer, 2006.
1568 Philippa, Debrabandere, Quak, Schoonheim & Van der Sijs, 2003-2009; ook onderdeel van: http://www.etymologiebank.nl.
1569 *Woordenboek der Nederlandsche taal*, 1864-1998; tevens online: http://gtb.inl.nl.
1570 http://www.delpher.nl/nl/kranten.

- lemma Koenen 1992: . geleerd genootschap ter beoefening of bevordering van wetenschappen; 2, opleidingsinstituut voor een of ander vak; 3. universiteit
- lemma Koenen 2006: 1. geleerd genootschap ter beoefening of bevordering van wetenschappen; 2, opleidingsinstituut voor een of ander vak; 3. universiteit
- lemma Van Dale 2015: 1. genootschap ter beoefening en bevordering van wetenschap, letteren of kunst, thans vooral gezegd van zo'n vereniging die op openbaar gezag gevestigd is; 2. hogeschool, universiteit; 3. instelling van hoger onderwijs ter opleiding voor één bepaald beroep; 4. (metonymisch) academiegebouw
- etymologie: Het leenwoord *academie* is in de zestiende eeuw ontleend aan het wetenschappelijk-Latijnse *acadēmīa*, zelf een ontlening aan Grieks *akadēmeia*, de naam van een openbare tuin buiten Athene die genoemd was naar de held Akádēmos. In deze tuin kwam van 385 voor Christus tot 529 na Christus de Platonische school samen. Later werd de naam *academie* ook toegepast op scholen die hieruit voortkwamen en daarna op iedere instelling waar wetenschap beoefend werd. In het Nederlands en andere talen was er aanvankelijk een onderscheid tussen de *universiteit*, waar alle wetenschappen beoefend werden, en de *academie*, waar één vak werd onderwezen (zoals bij de Academie van Bouwkunst), maar met *academie* kon en kan ook een 'universiteit' bedoeld worden.

agglomeratie

- lemma Van Dale 1914: de uitwendige aanzetting of ophooping; samenklontering, opeenhooping zonder innerlijken samenhang (van delfstoffen enz.)
- lemma Koenen 1916: opeenhooping: *een agglomeratie van huisjes*
- lemma Van Dale 1961: uitwendige aanzetting, samenklontering, opeenhoping zonder innerlijke samenhang (abstr. en concr.); in 't bijz.: complex van steden en voorsteden
- lemma Koenen 1966: 1. het tot een los geheel samenvoegen; 2. wat los samengevoegd is; inz. stad met haar voorsteden: *de Brusselse agglomeratie*, Brussel met zijn voorsteden
- lemma Van Dale 1992: 1. uitwendige aanzetting, opeenhoping zonder innerlijke samenhang, syn. *samenklontering*; 2. complex van steden en voorsteden: *stedelijke agglomeratie*, *de agglomeratie van Brussel*; – (in Belg., gall.) bebouwde kom
- lemma Koenen 1992: 1. het tot een los geheel samenvoegen; wat los samengevoegd is, inz. stad met haar voorsteden: *de Brusselse agglomeratie*
- lemma Koenen 2006: stad met haar voorsteden: *de Brusselse agglomeratie*
- lemma Van Dale 2015: 1. uitwendige aanzetting, opeenhoping zonder innerlijke samenhang, synoniem *samenklontering*; 2. complex van steden en voorsteden: *stedelijke agglomeratie*, *de agglomeratie van Brussel*; 3. (Belgisch-Nederlands; niet algemeen) bebouwde kom
- etymologie: Het leenwoord *agglomeratie* is in de negentiende eeuw ontleend aan het Franse *agglomération* in de algemene betekenis 'opeenhoping, kluwen' en mogelijk rond 1900 nogmaals in de stedelijke betekenis; in het Nederlands is het in die betekenis voor het eerst aangetroffen in 1926, en in het Frans in 1897. Het Franse woord heeft zich ontwikkeld uit het Latijnse *agglomerātiō* bij *agglomerāre* 'opeenhopen', gevormd uit *ad-* en *glomerāre*, eveneens 'opeenhopen', een afleiding van *glomus* 'kluwen'.

allee

- lemma Van Dale 1914: laan, breede weg tusschen twee rijen boomen
- lemma Koenen 1916: wandellaan
- lemma Van Dale 1961: laan, brede weg tussen twee of meer rijen bomen
- lemma Koenen 1966: laan
- lemma Van Dale 1992: laan, brede weg tussen twee of meer rijen bomen
- lemma Koenen 1992: laan

- lemma Koenen 2006: laan
- lemma Van Dale 2015: laan, brede weg tussen twee of meer rijen bomen
- etymologie: Het leenwoord *allee* is in de dertiende of veertiende eeuw in de betekenis 'gang' en daarna onder invloed van de Franse tuinarchitectuur nogmaals in de zeventiende eeuw in de betekenis 'wandelweg, laan' ontleend aan het Franse *allée*, dat na 1200 'gang' was gaan betekenen en na 1500 'wandelweg, laan'. Beide zijn een uitbreiding van de betekenis 'het gaan', letterlijk 'gegaan', het verleden deelwoord van het werkwoord *aller* 'gaan'.

appartement

- lemma Van Dale 1914: vertrek, kamer
- lemma Koenen 1916: vertrek, gedeelte van een woonhuis
- lemma Van Dale 1961: geheel van bijeenbehorende vertrekken als afzonderlijke woongelegenheid in een grotere woning; – ook wel in toepassing op een enkel vertrek
- lemma Koenen 1966: vertrek [gehuurde] kamer
- lemma Van Dale 1992: 1. geheel van samenhorende vertrekken als afzonderlijke woongelegenheid in een grotere woning;– (w.g. een of enkele (gemeubileerde) huurkamers; 2. flat[1] (1)
- lemma Koenen 1992: (gehuurde) woning, deel uitmakend ve groter gebouw
- lemma Koenen 2006: woning die deel uitmaakt ve groter gebouw
- lemma Van Dale 2015: 1. geheel van samenhorende vertrekken als afzonderlijke woongelegenheid in een groter, m.n. voor bewoning bestemd gebouw; *appartement gelijkvloers* flat; 2. (niet algemeen) een of enkele (gemeubileerde) huurkamers; 2. flat[1] (1) m.n. luxe flat.
- etymologie: *Appartement* is in de zeventiende eeuw ontleend aan het Franse *appartement* in de betekenis 'afzonderlijke woongelegenheid binnen een huis', vaak van een vorst. Dat woord gaat via het Italiaanse *appartamento* terug op het Spaanse *apartamiento*, een afleiding van het werkwoord *apartarse* 'zich afzonderen', zelf een afleiding van *parte* 'deel'. De eerste vindplaats is uit 1646, gespeld met een *p*; de eerste vindplaats met *pp* is uit 1720. Getuige de hier opgenomen woordenboekbetekenissen heeft de betekenis zich in de tweede helft van de twintigste eeuw ontwikkeld naar 'afzonderlijke woning in een woongebouw' (niet altijd een flat); mogelijk gebeurde dit onder invloed van het Amerikaans-Engels, waar deze betekenis voor het eerst is aangetroffen in 1874.

bedrijf

- lemma Van Dale 1914: daad; beroep, handwerk
- lemma Koenen 1916: beroep, handwerk, daad
- lemma Van Dale 1961: (thans weinig gebruikelijk) wat iem. verricht of verricht heeft, daad, daden; 2. beroepswerkzaamheid, handwerk; 3. alg. benaming voor de als beroep uitgeoefende werkzaamheid in industrie, handel of verkeer, en ook de daarin werkzame personen; 4. (concreet) inrichting voor de uitoefening van een bepaalde tak van industrie, handel enz., inz. een grote inrichting
- lemma Koenen 1966: 1. beroep, handwerk; 2. collectieve naam voor zaken, fabrieken van dezelfde soort; 3. zaak, fabriek, enz.; 4. handeling, daad
- lemma Van Dale 1992: 1. (veroud.) wat iem. verricht of heeft verricht, syn. *daad*, *daden*; – (veroud.) handeling, actie; 2. beroepswerkzaamheid, handwerk; 3. alg. ben. voor de als beroep uitgeoefende werkzaamheid in industrie, handel of verkeer, en ook de daarin werkzame personen; – overheidsinstelling ter verzorging van bep. belangen ten nutte van het publiek, op commerciële voet (tgov. *dienst*, die niet op winst gericht is); 4. (concr.) inrichting voor de uitoefening van een bepaalde tak van industrie, handel enz., m.n. een grote inrichting (bij 'bedrijf' wordt meer gedacht aan het technische, bij 'onderneming' aan het economische aspect); – boerenbedrijf
- lemma Koenen 1992: 1. beroep, handwerk; 2. collectieve naam voor zaken, fabrieken van dezelfde soort; 3. zaak, fabriek, enz.

- lemma Koenen 2006: 1. beroep, handwerk; 2. collectieve naam voor zaken, fabrieken van dezelfde soort; 3. zaak, fabriek enz.
- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) wat iem. verricht of heeft verricht, iemands daden; 2. (verouderd) handeling, actie; 3. beroepsbezigheid, handwerk; 4. de als beroep uitgeoefende werkzaamheid in industrie, handel of verkeer, en ook de daarin werkzame personen, vergelijk *bedrijfsleven*; 5. op commerciële voet geschoeide overheidsinstelling ter verzorging van bep. belangen ten nutte van het publiek, antoniem: dienst; 6. onderneming die zich bezighoudt met het maken en/of verhandelen van bepaalde goederen en/of het leveren van bepaalde diensten, waarbij van oorsprong vooral gedacht wordt aan het technische aspect; 7. boerenbedrijf
- etymologie: Het zelfstandig naamwoord *bedrijf* is afgeleid van het Middelnederlandse werkwoord *bedriven* 'doen, handelen', een afleiding met *be-* van *driven* 'drijven, voortstuwen'. De abstracte betekenis 'waar iemand de kost mee verdient' is voor het eerst aangetroffen in 1507; de concrete betekenissen 'boerderij' in de negentiende eeuw en 'onderneming; fabriek' pas in 1940.

bijzonder (bijzondere bebouwing) (bijzondere bestemming) (bijzondere voorziening)

- lemma Van Dale 1914: afzonderlijk, op zich zelf; niet van overheidswege gegeven; zeer groot; eigenaardig, vreemd, zonderling (-) (-) (-)
- lemma Koenen 1916: niet algemeen; particulier; ongewoon; niet openbaar; zeldzaam (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: 1. afzonderlijk, op zichzelf (thans w. g.); 2. niet gemeenschapelijk, eigen, particulier; 3. niet algemeen, speciaal; 4. niet van de overheid uitgaande of daartoe behorende; 5. zeer groot; 6. ongewoon, opmerkelijk; (van personen) opmerkelijk; 7. ter aanduiding van een hoge graad van een hoedanigheid, van iets uitmuntends; 8. (Zuidn.) het voornaamste (-) (-) (-)
- lemma Koenen 1966: 1. eigen, niet gemeenschappelijk; 2. privaat, particulier, *in tegenstelling tot openbaar*; 3. afwijkend van het gewone; 4. een zeer hoge graad hebbende van de door het bepaalde znw. genoemde hoedanigheid (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 1992: 1. (w.g.) afzonderlijk, op zichzelf; 2. niet gemeenschappelijk, syn. *eigen*, *particulier*; 3. niet algemeen, syn: *speciaal* (1); 4. niet van de overheid uitgaande of daartoe behorende; 5. zeer groot; 6. ongewoon, opmerkelijk; – (van pers.) opmerkelijk; – eigenaardig, vreemd, zonderling; 7. ter aanduiding van een hoge graad van een hoedanigheid, van iets uitmuntends; 8. (gew.) *het bijzonderste*, het voornaamste (-) (-) (-)
- lemma Koenen 1992: 1. eigen, niet gemeenschappelijk; 2. privaat, particulier (*in tegenst met* openbaar); 3. afwijkend vh gewone; 4. een zeer hoge graad hebbende vd door het bepaalde zn. genoemde hoedanigheid (-) (-) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. eigen, niet gemeenschappelijk; 2. privaat, particulier (*tegenst* openbaar); 3. afwijkend vh gewone; 4. een zeer hoge graad hebbende vd door het bepaalde zelfstandig naamwoord genoemde hoedanigheid (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 2015: 1. (niet algemeen) afzonderlijk, op zichzelf; 2. niet gemeenschappelijk, synoniem *eigen*, *particulier*; 3. niet algemeen, synoniem *speciaal* (1); 4. niet uitgaande van of behorend tot de overheid; 5. zeer groot; 6. ongewoon, opmerkelijk; a. (van personen) opmerkelijk; b. eigenaardig, vreemd, zonderling; 7. ter aanduiding van een hoge graad van een hoedanigheid, van iets uitmuntends; 8. (Belgisch-Nederlands; niet algemeen; in de overtreffende trap) voornaam^2, belangrijk (-) (-) (-)
- etymologie: Het bijvoeglijk naamwoord en bijwoord *bijzonder* is gevormd uit *bi-* 'be-' en *sonder* 'zonder, behalve', oorspronkelijk in de betekenis 'afzonderlijk'. De betekenis 'ongewoon, opmerkelijk' is voor het eerst aangetroffen in 1726. Uit het onbeklemtoonde voorvoegsel *bi-* ontwikkelde zich *be-* en in het Middelnederlands was *besonder* dan ook de gebruikelijke vorm. De uitspraak met lange *i* kwam niet (zoals bij de meeste *ij*'s) voort uit een gediftongeerde *i*, maar uit het ontstaan van een secundaire klemtoon op de eerste lettergreep. Hierop werd de spelling aangepast met *ij* (voor het eerst aangetroffen in 1552).

binnenstad

- lemma Van Dale 1914: het inwendige eener stad; stad binnen in het land gelegen
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: 1. het centrum of om het centrum gelegen deel van een stad; 2. (w. g.) binnen in het land gelegen stad
- lemma Koenen 1966: kern v. d. stad
- lemma Van Dale 1992: 1. centraal gelegen deel van een stad, tgov. buitenwijk; 2. (w.g.) binnen in het land gelegen stad
- lemma Koenen 1992: kern vd stad
- lemma Koenen 2006: kern vd stad; centrum
- lemma Van Dale 2015: 1. centraal gelegen deel van een stad, synoniem *stadscentrum*, antoniem: *buitenwijk*, *buitenstad* (1); 2. (niet algemeen) binnen in het land gelegen stad
- etymologie: De samenstelling *binnenstad* is gevormd uit het voorzetsel *binnen* en het zelfstandig naamwoord *stad* en is voor het eerst aangetroffen in 1598 (in "*de binnen ende buyten stadt*"). *Binnen* is gevormd met het Proto-Germaanse voorvoegsel **bi-* 'be-' bij **innan* 'binnen, in'. Voor de etymologie van *stad* zie aldaar.

binnenstraat

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -
- etymologie: De samenstelling *binnenstraat* is in de betekenis 'interne, overdekte straat' mogelijk een leenvertaling is van de Franse, door Le Corbusier geïntroduceerde vaste verbinding *rue intérieure*. Overigens is *binnenstraat* in de 'gewone' betekenis van 'straat binnen een blok' of 'straat binnen een buurt' al aangetroffen in 1865 (vergelijk *Binnenweg*). *Binnen* is gevormd met het Proto-Germaanse voorvoegsel **bi-* 'be-' bij **innan* 'binnen, in'. Voor de etymologie van *straat* zie aldaar.

bioscoop

- lemma Van Dale 1914: toestel waarmee men levende beelden op een scherm projecteert; bioscooptheater
- lemma Koenen 1916: toestel, waarmede men beelden als levend te aanschouwen geeft of projecteert op een wit vlak doek: uitvinding van Edison
- lemma Van Dale 1961: 1. toestel waarmee men bewegende beelden op een scherm kan projecteren; 2. theater waar men voorstellingen geeft met het onder 1. genoemde toestel; 3. (bij uitbr.) film
- lemma Koenen 1966: 1. toestel waarmee bewegende filmbeelden worden geprojecteerd; 2. (nu vrijwel alleen) bioscooptheater
- lemma Van Dale 1992: 1. toestel waarmee men bewegende beelden op een scherm kan projecteren; 2. theater waar men voorstellingen geeft met het onder 1. genoemde toestel; 3. (bij uitbr.) film
- lemma Koenen 1992: 1. toestel waarmee bewegende filmbeelden worden geprojecteerd; 2. theater waar films worden vertoond
- lemma Koenen 2006: 1. apparaat waarmee bewegende filmbeelden worden geprojecteerd; 2. theater waar films worden vertoond

- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) filmprojector; 2. theater waar men voorstellingen geeft met een filmprojector; 3. (bij uitbreiding) filmkunst (1)
- etymologie: In de jaren negentig van de negentiende eeuw werden er drie filmtechnieken uitgevonden die de naam *bioscope* (in Frankrijk) of *Bioskop* (in Duitsland) kregen: neologismen op grond van de Griekse woorden *bíos* 'leven' en *skopeîn* 'kijken', omdat het leek of men naar levende beelden keek. De technieken werden uiteindelijk verdrongen door de *kinematograaf*, maar in tegenstelling tot bijna alle andere talen bleef *bioscoop* in het Nederlands het gewone woord voor een 'filmtheater', in plaats van *cinema*.

blok (woningblok) (woonblok)

- lemma Van Dale 1914: [...] een aantal aaneengebouwde huizen (-) (-)
- lemma Koenen 1916: [...] ook: groot vierkant, rondom met huizen bezet (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: 12. een aantal aaneengebouwde panden [...]; ook: groep huizen die door straten min of meer rechthoekig wordt ingesloten (*woningblok* blok woningen) (-)
- lemma Koenen 1966: 7. een blok huizen (*woningblok* groep woonhuizen) (-)
- lemma Van Dale 1992: [1]*blok* 22. een aantal aaneengebouwde panden: *een blok huizen in aanbouw* (*woningblok* blok woningen) (*woonblok* huizenblok, woningblok)
- lemma Koenen 1992: 7. een aantal bijeen- of aaneengebouwde huizen (*woningblok* groep woonhuizen) (*woonblok* blok eenvormige huizen of etages voor één gezin)
- lemma Koenen 2006: 7. een aantal bij of aan elkaar gebouwde huizen (*woningblok* woonblok) (*woonblok* blok eenvormige huizen of etages voor één gezin)
- lemma Van Dale 2015: *blok*[1] 22. een aantal aaneengebouwde panden of een door straten ingesloten groep huizen, synoniem *woonblok* (*woningblok* blok woningen) (*woonblok* huizenblok, woningblok)
- etymologie: In de vorm *blok* – voor het eerst aangetroffen in de familienaam *Bloc* in 1242 – lijken twee vormen samengekomen: Middelnederlands *beloke* 'omheining, park, omheind of afgeperkt gebied', teruggaand op Proto-Germaans **bi-lūkan* 'omsluiten', en *balke*, teruggaand op Proto-Germaans **blukna-* 'balk, blok'. Beide betekenissen zijn in het Vroegmiddelnederlands aangetroffen. *Blok* in de betekenis 'aantal aaneengebouwde huizen' verschijnt voor het eerst bij S. Stevin (gepubliceerd rond 1620).

blokbouw

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -
- etymologie: De samenstelling *blokbouw* bevat het woord *blok*, waarin twee woorden zijn samengevallen, namelijk Proto-Germaans **blukna-* 'balk, stuk' en Proto-Germaans **biloke* 'omheind stuk grond'. Beide betekenissen zijn in het Vroegmiddelnederlands aangetroffen. *Blok* in de betekenis 'aantal aaneengebouwde huizen' verschijnt voor het eerst bij S. Stevin (gepubliceerd rond 1620). *Bouw* 'constructiewijze' is een verzelfstandiging van het werkwoord *bouwen* 'construeren', dat oorspronkelijk 'verbouwen' en daarvoor '(be)wonen, op één plek zijn' betekende, en via Proto-Germaans **bū(w)an-* 'ontstaan, zijn' teruggaat op Proto-Indo-Europees **bheuH-* 'groeien, zijn, wonen'.

boulevard

- lemma Van Dale 1914: lange, rechte, met rijen boomen belommerde wegen in den nieuweren stedenbouw; zij onderscheiden zich gewoonlijk door breede trottoirs, schitterende verlichting, prachtige winkels, koffiehuizen, hotels en een levendig verkeer; (ook) een lange rechte weg zonder boomen : de *zeeboulevard*
- lemma Koenen 1916: wandelweg op de geslechte walgangen; ook, breede, moderne straat met twee rijen boomen en rijweg in moderne steden als Brussel of Parijs
- lemma Van Dale 1961: (oorspr.) tot wandelweg herschapen bolwerk; (thans) lange, brede, gewoonlijk met rijen bomen beplante straat, hoofdverkeersweg met brede trottoirs, overvloedige verlichting, fraaie winkels, koffiehuizen, hotels enz.; (ook) brede, geplaveide wandelweg langs de zee
- lemma Koenen 1966: 1. (vroeger) wandelweg op de plaats van het geslechte bolwerk; 2. nu: brede straat in grote steden of langs het strand in badplaatsen
- lemma Van Dale 1992: 1. (oorspr.) tot wandelweg herschapen bolwerk; 2. (thans) lange, brede, gewoonlijk met rijen bomen beplante straat, hoofdverkeersweg met brede trottoirs, overvloedige verlichting, fraaie winkels, koffiehuizen, hotels enz.; 3. brede, geplaveide wandelweg langs de zee
- lemma Koenen 1992: brede straat in grote steden of langs het strand in badplaatsen
- lemma Koenen 2006: brede straat in grote steden of langs het strand in badplaatsen
- lemma Van Dale 2015: 1. (oorspronkelijk) tot wandelweg herschapen bolwerk; 2. lange, brede, gewoonlijk met rijen bomen beplante straat, hoofdverkeersweg met brede trottoirs, overvloedige verlichting, fraaie winkels, cafés, hotels enz.; 3. brede, geplaveide wandelweg langs de zee
- etymologie: Het terugleenwoord *boulevard* is in 1816 voor het eerst aangetroffen in de betekenis 'brede straat' en is ontleend aan het Frans, dat het op zijn beurt in de veertiende eeuw ontleend heeft aan het Middelnederlandse *bolwerc* 'bastion'. Omdat er na het slechten van de Parijse wallen brede wandelwegen ontstonden kon het begrip van betekenis veranderen. Tegelijkertijd werd de vorm aangepast aan het Frans: van *bollewerc* via *bollevart* naar *boulevard*. In Nederland ontstond in de twintigste eeuw de betekenis 'wandelweg langs zee' (voor het eerst aangetroffen in 1952); deze bestaat niet in België, want daar wordt dit meestal een *dijk* genoemd.

bouwblok

- lemma Van Dale 1914: blok huizen, tegelijk in aanbouw; blok huizen
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: 1. huizengroep in stedelijke bebouwing op een aan alle zijden door straten en wegen begrensd terrein
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: 1. huizengroep in stedelijke bebouwing op een aan alle zijden door straten en wegen begrensd terrein
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: 1. huizengroep in stedelijke bebouwing op een aan alle zijden door straten en wegen begrensd terrein
- etymologie: De samenstelling *bouwblok* bevat het woord *blok*, waarin twee woorden zijn samengevallen, namelijk Proto-Germaans **blukna-* 'balk, stuk' en Proto-Germaans **biloke* 'omheind stuk grond'. Beide betekenissen zijn in het Vroegmiddelnederlands aangetroffen. *Blok* in de betekenis 'aantal aaneengebouwde huizen' verschijnt voor het eerst bij S. Stevin (gepubliceerd rond 1620); *bouw-* ('construeren', eerder 'verbouwen', eerder '(be)wonen', via Proto-Germaans **bū(w)an-* 'ontstaan, zijn' teruggaand op Proto-Indo-Europees **bheuH-* 'groeien, zijn, wonen') is op te vatten als een specificator.

brandweerpost

- lemma Van Dale 1914: standplaats van de brandweer of een deel ervan
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: standplaats van de brandweer of een deel ervan
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: standplaats van de brandweer of een deel ervan
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: standplaats van de brandweer of een deel ervan
- etymologie: De samenstelling *brandweerpost* is voor het eerst aangetroffen in 1876. *Brandweer* is een negentiende-eeuwse leenvertaling van het Duitse *Feuerwehr*; het is niet hetzelfde woord als het Middelnederlandse *brantwere* 'het stuiten van brand'. *Brandweer* heeft de vanaf de zeventiende eeuw aangetroffen samenstelling *brandwacht* verdrongen. Het woord *post* is in de betekenis 'wachtpost' in de zeventiende eeuw ontleend, via het Franse *poste* of direct aan het Italiaanse *posto*, ouder *puosto*, de mannelijke vorm van het verleden deelwoord van *porre* 'plaatsen'.

buitenruimte

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: ruimte in de openlucht, m.n. speel- en recreatiegebied, pleinen en straten, antoniem: *binnenruimte*
- etymologie: *Buitenruimte* staat maar in weinig woordenboeken (ook niet in het WNT) en lijkt dus een jargonwoord te zijn. Het is voor het eerst aangetroffen in een verkooptekst van een huis uit 1793 en is samengesteld uit *buiten*, gevormd uit Proto-Germaans **bi-* (be-) en **ūtan-* 'uit', en *ruimte*, een vijftiende-eeuwse afleiding met *-te* van het bijvoeglijk naamwoord *ruim*, ontwikkeld uit Proto-Germaans **rūma-* 'wijd'.

buurt

- lemma Van Dale 1914: geheel of deel van eene wijk; (ook) de dicht bij elkaar wonende menschen; eenige bij elkander staande woningen, gehucht
- lemma Koenen 1916: een deel van een wijk; eenige bij elkaar gelegen woningen
- lemma Van Dale 1961: 1. (deel van een) wijk; stadsdeel […]; op het land: omgelegen streek; 2. de bewoners van een buurt; 3. enige bij elkaar staande woningen, gehucht
- lemma Koenen 1966: 1. een deel v. e. wijk; 2. enige bij elkaar gelegen woningen; de daar wonende mensen
- lemma Van Dale 1992: 1. stadsdeel of deel van een dorp met een zekere mate van sociale integratie van de bewoners; – (gew.) omliggende streek; 2. (verzameln.) (meton.) de bewoners van een buurt; 3. (meton.) enige bij elkaar staande woningen, syn. *gehucht*
- lemma Koenen 1992: 1. een deel ve wijk; 2. enige bij elkaar gelegen woningen; de daar wonende mensen
- lemma Koenen 2006: 1. een deel ve wijk; 2. enkele bij elkaar gelegen woningen; de daar wonende mensen

– lemma Van Dale 2015: 1. stadsdeel of deel van een dorp met een zekere mate van sociale integratie van de bewoners; 2. (verzamelnaam; metonymisch) de bewoners van een buurt (1); 3. (metonymisch) buurtschap, gehucht
– etymologie: Het woord *buurt* is waarschijnlijk een verkorting van het Oudnederlandse *gibūrte*, ofwel Middelnederlands *gebuurte*, 'groep huizen', een collectiefafleiding met *ge-* en *-te* van *buur* in de oorspronkelijke betekenis 'huis' (uit Proto-Germaans **buwan-* 'bouwen'). Daarnaast bestonden in het Vroegmiddelnederlands de vormen *nabuur* en *ghebuur* 'buurman/-vrouw' (in het Middelnederlands beide al verkort tot *buur*).

café

– lemma Van Dale 1914: tegenwoordig de gebruikelijke algemeene benaming voor de plaats waar men zoowel koffie, thee, als bier, sterke dranken en likeuren kan verkrijgen en gebruiken : *koffiehuis* (zie ald.).
– lemma Koenen 1916: koffiehuis
– lemma Van Dale 1961: openbaar lokaal waar men zowel koffie en thee als vier, sterkedranken en likeuren kan verkrijgen en gebruiken, koffiehuis
– lemma Koenen 1966: (Fra.) publieke lokaliteit waar men dranken kan gebruiken, koffiehuis
– lemma Van Dale 1992: openbare gelegenheid waar men zowel koffie en thee als bier, sterkedranken en likeuren kan verkrijgen en gebruiken, syn. *kroeg*
– lemma Koenen 1992: publieke lokaliteit waar men dranken kan gebruiken
– lemma Koenen 2006: publieke gelegenheid waar men dranken kan gebruiken
– lemma Van Dale 2015: openbare gelegenheid waar men zowel koffie en thee als bier, sterkedrank en likeuren kan verkrijgen en gebruiken, synoniem *kroeg*
– etymologie: *Café* is in de negentiende eeuw ontleend aan het Franse woord voor 'koffie', dat ook 'koffiehuis' betekende, waar overigens ook andere dranken werden geschonken. Het Franse woord gaat waarschijnlijk via het Italiaanse woord *caffè* terug op het Turkse *kahve* en het Arabische *qahwa*.

centrum (stadscentrum) (winkelcentrum) (wijkcentrum) (buurtcentrum) (gezondheidscentrum) (jongerencentrum)

– lemma Van Dale 1914: middelpunt, vereenigingspunt (-) (-) (-) (-) (-) (-) (-)
– lemma Koenen 1916: middelpunt, punt van vereeniging (-) (-) (-) (-) (-) (-) (-)
– lemma Van Dale 1961: 1. middelpunt, verenigingspunt; 2. om het middelpunt gelegen deel: *het centrum van een stad, van een land*; 3. punt vanwaar werkingen uitgaan, resp. waar zij samenkomen [...]; ook als gebouw: *wijkcentrum* e.d. (-) (*winkelcentrum*) (*wijkcentrum* gebouw en instelling voor de behartiging van de sociaal-culturele belangen van een stadswijk) (-) (-) (-)
– lemma Koenen 1966: 1. middelpunt, punt van vereniging; [...] 3. *thans ook steeds meer (i.p.v. centrale) als tweede lid in samenst., vermoedelijk naar Eng. voorbeeld:* gebouw of plaats van samenkomst) (-) (-) (*wijkcentrum* [kerkelijk] verenigingsgebouw ten behoeve van en geplaatst in een wijk III 1. en 2.) (-) (*gezondheidscentrum* gebouw voor de volksgezondheid, schoolartsendienst, sportkeuring, enz.) (-)
– lemma Van Dale 1992: 1. middelpunt, verenigingspunt; 2. om het middelpunt gelegen deel; 3. punt vanwaar werkingen uitgaan, resp. waar zij samenkomen; 4. instelling, gebouw of plaats van samenkomst (*stadscentrum* centraal gedeelte van een stad) (*winkelcentrum*) (*wijkcentrum* gebouw en instelling voor de behartiging van de sociaal-culturele belangen van een stadswijk) (*buurtcentrum* centrum waar allerlei activiteiten van en voor de bewoners van een bep. buurt plaatsvinden, syn. *buurthuis*) (*gezondheidscentrum* openbaar gebouw voor de volksgezondheid) (*jongerencentrum*)
– lemma Koenen 1992: 1. middelpunt; 2. (als tweede lid in sam) gebouw of plaats van samenkomst; 3. gespecialiseerde winkel met een zeer groot assortiment (-) (*winkelcentrum* groot aantal winkels

bijeen) (*wijkcentrum* (kerkelijk) verenigingsgebouw ten behoeve van en geplaatst in een wijk, *bet.* 2.) (-) (-) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. middelpunt; 2. (als tweede lid in sam) gebouw of plaats van samenkomst; 3. gespecialiseerde winkel met een zeer groot assortiment; 4. binnenstad, stadscentrum (-) (*winkelcentrum* groot aantal winkels bijeen) (*wijkcentrum* verenigingsgebouw ten behoeve van en geplaatst in een 2wijk) (-) (-) (*jongerencentrum* gebouw waar waar voor (en vaak door) jongeren allerlei m.n. culturele activiteiten worden georganiseerd)
- lemma Van Dale 2015: 1. middelpunt, verenigingspunt; 2. om het middelpunt gelegen deel, antoniem: *marge*: *het centrum van een stad, van een land, van een dorp*; […] 4. punt vanwaar werkingen uitgaan, resp. waar zij samenkomen […]; 5. instelling, gebouw of plaats van samenkomst […] (*stadscentrum* centraal gedeelte van een stad, syn. *stadshart*, *stadskern*, *binnenstad*) (*winkelcentrum* groot aantal winkels bij elkaar, bv. in een stadsdeel) (*wijkcentrum* gebouw en instelling voor de behartiging van de sociaal-culturele belangen van een stadswijk) (*buurtcentrum* centrum waar allerlei activiteiten van en voor de bewoners van een bep. buurt plaatsvinden, synoniem *buurthuis*) (*gezondheidscentrum* openbaar gebouw voor de volksgezondheid) (*jongerencentrum* jeugdcentrum)
- etymologie: *Centrum* is (gezien de uitspraak met een *s*) in de middeleeuwen ontleend aan het Latijnse *centrum*, dat zelf ontleend is aan het Griekse *kéntron* 'punt', waaronder 'punt van een passer' en van daaruit 'middelpunt'. De stedelijke betekenis is voor het eerst aangetroffen in 1880, de betekenis 'instelling, gebouw(encomplex)' in 1921. Mogelijk speelde de samenstelling *winkelcentrum* in de zin van 'winkelgebouwencomplex' een rol bij het ontstaan van die betekenis. *Winkelcentrum* kennen we in die betekenis in ieder geval sinds 1920; het is waarschijnlijk een leenvertaling van Amerikaans-Engels *shopping centre* (voor het eerst aangetroffen in 1898).

city

- lemma Van Dale 1914: stad (meer bepaald de oude stad van Londen)
- lemma Koenen 1916: kern der stad Londen
- lemma Van Dale 1961: eig. stad, in 't bijz. de oude stad van Londen als zakencentrum; vand. dergelijke centra in andere grote steden waar vnl. winkels en zakenpanden zijn; (geldh.) de Londense geldmarkt
- lemma Koenen 1966: stad, inz. de binnenstad
- lemma Van Dale 1992: centrum van een grote stad waar voornamelijk winkels en zakenpanden zijn
- lemma Koenen 1992: binnenstad
- lemma Koenen 2006: binnenstad
- lemma Van Dale 2015: 1. centrum van een grote stad waar voornamelijk winkels en zakenpanden zijn; 2. de oude stad van Londen als zakencentrum; 3. (geldwezen) de Londense geldmarkt
- etymologie: *City* is een Engels leenwoord dat zelf via het Franse *cité* uiteindelijk teruggaat op het Latijnse *civitas*, dat oorspronkelijk 'burgerrecht' betekende, later 'deelgebied' en 'stad'.

clubgebouw

- lemma Van Dale 1914: *clubgebouw*
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: *clubgebouw*
- lemma Koenen 1966: *clubgebouw*
- lemma Van Dale 1992: *clubgebouw*
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -
- etymologie: De samenstelling *clubgebouw* is voor het eerst aangetroffen in 1853. *Club* is in de achttiende eeuw ontleend aan Engels *club*, dat in 1670 voor het eerst is aangetroffen in de betekenis

'vereniging, sociëteit' en vlak daarvoor in 1648 als 'bijeenbehorende groep'. Het is een uitbreiding bij Middelengels *clubbe* 'knots', als werkwoord 'met een knots slaan, tot een massa of klomp maken', ontleend aan Oudnoors *klubba* en verwant met Nederlands *klomp*. Voor de etymologie van *gebouw* zie aldaar.

collectief

- lemma Van Dale 1914: [1]*collectief* gemeenschappelijk
- lemma Koenen 1916: vereenigd, gezamenlijk, gerneenschappelijk
- lemma Van Dale 1961: [1]*collectief* gemeenschappelijk, gezamenlijk, voor of als een geheel geldend
- lemma Koenen 1966: gezamenlijk, gerneenschappelijk
- lemma Van Dale 1992: [1]*collectief* 1. voor of als een geheel geldend, syn. *gemeenschappelijk*, *gezamenlijk*; 2. betrekking hebbend op, van de overheid, syn. nationaal
- lemma Koenen 1992: gezamenlijk, gemeenschappelijk
- lemma Koenen 2006: gezamenlijk, gemeenschappelijk
- lemma Van Dale 2015: *collectief*[1] 1. voor of als een geheel geldend, synoniem *gemeenschappelijk*, *gezamenlijk*; 2. betrekking hebbend op, van de overheid, synoniem *nationaal*
- etymologie: Het bijvoeglijk naamwoord *collectief* is in de negentiende eeuw ontleend aan Frans *collectif* 'dat wat verzamelt', teruggaand op Latijn *collēctīvus*, een afleiding van *collēctus*, het verleden deelwoord van *colligere* 'verzamelen', letterlijk 'samen-lezen' (*lezen* betekende oorspronkelijk 'verzamelen' en via 'verzamelen met de ogen' dan 'lezen').

cottage

- lemma Van Dale 1914: huisje, landhuisje
- lemma Koenen 1916: klein buitentje, landhuisje
- lemma Van Dale 1961: huisje, landhuisje
- lemma Koenen 1966: klein buitentje
- lemma Van Dale 1992: huisje, landhuisje
- lemma Koenen 1992: buitenhuisje
- lemma Koenen 2006: buitenhuisje
- lemma Van Dale 2015: huisje op het land
- etymologie: Het rond 1900 uit het Engelse ontleende *cottage* is niet lang in gebruik geweest in het Nederlands. Het Engelse woord gaat via middeleeuws-Latijn *cotagium* 'hutje' terug op *cota* 'hut', dat vermoedelijk ontleend is aan het Proto-Germaanse **kota-* 'huis'.

cultuur

- lemma Van Dale 1914: *culture*, *cultuur* beschaving, veredeling des geestes, vorming des harten
- lemma Koenen 1916: *cultuur*, *culture* beschaving, ontwikkeling, veredeling
- lemma Van Dale 1961: *cultuur*, *kultuur* 4. beschaving, verfijning van het geestelijk en zedelijk leven, resp. het daarin bereikte peil, beschavingstoestand
- lemma Koenen 1966: 3. beschaving, veredeling, ontwikkeling
- lemma Van Dale 1992: 5. beschaving, ontwikkeling, verfijning van het geestelijk en zedelijk leven, resp. het daarin bereikte peil, beschavingstoestand; [...] 7. het geheel van manifestaties van kunst, ontspanning en vermaak
- lemma Koenen 1992: 3. beschaving, stadium, trap, (hoog) punt in beschaving en ontwikkeling; veredeling, ontwikkeling
- lemma Koenen 2006: 3. het geheel van geestelijke verworvenheden ve volk, land enz.; beschaving

- lemma Van Dale 2015: 6. beschaving, ontwikkeling, verfijning van het geestelijk en zedelijk leven, resp. het daarin bereikte peil; […] 9. geheel van de manifestaties van kunst, ontspanning en vermaak
- etymologie: *Cultuur* is voor het eerst in het Nederlands aangetroffen in 1544 in de betekenis 'bebouwing van de grond' en ontleend aan het Franse *culture*, dat zelf ontleend is aan Latijn *cultūra*, via het verleden deelwoord *cultus* afgeleid van het werkwoord *colere* 'verbouwen, bewonen, vereren'. Vanaf circa 1700 werd het woord in het Frans ook overdrachtelijk gebruikt in de betekenis 'beschaving', een betekenis die in 1800 voor het eerst in het Nederlands is aangetroffen.

dijk

- lemma Van Dale 1914: aarden wal (vaak met eene steenglooiing versterkt), dienst doende als waterkeering langs of om eenig water (hooger dan eene *kade*); (gew.) weg in 't algemeen
- lemma Koenen 1916: waterkeering, aarden dam
- lemma Van Dale 1961: 1. opgeworpen aarden wal (vaak met een steenglooiing versterkt) die dienstdoet als waterkering langs of om enig water (hoger dan een *kade*); 2. (gew.) weg in het algemeen; […] 4. (Zuidn.) gegraven water, sloot
- lemma Koenen 1966: opgeworpen waterkering
- lemma Van Dale 1992: 1. opgeworpen aarden wal (vaak met een steenglooiing versterkt) die dienstdoet als waterkering langs of om enig water (hoger dan een kade); 2. (gew.) weg in het algemeen; […] 4. (gew.) gegraven water, sloot
- lemma Koenen 1992: opgeworpen waterkering
- lemma Koenen 2006: 1. opgeworpen waterkering
- lemma Van Dale 2015: 1. opgeworpen aarden wal (vaak met een steenglooiing versterkt) die dienstdoet als waterkering langs of om enig water (hoger dan een kade); 2. (niet algemeen) weg in het algemeen; 3. (niet algemeen) gegraven water, sloot; 4. (Belgisch-Nederlands) promenade (2) langs het strand
- etymologie: Het erfwoord *dijk* is voor het eerst aangetroffen rond 1000 in de plaatsnaam *Tubindic*, in de betekenis 'aarden wal'. In het Middelnederlands bestond echter ook nog de betekenis 'sloot' (waaraan Engels *ditch* ontleend is en mogelijk ook *to dig*), die waarschijnlijk de oorspronkelijke is, teruggaand op Proto-Germaans **dika-* en Proto-Indo-Europees **dʰeig-* 'steken'. De metonymische betekeniswisseling valt te verklaren uit het feit dat bij het graven zowel een 'uitdieping' als een 'ophoping' ontstaat.

dreef

- lemma Van Dale 1914: 1. *dreef* laan, wandelpark, warande, fraaie boschrijke streek
- lemma Koenen 1916: smalle laan om het vee door te drijven
- lemma Van Dale 1961: 1. brede landweg; (in eng. zin) niet-openbare weg door bouw- of weiland; 2. weg met bomen, laan; 3. (in het mv.) landouw, warande, (fraaie) streek
- lemma Koenen 1966: 1. *eig.* landweg of laan; *bij uitbr. lit. t.* landouw, streek, *inz. in het mv.*
- lemma Van Dale 1992: 1. brede landweg; 2. (beperk.) niet-openbare weg door bouw- of weiland; 3. weg met bomen, syn. *laan*
- lemma Koenen 1992: 1. landweg of laan; streek *(inz in het mv)*
- lemma Koenen 2006: 1. landweg of laan; streek *(m.n. in het mv)*
- lemma Van Dale 2015: 1. brede landweg; 2. (in beperkende betekenis) niet-openbare weg door bouw- of weiland; 3. weg met bomen, synoniem *laan*
- etymologie: Het woord *dreef* hoort met regelmatige afwisseling van klinkers (ablaut) bij de bronvorm van *drijven* en gaat net als de variant *drift* terug op Proto-Germaans **dribō-* 'weg waarlangs het vee gedreven wordt'. Omdat dit meestal landelijke wegen met bomen waren kon bij uitbreiding ook een weg in de stad met regelmatige bomenbeplanting deze naam krijgen, zoals in Haarlem de *Dreef*.

drijvend

- lemma Van Dale 1914: op een vlot geplaatst
- lemma Koenen 1916: op het water, in de lucht met den stroom meegaand
- lemma Van Dale 1961: 1. in sommige verbindingen tgov. vast of zich op het land bevindend
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: 1. zich op het water, op een vlot e.d. bevindend, tgov. *vast*
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: 1. zich op het water, op een vlot e.d. bevindend, antoniem: *vast*
- etymologie: *Drijvend* is het tegenwoordig deelwoord van het werkwoord *drijven*, dat in het Middelnederlands als *driven* de betekenissen 'bewegen, voortdrijven, verdrijven' had, teruggaand op Proto-Germaans **dreiban-*. Aangezien het buiten het Germaans niet voorkomt is het waarschijnlijk een substraatwoord. De betekenis 'niet zinken' heeft zich ontwikkeld uit 'voortdrijven over water'.

droogloop

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -
- etymologie: *Droogloop* is een samenstelling met *loop*, in de tegenwoordig niet vaak gebruikte betekenis 'doorgang, plaats of ruimte waar of waarlangs gelopen wordt' (voor het eerst aangetroffen in die betekenis in de plaatsnaam *Hintinlvofe* 'Hindeloopen' in 822-842), een afleiding van *lopen*. *Droogloop* is waarschijnlijk gevormd met de samenstellingen *doorloop* 'doorgang' en *overloop* 'portaal bij de trap' in het achterhoofd. De nieuwvorming is voor het eerst aangetroffen in een krantenbericht over de Bijlmermeer uit 1965.

flat (flatgebouw) (flatwoning)

- lemma Van Dale 1914: verdieping van een huis of hotel (-) (-)
- lemma Koenen 1916: - (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: 1. elk van een aantal gelijke woningen in een groot (huur)huis waarbij alle vertrekken op een zelfde verdieping liggen en die bijzondere voorzieningen (verwarming, bediening enz.) hebben; beter soort etagewoning; 2. flatgebouw (*flatgebouw* gebouw of woningcomplex dat geheel uit flats (1.) bestaat) (*flatwoning* woning die een flat is; woning in een flatgebouw)
- lemma Koenen 1966: 1. flatgebouw; 2. geheel op één verdieping liggende woning in flatgebouw (*flatgebouw* gebouw dat uit flats bestaat) (*flatwoning* flat 2.)
- lemma Van Dale 1992: [1]*flat* 1. woning waarvan alle vertrekken op één verdieping liggen, deel uitmakend van een flatgebouw; 2. flatgebouw (*flatgebouw* gebouw of woningcomplex dat geheel uit flats[1] (1) bestaat) (*flatwoning* woning in een flatgebouw)
- lemma Koenen 1992: 1. flatgebouw; 2. geheel op één verdieping liggende wooneenheid in flatgebouw: *tweekamerflat*, *driekamerflat* (a=*e*) (*flatgebouw* gebouw dat uit flats bestaat) (*flatwoning* flat, *bet* 2)

- lemma Koenen 2006: 1. flatgebouw; 2. geheel op één verdieping liggende wooneenheid in flatgebouw: *tweekamerflat*, *driekamerflat* (*flatgebouw* gebouw dat uit flats bestaat) (*flatwoning* flat (2))
- lemma Van Dale 2015: *flat*[1] 1. woning waarvan alle vertrekken op één verdieping liggen, deel uitmakend van een flatgebouw […]; 2. flatgebouw; 3. (Surinaams-Nederlands) bungalow (*flatgebouw* gebouw of woningcomplex dat geheel uit flats[1] (1) bestaat, synoniem *appartementsgebouw*) (*flatwoning* woning in een flatgebouw, synoniem *flat*[1] (1))
- etymologie: De oorspronkelijke betekenis van het Engelse leenwoord *flat* was 'op één verdieping gelegen woning, etagewoning' (vergelijk Engels *flat* 'vlak'). Het is voor het eerst aangetroffen in de Van Dale uit 1914, en al snel ontstond ook de samenstelling *flatwoning*. Via de tussenstap *flatgebouw* (voor het eerst aangetroffen in 1926) ontstond vervolgens de louter Nederlandse betekenisuitbreiding naar 'gebouw met etagewoningen'; *flat* in deze betekenis is voor het eerst aangetroffen in de Van Dale uit 1950.

garage (parkeergarage)

- lemma Van Dale 1914: berg- en bewaarplaats voor automobielen en fietsen (-)
- lemma Koenen 1916: bewaarplaats van automobielen, motor-fietsen, fietsen (-)
- lemma Van Dale 1961: berg- en bewaarplaats voor automobielen en (motor)fietsen (*parkeergarage* garage voor tijdelijke berging, of bij bep. gelegenheden, van auto's)
- lemma Koenen 1966: bergplaats van automobielen, [motor]fietsen; autostal (-)
- lemma Van Dale 1992: 1. berg- en bewaarplaats, stalling voor auto's en (motor)fietsen; 2. bedrijf dat bep. diensten (m.betr.t. motorvoertuigen) verleent en reparaties aan motorvoertuigen verricht (*parkeergarage* garage voor tijdelijk parkeren van auto's)
- lemma Koenen 1992: 1 *garage* 1. ruimte voor het stallen van inz. auto's: *parkeergarage*; 2. bedrijf waar auto's e.d. worden gerepareerd en ook wel verkocht (*parkeergarage* garage waar auto's voor korte duur worden gestald)
- lemma Koenen 2006: [1]*garage* 1. ruimte voor het stallen van m.n. auto's: *parkeergarage*; 2. bedrijf waar auto's e.d. worden gerepareerd en ook wel verkocht (*parkeergarage* garage waar auto's voor korte duur worden gestald)
- lemma Van Dale 2015: *garage*[1] 1. overdekte berg- en bewaarplaats, stalling voor auto's en (motor)fietsen; 2. bedrijf dat bep. diensten (mbt. motorvoertuigen) verleent en reparaties aan motorvoertuigen verricht (*parkeergarage* garage1 (1) voor tijdelijk parkeren van auto's)
- etymologie: *Garage* is in de betekenis 'stalling voor auto's' rond 1900 ontleend aan het Frans, waarin het oorspronkelijk 'stalling voor spoorwagons' en 'het binnenloodsen van schepen in een haven' betekende. Het is een afleiding van het werkwoord *garer* 'binnenloodsen, veiligstellen', ontwikkeld uit de Oudfranse maritieme term *(se) varer* 'zich verdedigen'. Op zijn beurt is dit ontleend aan het Germaans, waarschijnlijk via Normandië aan het Oudnoors; het heeft daarmee dezelfde bron als ons woord *bewaren* (Proto-Germaans **warōn-* 'behoeden').

gazon

- lemma Van Dale 1914: grasperk
- lemma Koenen 1916: graszode; groen grasperk of grasvlakte in tuin en bosch
- lemma Van Dale 1961: onderhouden, geregeld geschoren grasperk
- lemma Koenen 1966: welonderhouden grasperk
- lemma Van Dale 1992: goed onderhouden grasperk
- lemma Koenen 1992: welonderhouden grasperk
- lemma Koenen 2006: goed onderhouden grasveld
- lemma Van Dale 2015: goed onderhouden grasperk

– etymologie: Het woord *gazon* is eind achttiende eeuw ontleend aan het Franse *gazon* 'grasveld', eerder 'kort gras, graszode', dat ontleend is aan het Frankische (Germaanse) **waso* 'kluit grond met gras'.

gebouw

– lemma Van Dale 1914: 2. een groot vaststaand bouwwerk, voor zooverre het tot woning of samenkomst of tot verschillende andere maatschappelijke verrichtingen of doeleinden dient, en meer of min in kunstvorm is opgetrokken
– lemma Koenen 1916: een bouwwerk
– lemma Van Dale 1961: 2. (concr.) hetgeen gebouwd is, bouwwerk van tamelijke of aanzienlijke grootte en in het alg. vervaardigd van duurzaam materiaal, tot woning, samenkomst of andere maatschappelijke verrichtingen dienende
– lemma Koenen 1966: 2. hetgeen gebouwd is, *inz. huis, kantoor, fabriek, enz.*
– lemma Van Dale 1992: 2. (concr.) hetgeen gebouwd is, bouwwerk van tamelijke of aanzienlijke grootte en in het alg. vervaardigd van duurzaam materiaal, dienende tot woning, samenkomst of andere maatschappelijke verrichtingen, tot berging (een pakhuis, arsenaal), als monument of anderszins
– lemma Koenen 1992: 2. hetgeen gebouwd is, inz. huis, kantoor, fabriek, enz.
– lemma Koenen 2006: 1. iets dat gebouwd is: huis, kantoor, fabriek, kerk, school, enz.; bouwwerk
– lemma Van Dale 2015: 2. (concreet) hetgeen gebouwd is, bouwwerk van tamelijke of aanzienlijke grootte en in het alg. vervaardigd van duurzaam materiaal, dienende tot woning, samenkomst of andere maatschappelijke verrichtingen, tot berging (een pakhuis, arsenaal), als monument of anderszins
– etymologie: *Gebouw* is voor het eerst aangetroffen in 1315-1335 en is een afleiding met het voorvoegsel *ge-* (dat hier het verzelfstandigde resultaat van het werkwoord aanduidt) van het werkwoord *bouwen* in de betekenis 'construeren' (aangetroffen in de veertiende eeuw), eerder 'verbouwen, (be)wonen', dat via Proto-Germaans **bū(w)an-* 'ontstaan, zijn' teruggaat op Proto-Indo-Europees **bheuH-* 'groeien, zijn, wonen'.

gestapeld

– lemma Van Dale 1914: *een gestapelde muur*, een droge muur, waarbij de steenen los op elkaar gestapeld en niet door specie verbonden zijn
– lemma Koenen 1916: -
– lemma Van Dale 1961: (mets.) *een gestapelde muur*, waarvan de stenen los op elkaar gestapeld en niet door specie verbonden zijn
– lemma Koenen 1966: -
– lemma Van Dale 1992: (mets.) *een gestapelde muur*, waarvan de stenen los op elkaar gestapeld en niet door specie verbonden zijn
– lemma Koenen 1992: -
– lemma Koenen 2006: -
– lemma Van Dale 2015: (bij metselaars) *een gestapelde muur* waarvan de stenen los op elkaar gestapeld en niet door specie verbonden zijn
– etymologie: *Gestapeld* is het verleden deelwoord van *stapelen*, voor het eerst aangetroffen in 1541 in de betekenis 'ordelijk op elkaar leggen' en een afleiding van *stapel*. Dit woord is zelf voor het eerst aangetroffen in de gelatiniseerde vorm *stapplus* in de achtste eeuw. Het gaat terug op de Proto-Indo-Europese wortel **steb*^{h}- 'pijler, stam' en ontwikkelde zich qua betekenis tot 'stellage, opslagplek' en ook 'dat wat opgeslagen wordt, gelijksoortige zaken' (denk aan *veestapel*).

gracht

- lemma Van Dale 1914: uitgraving in den grond; met water gevuld kanaal, verbindings-, spuikanaal; ringkanaal rondom eene sterkte, eene vesting enz. als verdedigingsmiddel; kanaal om of door eene stad; (ook) de straat langs de gracht; (gew. en Zuidn.) sloot in het land, tot afscheiding of tot ontwatering
- lemma Koenen 1916: gegraven water
- lemma Van Dale 1961: 1. (vero.) uitgraving in de grond; 2. met water gevuld kanaal, verbindings-, spuikanaal; ringkanaal rondom een sterkte, een vesting enz. als verdedigingsmiddel; 3. (in 't bijz.) langs de oevers bebouwd kanaal om of door een stad; vand. de straat langs zulk een gracht [...] 6. (gew. en Zuidn.) sloot in het land, tot afscheiding of tot ontwatering
- lemma Koenen 1966: 1. gegraven water; 2. de straat, de huizen langs een gracht
- lemma Van Dale 1992: 1. (veroud.) uitgraving in de grond; 2. met water gevuld kanaal, m.n. om of door een stad of rond een vesting; 3. de straat langs een stadsgracht; [...] 6. (gew.) sloot in het land, tot afscheiding of tot ontwatering
- lemma Koenen 1992: 1. gegraven kanaal; 2. de straat, de huizen langs een gracht
- lemma Koenen 2006: 1. kanaal, m.n. in of om een stad of rond een vesting; 2. de straat, de huizen langs een gracht
- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) uitgraving in de grond; 2. met water gevuld kanaal, m.n. om of door een stad of rond een vesting; 3. de straat langs een stadsgracht; [...] 6. (Belgisch-Nederlands) sloot in het land, tot afscheiding of tot ontwatering
- etymologie: Het erfwoord *gracht* luidde oorspronkelijk *graft* (het is ontwikkeld uit het Proto-Germaanse **grab-ti-* 'gegraven gat, graf', dat teruggaat op de Proto-Germaanse wortel **graban-* 'graven') en betekende 'graf' en 'sloot'. Uit die laatste betekenis, die in België nog steeds bestaat, ontwikkelde zich 'slotgracht' en sinds de zestiende eeuw vooral 'gracht binnen de stad'. De gracht wordt sindsdien gekenmerkt door stenen kaden ten behoeve van overslag en meestal door hoge bebouwing aan weerskanten.

groen (groenvoorziening) (groenstrook) (groengebied) (groenzone) (groenelement)

- lemma Van Dale 1914: *groen*[3] het gebladerte der boomen; loof, takken met bladeren; loof van knol- en wortelgewassen (-) (-) (-) (-) (-)
- lemma Koenen 1916: gras, weide; gebladerte der boomen (-) (-) (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: *groen*[3] (coll.) het gebladerte der bomen; (bij uitbr.) plantsoen; loof, takken met bladeren (-) (-) (-) (-) (-)
- lemma Koenen 1966: 2. 1. gras, weide; *in 't groen zitten* onder het loof (-) (-) (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 1992: [2]*groen* II 3. (verzameln.) het gebladerte van de bomen, loof van knol- en wortelgewassen enz.; 4. (bij uitbr.) plantsoen (*groenvoorziening* 1. aanleg van openbaar groen; 2. plantsoen) (*groenstrook* beplante strook grond in of langs een gebouwd gebied; vgl. *groengordel*) (*groengebied* groenzone) (*groenzone* met groen beplante zone in of aan de rand van een woonwijk of stad, vaak als buffergebied tussen dichtbevolkte gebieden) (-)
- lemma Koenen 1992: - (*groenvoorziening* de aanwezigheid van gewassen) (*groenstrook* 1. beplant, begroeid open terrein in of om een stad, groengordel; 2. strookvormige beplanting: *een groenstrook langs de spoorbaan*) (*groengebied* agrarisch gebied, natuurgebied of -monument) (-) (-)
- lemma Koenen 2006: - (*groenvoorziening* de aanwezigheid van planten en bomen) (*groenstrook* 1. beplant, begroeid open terrein in of om een stad; groengordel; 2. strookvormige beplanting: *een groenstrook langs de spoorbaan*) (*groengebied* agrarisch gebied, natuurgebied of -monument) (-) (-)
- lemma Van Dale 2015: *groen*[2] 4. (verzamelnaam) het gebladerte van de bomen, loof van knol- en wortelgewassen enz.; 5. (bij uitbreiding) plantsoen of plantsoenen (*groenvoorziening* 1. aanleg van openbaar groen; 2. plantsoen) (*groenstrook* 1. groenzone; 2. wegberm) (*groengebied* groenzone)

(*groenzone* met groen beplante zone in of aan de rand van een woonwijk of stad, vaak als buffergebied tussen dichtbevolkte gebieden, synoniem *groenstrook*, *groenzoom*) (-)
- etymologie: De kleurnaam *groen* gaat terug op de Proto-Germaanse wortel **groni-* en heeft vanouds de associatie met 'lover'. Al in 1285 is de gesubstantiveerde vorm met betekenis 'gewas' aangetroffen. Voor eetbare gewassen ontstonden later de afleidingen *groensel* en *groente*.

grondgebonden

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: verbonden met de grond: *grondgebonden appartement, woning* waarvan de benedenverdieping op de begane grond staat, geen appartement
- etymologie: De samenstelling *grondgebonden* (met *binden* in de betekenis 'in directe verbinding staan met') is vanaf 1958 aangetroffen in een agrarische context. In 1976 is voor het eerst de combinatie *grondgebonden woning* aangetroffen.

halte

- lemma Van Dale 1914: plaats waar een spoortrein of tram korten tijd stilhoudt om reizigers uit te laten en op te nemen; gewoonlijk voorzien van een klein perron en een wachtlokaaltje of een afdak wat men bij eene stopplaats niet aantreft
- lemma Koenen 1916: stationnetje, wachtpost op spoor- of tramweg
- lemma Van Dale 1961: 1. punt van een traject en plaats langs de baan daarvan waar een spoortrein, tram of bus kort stilhoudt om reizigers uit te laten of op te nemen; gewoonlijk voorzien van een klein perron en een wachtlokaaltje of een afdak (wat men bij een *stopplaats* niet aantreft);
- lemma Koenen 1966: 1. plaats waar de trein, tram of bus een korte tijd stilhoudt; 2. wachtlokaaltje of afdak voor wachtenden op de trein, enz.
- lemma Van Dale 1992: 1. punt van een traject waar een trein, metro, tram of bus korte tijd stilhoudt om reizigers uit of in te laten stappen, gewoonlijk voorzien van een klein perron en een wachtlokaaltje of een afdak (wat men bij een 'stopplaats' niet aantreft); 2. wachthuisje of afdak voor wachtenden bij een halte (1)
- lemma Koenen 1992: plaats waar de trein, tram of bus een korte tijd stilhoudt
- lemma Koenen 2006: plaats waar de tram, bus of metro stopt om passagiers in of uit te laten stappen
- lemma Van Dale 2015: 1. punt van een traject waar een trein, metro, tram of bus korte tijd stilhoudt om reizigers uit of in te laten stappen, gewoonlijk voorzien van een klein perron en een wachtlokaaltje of een afdak (wat men bij een 'stopplaats' niet aantreft); 2. wachthuisje of afdak voor wachtenden bij een halte (1)
- etymologie: *Halte* is meerdere keren ontleend aan het Frans, in eerste instantie in de zeventiende eeuw in de betekenis 'het stoppen', en in het laatste kwart van de negentiende eeuw in de betekenis 'stopplaats voor treinen' (aangetroffen in 1872), een uitbreiding van 'stopplaats' (in het Frans voor het eerst aangetroffen in 1794). Het Franse woord is op zijn beurt in de zestiende eeuw ontleend aan het Duitse militaire commando *halt*, gebiedende wijs van *halten* 'stilhouden'.

hobbyruimte (hobby)

- lemma Van Dale 1914: - (-)
- lemma Koenen 1916: - (-)
- lemma Van Dale 1961: - (*hobby* 1. stokpaardje; 2. liefhebberij)
- lemma Koenen 1966: - (*hobby* (Eng.) stokpaardje, geliefde bezigheid etc.)
- lemma Van Dale 1992: vertrek waarin men zich aan zijn hobby kan wijden (*hobby* 1. stokpaardje; 2. liefhebberij)
- lemma Koenen 1992: - (*hobby* stokpaardje, liefhebberij, geliefde bezigheid enz.)
- lemma Koenen 2006: - (*hobby* iets dat men in zijn vrije tijd voor zijn plezier geregeld doet; liefhebberij)
- lemma Van Dale 2015: vertrek waarin men zich aan zijn hobby kan wijden, synoniem *hobbykamer*, *knutselruimte* (*hobby* 1. stokpaardje; 2. liefhebberij)
- etymologie: De samenstelling *hobbyruimte* is voor het eerst aangetroffen in 1955. Het woord *hobby* is als simplex voor het eerst in het Nederlands aangetroffen in 1934 in de betekenis 'liefhebberij', maar al 1785 in de combinatie *hobby-horse* 'stokpaardje, favoriet onderwerp'. Ook in het Engels heeft deze verkorting plaatsgevonden, zodat waarschijnlijk sprake is van herhaaldelijke ontlening. *Hobby (horse)* was een klein Iers paardenras, waarnaar mogelijk speelgoed in de vorm van een paard genoemd werd; hieruit ontstond de betekenis 'eindeloze activiteit'. *Ruimte* is een vijftiende-eeuwse afleiding met *-te* van het bijvoeglijk naamwoord *ruim*, ontwikkeld uit Proto-Germaans **rūma-* 'wijd'.

hof

- lemma Van Dale 1914: (gew.) houten heining om eene weide; omheinde ruimte, tuin; (Zuidn.) open ruimte bij een huis, binnenplaats, (ook) voorplein; besloten ruimte met woningen voor onverzorgde oude vrouwen
- lemma Koenen 1916: omheinde of omtuinde ruimte; ruimte, waar-om-heen eenvoudige woningen liggen; woning van een aanzienlijke, landhuis, vorstelijk verblijf; gerechtshof; eerbiedige opwachting, ceremonieel
- lemma Van Dale 1961: *hof*[1] 1. (Zuidn.; in N.-Nederl. gew., dicht. of deftig) omheind stuk grond beplant met bloemen, kruiden of bomen, tuin; 2. (gew.) houten heining om een weide; *hof*[2] 1. (gew. en Zuidn.) bij een woning behorend en eromheen gelegen afgesloten erf, werf; (Zuidn.) binnenplaats, ook voorplein; besloten ruimte met woningen voor onverzorgde oude vrouwen; 2. (Zuidn.) boerenwoning, hofstede, pachthoeve; 3. woning of verblijf van een adellijk of aanzienlijk persoon, slot; alleen nog als hist. term., als naam van plaatsen waar een *hof* stond; in Z.Nederl. thans: landgoed, buitenverblijf; 4. het geheel van de vertrekken en zalen, met al wat erbij behoort, dat een vorst tot verblijf dient, waar hij plechtig ontvangt, feesten geeft enz.
- lemma Koenen 1966: 1. omheinde ruimte, tuin (Zuid-Nederland, Oost-Nederland): *bloemen in veld en hof*; *huis en hof verkopen*; 2. 1. afgesloten ruimte met woningen van oude vrouwen; 2. woning van een vorst; 3. (bij overdr.) hofhouding; 4. rechtbank van hogere rang; 5. de gezamenlijke raadsheren in zo'n rechtbank; 6. met *maken*: eig. eerbiedige opwachting; 7. (Zuid-Nederland) hofstede; binnenplaats van een hoeve
- lemma Van Dale 1992: *hof* I. 1. (gew., arch.) omheind stuk grond beplant met bloemen, kruiden of bomen, syn. *tuin*, *gaard*; 2. (gew.) boomgaard; 3. (gew.) houten heining om een wei; […] *hof* II. 1. (gew,) bij een woning behorend en eromheen gelegen afgesloten erf, syn. *werf*; 2. (gew.) binnenplaats; 3. (gew.) voorplein; 4. (veroud.) besloten ruimte met woningen voor bejaarde arme vrouwen; […] 6. (gew.) boerenwoning, pachthoeve; 7. (hist.) woning of verblijf van een adellijk of aanzienlijk persoon, syn. *slot*; 8. (gew.) landgoed, buitenverblijf; 9. het geheel van de vertrekken en zalen, met al wat erbij behoort, dat een vorst tot verblijf dient, waar hij plechtig ontvangt, feesten geeft enz.

- lemma Koenen 1992: *hof* I. omheinde ruimte; tuin; II. 1. afgesloten ruimte: a) met woningen; b) om de kerk; 2. woning ve vorst; 3. hofhouding; 4. rechtbank van hogere rang; 5. de gezamenlijke raadsheren in zo'n rechtbank
- lemma Koenen 2006: *hof* I. omheinde ruimte; tuin; II. 1. afgesloten ruimte met woningen; 2. afgesloten ruimte om een kerk; 3. woning ve vorst; 4. hofhouding; 5. rechtbank van hogere rang; 6. de gezamenlijke raadsheren in zo'n rechtbank
- lemma Van Dale 2015: *hof*[1] 1. (niet algemeen, archaïsch, Belgisch-Nederlands, spreektaal) omheind stuk grond beplant met bloemen, kruiden of bomen, synoniem *tuin*, *gaard*; 2. (niet algemeen) boomgaard; 3. (niet algemeen) houten heining om een weide; [...] *hof*[2] 1. (niet algemeen) bij een woning behorend en eromheen gelegen afgesloten erf, synoniem *werf*; 2. (niet algemeen) binnenplaats; 3. (niet algemeen) voorplein; 4. (verouderd) hofje[1]; [...] 6. (niet algemeen) boerenwoning, pachthoeve; 7. (historisch) woning of verblijf van een adellijk of aanzienlijk persoon, synoniem *slot*; 8. (niet algemeen) landgoed, buitenverblijf; 9. geheel van de vertrekken en zalen, met al wat erbij behoort, dat een vorst tot verblijf dient, waar hij plechtig ontvangt, feesten geeft enz.
- etymologie: Het erfwoord *hof* gaat terug op de Proto-Germaanse wortel **hufa-* met als oorspronkelijke betekenis waarschijnlijk 'gebouw'. In het Oudnederlands had de betekenis zich al ontwikkeld tot 'ommuurde ruimte, tuin'. Mogelijk staat deze betekenis (en andere, latere) onder invloed van Latijn *cohors* 'erf, binnenplaats' en/of Oudfrans *cort* (Nieuwfrans *court*)).

hoogbouw

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: [*hoogbouw* verwerpelijk germ. voor hoge bouw]
- lemma Koenen 1966: germ. voor: bouw van hoge huizen of verdiepingswoningen = naar de vorm: Duits *Hochbau*
- lemma Van Dale 1992: hoge bouw, hoge gebouwen, tgov. *laagbouw*
- lemma Koenen 1992: 1. bouw van hoge huizen of flats (tegenst *laagbouw*); 2. gebouw, huis met een groot aantal verdiepingen
- lemma Koenen 2006: 1. bouw van hoge huizen of flats (tegenst *laagbouw*); 2. gebouw, huis met een groot aantal verdiepingen
- lemma Van Dale 2015: 1. hoge bouw, het bouwen van hoge gebouwen, antoniem: *laagbouw* (1); 2. (verzamelnaam) hoge gebouwen; 3. (verzamelnaam) gedeelte van een complex dat uit verscheidene, m.n. veel verdiepingen bestaat, antoniem: *laagbouw* (3)
- etymologie: Tot in de jaren zeventig werd *hoogbouw* gezien als een 'verwerpelijk germanisme', een leenvertaling van het Duits *Hochbau*. Overigens kan het woord net zo goed zelfstandig in het Nederlands gevormd zijn, al ligt *hoge bouw* dan meer voor de hand. *Hoogbouw* kwam in ieder geval al in ruime mate voor in kranten van rond 1900, met name om hoge fabrieksgebouwen mee aan te duiden, en iets later, in 1906, voor het eerst voor hoge gebouwen in het algemeen.

horeca

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: - (*horecabedrijf* bedrijf dat is aangesloten bij de bedrijfsgroep van hotel-, restaurant- en caféhouders en aanverwante bedrijven (pensions e.d.))
- lemma Koenen 1966: - (*horecabedrijf* hotel, restaurant of café als lid van het bedrijfschap Horeca)
- lemma Van Dale 1992: bedrijfstak van hotels, restaurants, cafés, pensions e.d.
- lemma Koenen 1992: - (*horecabedrijf* hotel, restaurant, café)
- lemma Koenen 2006: hotel, restaurant, café

– lemma Van Dale 2015: bedrijfstak van hotels, restaurants, cafés, pensions e.d.
– etymologie: In 1890 werd de *Nederlandse Bond van werkgevers in hotel-, restaurant-, café- en aanverwante bedrijven "Horecaf"* opgericht. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd deze naam gewijzigd, toen de Duitse bezetter het *Rijksbureau Horeca* oprichtte, een verkorting op basis van de eerste twee letters van de kernwoorden uit de volledige naam *Rijksbureau voor het Hotel-, Restaurant-, Café- en Pensionbedrijf*.

hotel

– lemma Van Dale 1914: voornaam woonhuis (inz. in Parijs); groot logement
– lemma Koenen 1916: groot, voornaam huis; deftige naam voor een groot, modern logement
– lemma Van Dale 1961: 1. (volgens Fr. spraakgebruik) stadswoonhuis (inz. in Parijs) van een aanzienlijk persoon; gebouw van een gezantschap; 2. in de spreekt. het gewone woord voor logement, inrichting waar men als reiziger onderdak vindt
– lemma Koenen 1966: 1. groot, voornaam huis inz. in Frankrijk; 2. groot logement
– lemma Van Dale 1992: 1. (veroud.) stadswoonhuis (m.n. in Parijs) van een aanzienlijk persoon; 2. (veroud.) gebouw van een gezantschap; 3. gebouw ingericht voor het onderdak brengen van reizigers
– lemma Koenen 1992: groot logement
– lemma Koenen 2006: gebouw waarin reizigers tegen betaling op een kamer kunnen overnachten
– lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) stadswoonhuis (m.n. in Parijs) van een aanzienlijk persoon (nog in namen van gebouwen); 2. (verouderd) gebouw van een gezantschap; 3. gebouw ingericht voor het onder dak brengen van reizigers
– etymologie: *Hotel* is in de eerste helft van de negentiende eeuw ontleend aan het Franse *hôtel*, opvallend genoeg eerst in de bijbetekenis 'voornaam huis' (denk ook aan *hôtel de ville* 'stadhuis') en daarna in de oorspronkelijke en nu prevalerende betekenis 'voornaam logement' (voor het eerst in het Nederlands aangetroffen in 1855). Het Franse woord heeft zich via de tussenstap *hostel* (waarop rond 1930 de Engelse combinatie *youth hostel* is gebaseerd) ontwikkeld uit Laatlatijn *hospitale* 'gastenverblijf' (waarvandaan ook ons woord *hospitaal* 'gasthuis, ziekenhuis' komt), een afleiding van Latijn *hospes* 'gast'.

huis (eengezinshuis) (tweegezinshuis) (meergezinshuis) (onderhuis)

– lemma Van Dale 1914: gebouw om in te wonen; woning, verblijfplaats; het huis als verblijf van het gezin (-) (-) (-) (*onderhuis* 1. het benedenste gedeelte van een huis; dat gedeelte dat in vele ouderwetsche Hollandsche woningen half in den grond gebouwd is, en waarin zich het kantoor, de keuken enz. bevinden, of dat tot woning voor schoenlappers, kruiers, uitdragers enz. dient; het benedenste gedeelte van een huis, het gedeelte dat gelijkvloers onder de bovenverdiepingen zich bevindt; gewoonlijk *het benedenhuis* genoemd)
– lemma Koenen 1916: menschenwoning (-) (-) (-) (*onderhuis* benedenhuis)
– lemma Van Dale 1961: 1. bouwwerk of bouwsel dat tot woning voor mensen dient of geschikt is; 2. (met betr. tot de bewoners) iemands woning, (zonder dat bepaaldelijk aan een gebouw wordt gedacht) (-) (-) (*meergezinshuis* woonhuis waarin twee of meer woningen geheel of gedeeltelijk boven elkaar zijn gelegen) (*onderhuis* 1. het benedenste gedeelte van een huis; dat gedeelte dat in vele ouderwetse Hollandse woningen half in de grond gebouwd is; het gedeelte dat gelijkvloers onder de bovenverdiepingen zich bevindt; gewoonlijk *benedenhuis* genoemd)
– lemma Koenen 1966: 1. mensenwoning; 2. kasteel; aanzienlijke woning (-) (-) (-) (*onderhuis* 1. de lager dan de straat gelegen vertrekken; 2. benedenhuis)
– lemma Van Dale 1992: 1. bouwwerk of bouwsel dat mensen tot woning dient of als zodanig geschikt is; 2. (in relatie tot de bewoners) iemands woning (zonder dat bepaaldelijk aan een gebouw wordt gedacht); 3. in toepassing op andere gebouwen dan woonhuizen; […] 6. (meton.) (woning met) de

bewoners, huisgezin, familiekring; 7. gezin waarbij of waarvoor men werkt of waaraan men levert (*eengezinshuis* eengezinswoning) (-) (-) (*onderhuis* het benedenste gedeelte van een huis; – dat gedeelte dat in vele ouderwetse Hollandse woningen half in de grond gebouwd is; – benedenhuis)
- lemma Koenen 1992: 1. mensenwoning; 2. kasteel; aanzienlijke woning (-) (-) (-) (*onderhuis* benedenhuis)
- lemma Koenen 2006: 1. woning ve mens; 2. kasteel; aanzienlijke woning (-) (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 2015: 1. bouwwerk of bouwsel dat mensen tot woning dient of als zodanig geschikt is; 2. (in relatie tot de bewoners) iemands woning (zonder dat specifiek aan een gebouw wordt gedacht); 3. gebouw dat niet bestemd is voor bewoning; […] 6. (metonymisch) (woning met) de bewoners, huisgezin, familiekring; 7. gezin waarbij of waarvoor men werkt of waaraan men levert (*eengezinshuis* eengezinswoning) (-) (-) (*onderhuis* 1. het benedenste gedeelte van een huis; a. dat gedeelte dat in vele ouderwetse Hollandse woningen half in de grond gebouwd is; b. benedenhuis; 2. piramidevormig ondergedeelte van een wipmolen, met het woongedeelte)
- etymologie: Het erfwoord *huis* gaat waarschijnlijk terug op Proto-Germaans **hūsa-*, dat zelf terug te voeren is op Proto-Indo-Europees **kuH-s-*, te zien als een s-uitbreiding van de wijdverbreide wortel *(s)keu(H)-* 'bedekken'.

ijsbaan

- lemma Van Dale 1914: geveegde vlakte op het ijs voor de schaatsenrijder
- lemma Koenen 1916: geveegde rijweg op het ijs
- lemma Van Dale 1961: strook op een bevroren watervlak die voor schaatsenrijders begaanbaar is gemaakt; ook een terrein waarop zo'n baan aangelegd kan worden
- lemma Koenen 1966: 1. berijdbare, inz. berijdbaar gemaakte ijsoppervlakte; 2. terrein waar gewoonlijk een ijsbaan wordt aangelegd
- lemma Van Dale 1992: strook op een bevroren watervlak die voor schaatsenrijders begaanbaar is gemaakt; 2. terrein waarop zo'n baan aangelegd kan worden
- lemma Koenen 1992: 1. berijdbare, inz. berijdbaar gemaakt ijsoppervlakte; 2. terrein waar gewoonlijk een ijsbaan wordt aangelegd
- lemma Koenen 2006: 1. berijdbare, m.n. berijdbaar gemaakt ijsoppervlakte; 2. terrein waar gewoonlijk een ijsbaan wordt aangelegd
- lemma Van Dale 2015: 1. strook op een bevroren watervlak die voor schaatsenrijders begaanbaar is gemaakt; 2. afgebakend terrein met ijs om op te schaatsen, synoniem *schaatsbaan* (2), *schaatspiste*
- etymologie: De samenstelling *ijsbaan* is voor het eerst aangetroffen in 1813 en is gevormd uit *ijs*, dat teruggaat op Proto-Germaans **īsaz* maar waarschijnlijk een Noord-Europees substraatwoord is, en *baan*, een erfwoord dat teruggaat op Proto-Germaans **banō-* met als oorspronkelijke betekenis 'vrijgemaakte ruimte'. Opvallend is dat *baan* de betekenis 'werk' kreeg naar aanleiding van de uitdrukking *baantje rijden*, voor schaatsers die niet een verre en vermoeiende tocht buiten de ijsbaan aandurfden; hieruit kreeg het verkleinwoord als zeeterm de betekenis 'een betrekking bij het zeewezen die vrijstelling geeft van de vermoeiende en drukke werkzaamheden aan boord', en daaruit 'werk' in het algemeen, pas sinds de twintigste eeuw ook in niet-verkleinde vorm *baan*.

industrie (industrieterrein) (industriegebied)

- lemma Van Dale 1914: nijverheid, technisch bedrijf, fabriekswezen (-) (-)
- lemma Koenen 1916: nijverheid, fabriekswezen, bedrijf (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: 1. *industrie* 1. nijverheid, produktief technisch bedrijf, fabriekswezen; (fig.) fabriekmatige produktie, b.v. van verhalen, prenten enz.; 2. een bepaald fabrieksbedrijf (*industrieterrein* terrein waarop een industriële onderneming gevestigd is of dat daarvoor geschikt en

aangewezen is) (*industriegebied* gebied met vnl. industrie als middel v. bestaan of dat bestemd is om er industrieën te vestigen)
- lemma Koenen 1966: 1. nijverheid, fabriekswezen; produktief-technisch bedrijf; 2. fabrieksbedrijf (*industrieterrein* terrein, bestemd voor of in gebruik bij industrieën) (-)
- lemma Van Dale 1992: 1*industrie* 1. productief-technisch bedrijf, syn. nijverheid, fabriekswezen; 2. (fig.) fabrieksmatige productie (b.v. van verhalen, prenten); 3. een bepaald fabrieksbedrijf, tak van nijverheid; 4. (bij uitbr., angl.) in toepassing op grootscheepse ondernemingen die geen nijverheid zijn (*industrieterrein* terrein waarop een of meer industriële ondernemingen gevestigd zijn of dat daarvoor geschikt en aangewezen is) (*industriegebied* gebied met vnl. industrie als middel van bestaan of dat bestemd is om er industrieën te vestigen)
- lemma Koenen 1992: 1. nijverheid, fabriekswezen; produktief-technisch bedrijf; 2. fabrieksbedrijf (*industrieterrein* terrein, bestemd voor of in gebruik bij industrieën) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. grootschalige vervaardiging van producten in fabrieken; 2. de fabrieken (*industrieterrein* terrein waarop industriële ondernemingen gevestigd zijn) (-)
- lemma Van Dale 2015: 1. economische bedrijvigheid waarbij grondstoffen technisch worden verwerkt tot (half)producten; 2. bedrijfstak die zich met de verwerking van grondstoffen tot (half)producten bezighoudt, synoniem *nijverheid*, *fabriekswezen*; 3. (figuurlijk) fabrieksmatige productie (bv. van verhalen, prenten); 4. bepaald fabrieksbedrijf, bepaalde industrietak; 5. (bij uitbreiding) bedrijf dat of bedrijfstak die geen grondstoffen verwerkt, maar zich bezighoudt met dienstverlening enz. (*industrieterrein* terrein waarop een of meer industriële ondernemingen gevestigd zijn of dat daarvoor geschikt en aangewezen is) (*industriegebied* industrieterrein)
- etymologie: Het leenwoord *industrie* werd begin zestiende eeuw ontleend aan het Frans in de betekenis 'ijver, nijverheid' (zelf een geleerde ontlening van Latijn *industria* 'ijver', letterlijk 'opstapelend bezig zijn'); de moderne betekenis van 'fabriek(swez)en' dateert van ongeveer 1845 en werd opnieuw aan het Frans ontleend.

inrichting

- lemma Van Dale 1914: organisatie: *rechterlijke inrichting*, regeling der rechtsmacht; *de inrichting van den staat*; instelling, gebouw of gesticht tot openbaar gebruik: *inrichting voor onderwijs*; *badinrichting*; *leesinrichting*; *melkinrichting*, melkwinkel, melkslijterij
- lemma Koenen 1916: instelling, gebouw
- lemma Van Dale 1961: 4. organisatie; 5. instelling, stichting, instituut; 6. zaak, bedrijf, etablissement; 7. gebouw, lokaliteit
- lemma Koenen 1966: 7. instelling, gebouw, gesticht
- lemma Van Dale 1992: 5. organisatie, organisatievorm [...]; 7. instelling, stichting, instituut; [...] 10. zaak, bedrijf, etablissement; 11. gebouw, lokaliteit
- lemma Koenen 1992: 7. instelling, gebouw, gesticht
- lemma Koenen 2006: 6. instelling, gebouw
- lemma Van Dale 2015: 5. organisatie, organisatievorm [...]; 7. instelling, stichting, instituut [...]; 11. zaak, bedrijf, etablissement, lokaliteit
- etymologie: *Inrichting* is afgeleid van het werkwoord *inrichten*, in verschillende betekenissen, te weten 'samenstellen', 'geschikt maken' en 'ordenen'. De betekenis 'instelling, instituut' is gebaseerd op de tweede, in het bijzonder omdat deze gebouwen geschikt gemaakt zijn voor een bepaald doel (dat wordt omschreven in de eventueel aanwezige specificator).

jeugdhonk

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -

- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: *jeugdhonk*
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: clubhuis voor jongeren
- lemma Van Dale 2015: (Nederlands-Nederlands) clubhuis voor jongeren
- etymologie: De samenstelling *jeugdhonk* is voor het eerst aangetroffen in 1919. Het eerste lid *jeugd*, voor het eerst aangetroffen in het Oudnederlands in de vorm *jugint* in de tiende eeuw, is een erfwoord dat teruggaat op Proto-Germaans **jugunþi-*, vanwege rijm ontstaan onder invloed van **dugunþi-* 'deugd' uit ouder **juwunþi-*, bij **juwun-* 'jong. *Honk* betekende in het Middelnederlands al 'schuilplaats' en is waarschijnlijk een substraatwoord met als basisbetekenis 'hoek'.

kade

- lemma Van Dale 1914: zie *kaai*; [*kaai* laag dijkje langs de zomerbreedte der rivieren; gemetselde oeverkant langs een vaarwater om meer ruimte en onmiddellijk een grootere diepte te hebben; straat langs de kaai]
- lemma Koenen 1916: *kade*, *kaai* dijk of straat langs een haven, een meer, enz.; ook, bebouwde oever in een stad
- lemma Van Dale 1961: 1. zie *kaai* 1.; 2. (waterst.) lage, smalle aarden dijk tot waterkering, landscheiding enz. [1. *kaai*, *ka*, *kade* 1. beschoeide of gemetselde oeverstrook, wal, walkant langs een vaarwater of haven, waaraan de schepen kunnen aanleggen, laden en lossen, en waarover het vrachtverkeer daarvoor passeert; 2. (Zuidn.) schutmuur, b.v. een kleine muur langs een water, om te beletten dat er kinderen in vallen of wagens in rijden; 3. bekade havenkom; 4. (Zuidn.) werf; 5. (Zuidn.) (gall.) perron]
- lemma Koenen 1966: *ka(de)*, 1. oeverdam, waaraan de schepen kunnen aanleggen, laden of lossen; (*bij uitbr.*) weg, straat [met de huizen] erlangs; 2. lage, smalle dijk tot waterkering, landscheiding
- lemma Van Dale 1992: *kade*, *ka*, *kaai* [met latere invoeging van een hypercorrecte *d*] 1. beschoeide of gemetselde oeverstrook, walkant langs een vaarwater of haven, waaraan de schepen kunnen aanleggen, laden en lossen, en waarover het vrachtverkeer daarvoor passeert, syn. *wal*; 2. (gew.) schutmuur, b.v. een kleine muur langs een water, om te beletten dat er kinderen in vallen of wagens in rijden; 3. bekade havenkom; 4. (waterst.) lage, smalle aarden dijk tot waterkering, landscheiding enz.; 5. (gew.) gracht, singel
- lemma Koenen 1992: *kade*, *ka* 1. oeverdam, waaraan de schepen kunnen aanleggen, laden of lossen; (*bij uitbr*) weg, straat (met huizen) erlangs; 2. lage, smalle dijk als waterkering, landscheiding; *z* kaai
- lemma Koenen 2006: *kade*, *ka*, *kaai* 1. oeverdam, waaraan de schepen kunnen aanleggen, laden of lossen; (*bij uitbr*) weg, straat (met huizen) erlangs; 2. lage, smalle dijk als waterkering, landscheiding
- lemma Van Dale 2015: [met latere invoeging van een hypercorrecte *d*] vormvariant: *ka*, *kaai* 1. beschoeide of gemetselde oeverstrook, walkant langs een vaarwater of haven, waaraan de schepen kunnen aanleggen, laden en lossen, en waarover het vrachtverkeer daarvoor passeert, synoniem *wal* (4); 2. (niet algemeen) schutmuur, bv. een kleine muur langs een water, om te beletten dat er kinderen in vallen of wagens in rijden; 3. bekade havenkom; 4. (bij de waterstaat) lage, smalle aarden dijk tot waterkering, landscheiding enz.; 5. (niet algemeen) gracht, singel
- etymologie: Het leenwoord *kade* is ontleend aan een Keltisch woord voor 'haag, afscheiding', Proto-Keltisch **kajo-*. Soms wordt het Oudfranse *kay* 'oeverwal' (Nieuwfrans *quaie*) als tussenstap gezien, maar dit kan juist ook aan het Oudnederlands ontleend zijn. De vervanging van de *j* door een *d* is een vroeg voorbeeld van hypercorrectie.

kanaal

- lemma Van Dale 1914: pijp, buis; gracht, gegraven waterleiding; eene zeeëngte in het groot
- lemma Koenen 1916: gegraven waterweg
- lemma Van Dale 1961: 1. pijp, buis, buisvormige doorboring; 3. smalle, natuurlijke verbinding tussen grote watervlakten (meren, zeeën), straat, zeeëngte; 4. kunstmatige, gegraven waterweg (voor verkeer, afwatering of bevloeiing); 7. (bouwk.) verticale groeve
- lemma Koenen 1966: 1. gegraven waterweg; 2. pijp, buis
- lemma Van Dale 1992: 1. buisvormige doorboring, syn. *pijp*, *buis* [...]; 3. smalle, natuurlijke verbinding tussen grote watervlakten (meren, zeeën), syn. *straat*, *zee-engte*; 4. kunstmatige, gegraven waterweg (voor verkeer, afwatering of bevloeiing) [...]; 7. (bouwk.) verticale groef of uitholling
- lemma Koenen 1992: . gegraven waterweg; 2. pijp, buis
- lemma Koenen 2006: 1. gegraven waterweg; 2. pijp, buis
- lemma Van Dale 2015: 1. buisvormige doorboring, synoniem *pijp*, *buis*; 5. smalle, natuurlijke verbinding tussen grote watervlakten (meren, zeeën), synoniem *straat*, *zee-engte*; 6. kunstmatige, gegraven waterweg (voor verkeer, afwatering of bevloeiing); 9. (bouwkunde) verticale groef of uitholling
- etymologie: Het leenwoord *kanaal* is voor het eerst aangetroffen eind dertiende eeuw en is ontleend aan de Noord-Franse (Picardische) variant *canel* van Oudfrans *chanel* 'waterloop', dat zich heeft ontwikkeld uit Latijn *canālis* 'geul, goot', uit *canna* 'riet'.

kantoor

- lemma Van Dale 1914: vertrek, kamer, waar een koopman en zijne klerken, waar bestuurders, ontvangers, notarissen enz. hunne werkzaamheden verrichten; handelshuis, firma; factorij, nederzetting (van den handel); studeerkamer, werkkamer
- lemma Koenen 1916: bureau, bureel
- lemma Van Dale 1961: 1. schrijf-, werkkamer; 2. vertrek of geheel der vertrekken waar een koopmanen zijn klerken, in 't alg. zij die een zaak hebben welke geen winkel is (zie daarvoor *kantoortje*) met hun personeel hun werkzaamheden verrichten; vand. zetel van een zaak; ook het gebouw; vervolgens (overdr.) handelszaak, firma, huis; 3. (eert.) factorij, nederzetting (van de handel); 4. werkvertrek(ken) van een notaris, advocaat, deurwaarder, accountant enz.; 5. bureau, zetel van enig beheer, een administratie, een overheidsinstelling
- lemma Koenen 1966: 1. schrijf- of werkkamer; 2. *inz*. vertrek of geheel van vertrekken waar een koopman met zijn klerken hun werkzaamheden verrichten; 3. bureau van een notaris, ontvanger, advocaat enz.
- lemma Van Dale 1992: 1. schrijfkamer, studeerkamer, werkkamer; 2. vertrek of geheel van vertrekken waar een koopman met zijn personeel administratieve werkzaamheden verricht; – (meton.) het gebouw zelf, syn. *kantoorruimte*; – (vand., meton.) handelshuis, handelszaak, firma, huis; 3. (hist.) nederzetting (van de handel), syn. *factorij*; 4. werkvertrek(ken) van een notaris, advocaat, deurwaarder, accountant enz.; 5. bureau, zetel van enig beheer, een administratie, een overheidsinstelling
- lemma Koenen 1992: 1. schrijf- of werkkamer; 2. bureau ve notaris, ontvanger, advocaat enz.; 3. bedrijfsgebouw ve dienstverlenend bedrijf; 4. (deel ve) gebouw waarin directie, administratie enz. ve industriële onderneming, een winkel enz. zijn gevestigd
- lemma Koenen 2006: 1. schrijf- of werkkamer; 2. bureau ve notaris, advocaat enz.; 3. bedrijfsgebouw ve dienstverlenend bedrijf; 4. (deel ve) gebouw waarin directie, administratie enz. zijn gevestigd
- lemma Van Dale 2015: 1. schrijfkamer, studeerkamer, werkkamer; 2. vertrek of geheel van vertrekken waar een koopman met zijn personeel administratieve werkzaamheden verricht; 3. (metonymisch) kantoorgebouw; 4. (vandaar, metonymisch) handelshuis, handelszaak, firma; 5. nederzetting (van de handel), zoals handelsmaatschappijen vroeger hadden, synoniem *factorij*; 6. werkvertrek(ken) van een

notaris, advocaat, deurwaarder, accountant enz.; 7. bureau, zetel van enig beheer, een administratie, een overheidsinstelling

- etymologie: *Kantoor* werd in de veertiende eeuw als *contoor* ontleend aan het Franse *comptoir* in de betekenis 'geldkist' of 'tafel waaraan het geld geteld wordt' (ontwikkeld uit het Latijnse werkwoord *computāre* 'tellen'). Rond 1500 ging de naam *kantoor* over op het werkvertrek waar het meubelstuk in stond en rond 1800 op een heel gebouw van een 'handelszaak'.

kavel

- lemma Van Dale 1914: deel (inz. bij de verdeeling van landerijen)
- lemma Koenen 1916: lot, deel, aandeel
- lemma Van Dale 1961: 1. (oorspr.) wat iem. toegedeeld wordt, in 't bijz. bij de verdeling van een nalatenschap, in Z.-Nederl. nog bekend; 2. stuk, perceel waarin bedijkt of drooggelegd land verdeeld wordt voor de verkoop, en ook met betr. tot de verdeling door sloten; 3. elk der gedeelten waarin een partij goederen voor de verkoop is gesplitst, kaveling
- lemma Koenen 1966: 1. perceel van te verdelen of te verkopen grond of land; 2. hoefslag; 3. elk v. d. gedeelten v. e. te verkopen massa
- lemma Van Dale 1992: [1]*kavel* 1. (veroud.) wat iem. (door het lot) toegedeeld wordt; – (in 't bijz., gew.) kaveling (3); 2. stuk, perceel waarin bedijkt of drooggelegd land verdeeld wordt voor de verkoop; – (vand.) door kavel- en tochtsloten omgeven stuk land in een bedijking of droogmakerij; 3. elk van de gedeelten waarin een partij goederen voor de verkoop, m.n. op een veiling, is gesplitst, syn. *kaveling*
- lemma Koenen 1992: 1. perceel van te verdelen of te verkopen grond of land; 2. elk vd gedeelten ve te verkopen massa
- lemma Koenen 2006: 1. perceel van te verdelen of te verkopen grond of land; 2. elk vd gedeelten ve te verkopen massa
- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) wat iem. (door het lot) toegedeeld wordt, m.n. kaveling (4); 2. stuk, perceel waarin bedijkt of drooggelegd land verdeeld wordt voor de verkoop, synoniem *kaveling*; 3. door kavel- en tochtsloten omgeven stuk land in een bedijking of droogmakerij; 4. stuk land in het algemeen; 5. elk van de gedeelten waarin een partij goederen voor de verkoop, m.n. op een veiling, is gesplitst
- etymologie: Het erfwoord *kavel* luidde in het Middelnederlands *cavele* en betekende tot in de zestiende eeuw 'lot, loting' (het gaat terug op de Proto-Germaanse wortel **kabla-* met als oorspronkelijke betekenis waarschijnlijk 'stokje om mee te loten'). Door de gewoonte om nieuw land (ontginningen, inpolderingen, dijken) inclusief de eventueel bijbehorende onderhoudsplicht door *kaveling* 'loting' te verdelen, kon de betekenis van *kavel* in Holland, Zeeland en Vlaanderen verschuiven naar 'het door loting aan iemand toegevallen stuk land' en algemener 'het op welke wijze dan ook aan iemand toegevallen stuk land, perceel'. Parallel hieraan verschoof ook de betekenis van het bijbehorende werkwoord *(ver)kavelen* van '(ver)loten' via 'door loting verdelen' naar 'verdelen van land in percelen'. In stedebouwkundig opzicht wordt *verkavelen* ook wel gebruikt in de betekenis 'bebouwingstypen verdelen over land'.

kerk

- lemma Van Dale 1914: gebouw aan den Christelijken eeredienst gewijd
- lemma Koenen 1916: bedehuis, tempel, huis des Heeren
- lemma Van Dale 1961: 1. gebouw aan de openbare christelijke eredienst gewijd […]
- lemma Koenen 1966: 1. een gebouw voor openbare christelijke godsdienstoefening
- lemma Van Dale 1992: 1. aan de openbare christelijke eredienst gewijd gebouw, syn. *kerkgebouw*, *bedehuis*, *godshuis*
- lemma Koenen 1992: 1. een gebouw voor openbare christelijke godsdienstoefening

– lemma Koenen 2006: 1. een gebouw voor openbare christelijke godsdienstoefening
– lemma Van Dale 2015: 1. aan de openbare christelijke eredienst gewijd gebouw, m.n. in het geval van rooms-katholieke kerkgebouwen genoemd naar Christus, een heilige of een voorwerp van verering, synoniem *kerkgebouw*, *bedehuis*, *godshuis*
– etymologie: *Kerk* is ontleend aan het Grieks, de taal van het Nieuwe Testament, vermoedelijk in de vierde eeuw aan Volksgrieks *kūrikón* '(gebouw) van de Heer' (uit Grieks *kūriakón*, bij *kūrios* 'heer'), en voor het eerst opgetekend in de Oudnederlandse vorm *kirika* in 777.

kinderbewaarplaats (kinderopvang) (kinderdagverblijf)

– lemma Van Dale 1914: bewaarplaats voor kinderen, wier ouders uit werken zijn (-) (-)
– lemma Koenen 1916: crèche (-) (-)
– lemma Van Dale 1961: inrichting waar kinderen tot en met de kleutertijd overdag kunnen worden ondergebracht (inz. als als hun ouders uit werken zijn), crèche (-) (-)
– lemma Koenen 1966: plaats waar werkende ouders hun kinderen kunnen brengen (-) (-)
– lemma Van Dale 1992: crèche, kinderdagverblijf (*kinderopvang*) (*kinderdagverblijf* gelegenheid waar jonge kinderen van werkende ouders overdag onder toezicht kunnen verblijven, syn. *crèche*)
– lemma Koenen 1992: - (*kinderopvang* 1. het bieden van hulp aan kinderen in noodsituaties, bv aan dakloze, zwervende, door hun ouders verlaten kinderen; plaats waar die hulp wordt verleend; 2. tijdelijke verzorging van kinderen, waarvan de ouders overdag beroepsarbeid verrichten; plaats waar die hulp wordt verleend; *z* opvang, *bet* 2 *en* 3) (*kinderdagverblijf* opvangplaats voor kinderen, inz. kinderen van wie de ouders buitenshuis werken)
– lemma Koenen 2006: - (*kinderopvang* 1. het bieden van hulp aan kinderen in noodsituaties, bijv. aan dakloze, zwervende, door hun ouders verlaten kinderen; 2. tijdelijke verzorging van kinderen, waarvan de ouders overdag werken; 3. plaats waar kinderopvang wordt verleend; *zie* opvang (2, 3) (*kinderdagverblijf* opvangplaats voor kinderen, m.n. kinderen van wie de ouders buitenshuis werken)
– lemma Van Dale 2015: (verouderd) crèche, kinderdagverblijf (*kinderopvang* 1. het opvangen van verlaten, dakloze kinderen; 2. verzorging van kinderen van wie de ouders tijdelijk, m.n. vanwege hun werk, afwezig zijn; 3. (metonymisch) instelling voor kinderopvang (2, 3)) (*kinderdagverblijf* gelegenheid waar jonge kinderen van werkende ouders overdag onder toezicht kunnen verblijven, syn. *crèche*; a. ziekenhuisafdeling waar kinderen overdag opgevangen kunnen worden)
– etymologie: De inmiddels verouderde samenstelling *kinderbewaarplaats* is voor het eerst aangetroffen in 1871 en hangt samen met de term *bewaarschool*, een uit Frankrijk overgenomen voorloper van de kleuterschool uit de eerste helft van de negentiende eeuw.

kliniek

– lemma Van Dale 1914: *cliniek* clinische geneeskunde, die welke zich bezighoudt met de behandeling der ziekten, in het bijzonder beschouwd; gebouw daarvoor; ook *kliniek*.
– lemma Koenen 1916: ziekenhuis
– lemma Van Dale 1961: 1. geneeskundig onderricht op, gepaard met geneeskundige hulp aan (minvermogende) patiënten; praktisch geneeskundig onderricht aan het ziekbed; 2. inrichting waar als onder 1. gegeven wordt; (bij uitbr.) inrichting waar patiënten worden verpleegd, zonder dat er onderricht plaatsheeft; gebouw van zulk een inrichting, ziekenhuis, inz. voor specialistische behandeling
– lemma Koenen 1966: 1. geneeskundig onderricht op [met geneeskundige hulp aan] patiënten; 2. inrichting waar dat onderricht en die hulp worden gegeven; 3. ziekenhuis waar de geneeskundige hulp wetenschappelijk op hoog peil staat en nog in enig verband met een universiteit; 4. iedere inrichting waar patiënten worden verpleegd

- lemma Van Dale 1992: 1. geneeskundig onderricht aan studenten in de medicijnen e.d. aan de hand van en gepaard gaand met geneeskundige hulp aan (vroeger vooral minvermogende) patiënten, praktisch geneeskundig onderwijs aan het ziekbed; 2. inrichting waar als onder 1. gegeven wordt; – (bij uitbr.) inrichting waar patiënten geneeskundige hulp (m.n. van hoog, eventueel specialistisch niveau) krijgen, zonder dat er onderricht plaatsheeft
- lemma Koenen 1992: 1. geneeskundig onderricht op (met geneeskundige hulp aan) patiënten; 2. inrichting waar dat onderricht en die hulp worden gegeven; 3. ziekenhuis waar de geneeskundige hulp wetenschappelijk op hoog peil staat en veelal in enig verband met een universiteit; 4. iedere inrichting waar patiënten worden verpleegd
- lemma Koenen 2006: 1. geneeskundig onderricht in combinatie met geneeskundige hulp aan patiënten; 2. inrichting waar dat onderricht en die hulp worden gegeven; 3. ziekenhuis waar de geneeskundige hulp wetenschappelijk op hoog peil staat
- lemma Van Dale 2015: 1. geneeskundig onderwijs aan studenten in de medicijnen e.d. aan de hand van en gepaard gaand met geneeskundige hulp aan (vroeger vooral minvermogende) patiënten, praktisch geneeskundig onderwijs aan het ziekbed; 2. instelling waar kliniek (1) wordt gegeven; 3. (bij uitbreiding) instelling waar patiënten geneeskundige hulp krijgen (m.n. van hoog, eventueel specialistisch niveau), zonder dat er onderwijs plaatsheeft
- etymologie: *Kliniek* is circa 1815 waarschijnlijk ontleend aan het Franse *clinique* 'medische inrichting waar ook onderwijs wordt gegeven', eerder al 'medisch onderwijs aan het bed', dat via Latijn *clīnicus* en Grieks *klīnikós* 'arts' teruggaat op *klīnē* 'bed'. Mogelijk is de latere, algemene betekenis 'medische inrichting (zonder onderwijs)' ontleend aan Duits Klinik, omdat die betekenis in het Frans vrij laat aangetroffen is (in 1890, tegenover 1800 in het Duits en 1905 in het Nederlands). In Nederland is een *kliniek* tegenwoordig hetzij een afdeling van een Academisch Ziekenhuis, hetzij een klein ziekenhuis waar speciale zorg wordt verleend; in België is *kliniek* meestal synoniem met *ziekenhuis*.

kruidenier

- lemma Van Dale 1914: verkooper van specerijen en keukenbenoodigdheden enz.; (fig.) bekrompen denkbeelden, kleingeestig, denkend man
- lemma Koenen 1916: winkelier, kleinhandelaar in koffie, thee, rijst, meel, zout, zeep, gedroogde vruchten, stokvisch, specerijen, enz.
- lemma Van Dale 1961: 1. eig. en oorspr. verkoper van specerijen; thans: kleinhandelaar in koloniale en grutterswaren enz.; 2. (fig.) iem. met bekrompen denkbeelden, kleingeestig, krenterig denkend man
- lemma Koenen 1966: 1. winkelier, kleinhandelaar in koffie, thee, rijst, meel, zout, zeep, gedroogde vruchten, specerijen, enz.; 2. kleingeestig, bekrompen mens
- lemma Van Dale 1992: 1. (eig., oorspr.) verkoper van specerijen; 2. (thans) kleinhandelaar of winkel in koloniale waren, levensmiddelen enz., syn. *grutter*; 3. (fig.) iem. met bekrompen denkbeelden, kleingeestig, krenterig denkend man
- lemma Koenen 1992: 1. winkelier, kleinhandelaar in levensmiddelen; 2. kleingeestig, bekrompen mens
- lemma Koenen 2006: 1. winkelier, kleinhandelaar in levensmiddelen; 2. kleingeestig, bekrompen mens
- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) verkoper van specerijen; 2. kleinhandelaar of winkel in grutterswaren; 3. (figuurlijk) iem. met bekrompen denkbeelden, kleingeestig, krenterig denkend man
- etymologie: *Kruidenier* is voor het eerst aangetroffen in het derde kwart van de dertiende eeuw in de Middelnederlandse vorm *crudenare* (als beroepsnaam), gevormd uit *cruut* 'kruid' en *-aar*, later met *-ier*. Kruideniers bereidden en verkochten oorspronkelijk medicijnen, die bestonden uit (mengsels van) planten en plantendelen (vandaar *kruiden*). Ook koffie en thee golden als medicinaal en werden door kruideniers verkocht. In de loop van de achttiende eeuw gingen kruideniers steeds meer kant-en-klare waren verkopen, terwijl de bereiding van medicijnen werd overgenomen door apothekers;

hierdoor ontstond de huidige (maar verouderde) betekenis ‘levensmiddelenwinkelier’ (voor het eerst aangetroffen in 1770).

kunstenaarshuis

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -
- etymologie: De samenstelling *kunstenaarshuis* (voor een woongebouw voor kunstenaars met atelierruimte) is voor het eerst aangetroffen in 1867; het eerste lid *kunstenaar* (een afleiding van *kunst* met *-aar*) in 1488 in de betekenis ‘vakman’ en in 1617 in de betekenis ‘artiest’. Voor de etymologie van *huis* zie aldaar.

kwartier

- lemma Van Dale 1914: oorspronkelijk vierde gedeelte eener stad, later zeker gedeelte, wijk
- lemma Koenen 1916: stadswijk
- lemma Van Dale 1961: 10. administratief onderdeel (oorspronkelijk vierde gedeelte) van een stad; thans in ‘t alg. wijk
- lemma Koenen 1966: 3. stadswijk
- lemma Van Dale 1992: 14. administratief onderdeel (oorspronkelijk vierde gedeelte) van een stad; – (thans in ‘t alg.) wijk
- lemma Koenen 1992: 2. stadswijk
- lemma Koenen 2006: 2. stadswijk
- lemma Van Dale 2015: 14. wijk, oorspronkelijk administratief onderdeel (ter grootte van een vierde2 van een stad), synoniem *stadskwartier*, *stadswijk*
- etymologie: Het leenwoord *kwartier* (Middelnederlands *quartier*) betekende oorspronkelijk net als in het Frans slechts ‘vierde deel’ (uit Latijn *quartarius*, bij *quartus* ‘vierde’). De betekenis ‘(vierde) stadsdeel’ is voor het eerst aangetroffen rond 1535 (en de betekenis ‘kwart uur’ rond 1580).

laagbouw

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: het bouwen van lage huizen; tegenst. *hoogbouw*; naar het Duits
- lemma Van Dale 1992: 1. lage bouw, het bouwen van huizen met weinig verdiepingen; tgov. *hoogbouw*; 2. (meton.) uniforme lage huizen; gedeelte van een complex dat laag gebouwd is
- lemma Koenen 1992: het bouwen van lage huizen (tegenst *hoogbouw*)
- lemma Koenen 2006: het bouwen van lage huizen (tegenst *hoogbouw*)
- lemma Van Dale 2015: 1. lage bouw, het bouwen van huizen met weinig verdiepingen, antoniem: *hoogbouw*; 2. (verzamelnaam) uniforme lage huizen; 3. gedeelte van een complex dat laag gebouwd is, antoniem: *hoogbouw*

– etymologie: *Laagbouw* is voor het eerst aangetroffen in 1907. Het is waarschijnlijk een onzuivere leenvertaling uit het Duits; onzuiver omdat het Duitse woord *Flachbau* luidt en het eerste lid dus niet letterlijk vertaald is (*vlakbouw* komt niet voor).

laan (dwarslaan)

– lemma Van Dale 1914: weg, aan beide zijden met eene of meer rijen boomen beplant; dijkje op een kwelder aangelegd (-)
– lemma Koenen 1916: wandeldreef (-)
– lemma Van Dale 1961: 1. (vero.) zijpad; 2. weg, aan beide zijden met een of meer rijen bomen beplant; (Zuidn.) boulevard; 3. (gew.) lange smalle weide of grasvlakte; 4. op een kwelder aangelegd dijkje (-)
– lemma Koenen 1966: wandeldreef; weg aan beide zijden met een of meer rijen bomen beplant (-)
– lemma Van Dale 1992: 1. (veroud.) zijpad; 2. weg, aan beide zijden met een of meer rijen bomen beplant; ook beschouwd als zeer geschikt om er te wandelen, synoniem: *allee*, (gew.) boulevard; 3. (gew.) lange smalle weide of grasvlakte; 4. op een kwelder aangelegd dijkje (-)
– lemma Koenen 1992: wandeldreef; weg aan beide zijden met een of meer rijen bomen beplant (-)
– lemma Koenen 2006: weg die aan beide zijden met een of meer rijen bomen beplant is (-)
– lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) zijpad; 2. weg, aan beide zijden met een of meer rijen bomen beplant; ook beschouwd als zeer geschikt om er te wandelen, synoniem *allee*, a. (Belgisch-Nederlands) boulevard; 3. (niet algemeen) lange smalle weide of grasvlakte; 4. op een kwelder aangelegd dijkje (-)
– etymologie: Het woord *laan* bestaat alleen in het zogenoemde Noordzee-Germaans (Nederduits, Fries, Nederlands en Engels); het gaat terug op **lanō-*, dat verder een onbekende herkomst heeft. De oorspronkelijke betekenis in het Middelnederlands was 'zijweg, verbindingsweg tussen hoofdweg en eindbestemming' (nog herkenbaar in *oprijlaan*). Doordat het begrip werd uitgebreid naar 'perceelscheiding' en omdat die vaak met bomen waren uitgevoerd, kon de betekenis uitgebreid worden naar de huidige 'weg met bomen'. Sinds 1650 lagen deze lanen buiten de stad in zogenaamde *lanenkwartieren*, met erlangs kleine bedrijvigheid of buitenhuizen. Vanaf 1870 kwamen ze steeds vaker binnen de stadsgrenzen te liggen. Tot circa 1900 hadden ze een slechte naam: het waren gebieden met eigen regels waar de stedelingen niet echt welkom waren. Pas in de twintigste eeuw kreeg het woord *laan* een positieve connotatie, als 'groene stedelijke straat, vaak met voortuinen'.

landschap

– lemma Van Dale 1914: gewest, streek, oord; schilderstuk dat een landschap voorstelt
– lemma Koenen 1916: streek, oord, gewest; schilderstuk, dat een landschap geheel of ten deele voorstelt
– lemma Van Dale 1961: uitgestrektheid lands voor zover men die met één blik overziet, bep. zoals zij zich in haar samenstel vertoont, de aanblik ervan; in geogr. zin een deel v. d. aardoppervlakte dat zich in grondstoffen, bewoning enz. van de aangrenzende delen als een zelfstandig geheel onderscheidt
– lemma Koenen 1966: 1. streek, oord, gewest; 2. schilderstuk van een landschap
– lemma Van Dale 1992: 1. landelijke omgeving voor zover men die met één blik overziet, m.n. zoals zij zich in haar samenstel vertoont, de aanblik ervan; – (in geografische zin) een deel van de aardoppervlakte dat zich in grondstoffen, bewoning enz. van de aangrenzende delen als een zelfstandig geheel onderscheidt; – (fig.) toneel; 2. schilderstuk dat een landschap voorstelt; 3. (hist.) gewest
– lemma Koenen 1992: 1. streek, oord, gewest; 2. schilderstuk ve landschap
– lemma Koenen 2006: 1. streek, oord, gewest; 2. schilderstuk ve landschap
– lemma Van Dale 2015: 1. landelijke omgeving voor zover men die met één blik overziet, m.n. zoals zij zich in haar samenstel vertoont, de aanblik ervan; a. (in geografische zin) een deel van

de aardoppervlakte dat zich in grondstoffen, bewoning enz. van de aangrenzende delen als een zelfstandig geheel onderscheidt; 2. (figuurlijk) toneel; 3. schilderstuk dat een landschap (1) voorstelt
- etymologie: De samenstelling *landschap* is gevormd uit *land*, dat waarschijnlijk een voor-Indo-Europees substraatwoord is, en het achtervoegsel *-schap*, een afleiding (Proto-Germaans **-skapi-*) van de wortel van *scheppen* (Proto-Germaans **skap-*). De letterlijke betekenis is dus 'gevormd stuk land', en naar analogie van *graafschap* ook vaak 'stuk land onder één heer'; van daaruit ontstond de betekenis 'gewest' en pas in de loop van de twintigste eeuw werd 'landelijke omgeving' de belangrijkste; het achtervoegsel *-schap* betekent dan vooral nog 'vorm, toestand'.

lob

- lemma Van Dale 1914: (*ontl.*) kwab; (*plantk.*) de afgeronde slippen van een gelobd blad
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: II. *lob* 1. kwab; 2. *plantk.* deel van een blad tussen twee ondiepe insnijdingen, met een ronde rand
- lemma Koenen 1966: II. *lob* 1. *ontleedk.* kwab, orgaangedeelte van afgeronde vorm; 2. *plantk.* deel v. e. blad tussen twee insnijdingen, die niet tot het midden gaan
- lemma Van Dale 1992: [2]*lob* 1. kwab; 2. (plantk.) deel van een blad tussen twee ondiepe insnijdingen, met een ronde rand [...]
- lemma Koenen 1992: 1 *lob* 1. (*anat*) kwab, orgaangedeelte van afgeronde vorm; *lobben vd hersenen*; *lobben ve stad* uitgebouwde stadsdelen; 2. (*plantk*) deel ve blad tussen twee insnijdingen, die niet tot het midden gaan
- lemma Koenen 2006: [1]*lob* 1. (*anat*) orgaangedeelte met een afgeronde vorm; kwab; *lobben vd hersenen*; *lobben ve stad* uitgebouwde stadsdelen; 2. (*plantk*) deel ve blad tussen twee insnijdingen, die niet tot het midden gaan [...]
- lemma Van Dale 2015: *lob*[2] 1. kwab (3); 2. (plantkunde) deel van een blad tussen twee ondiepe insnijdingen, met een ronde rand [...]
- etymologie: *Lob* is omstreeks 1700 ontleend aan Frans *lobe* 'kwab', dat via Laatlatijn lobus teruggaat op Grieks lobós 'peul, oorlel, leverkwab'. De verdere herkomst is onzeker. De metaforische betekenisuitbreiding naar 'kwabvormig stadsdeel' is twintigste-eeuws.

loopstraat

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: voetgangersstraat
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: voetgangersstraat
- etymologie: De samenstelling *loopstraat* is voor het eerst aangetroffen in 1858 in de betekenis 'voetgangersstraat' en in 1863 als 'trottoir'. Voor de etymologie van *straat* zie aldaar.

melkinrichting (melkhandel) (melkwinkel)

- lemma Van Dale 1914: onderneming, zaak waardoor melk en zuivel worden afgeleverd (-) (*melkwinkel* waar melk verkocht)
- lemma Koenen 1916: melkerij (-) (-)

- lemma Van Dale 1961: 1. onderneming, zaak die melk en zuivel aflevert (*melkhandel*) (*melkwinkel* winkel waar melk verkocht wordt)
- lemma Koenen 1966: melkwinkel (-) (-)
- lemma Van Dale 1992: 1. onderneming, zaak die melk en zuivel aflevert; 2. melksalon (*melkhandel*) (*melkwinkel* winkel waar melk verkocht wordt)
- lemma Koenen 1992: - (-) (-)
- lemma Koenen 2006: - (-) (-)
- lemma Van Dale 2015: 1. onderneming, zaak die melk en zuivel aflevert; 2. melksalon (-) (-)
- etymologie: De samenstelling *melkinrichting* is voor het eerst aangetroffen in 1869 en duidde op een groothandel in de stad voor de distributie aan particulieren en melkboeren van zuivelproducten die vanaf het platteland werden aangevoerd.

natuur

- lemma Van Dale 1914: deel der aarde waar door den mensch nog weinig verandering is gebracht
- lemma Koenen 1916: de schepping, het heelal
- lemma Van Dale 1961: 10. wat de mens om zich heen ziet en wat beschouwd wordt als nog niet door de mens gewijzigd; het landschap
- lemma Koenen 1966: 3. wat de mens om zich heen ziet als niet door hem gewijzigd; het landschap [met zijn begroeiing en geboomte]; het open veld
- lemma Van Dale 1992: 10. wat de mens om zich heen ziet en wat beschouwd wordt als nog niet door de mens gewijzigd, het landschap
- lemma Koenen 1992: 3. wat de mens om zich heen ziet als niet door hem gewijzigd; het landschap
- lemma Koenen 2006: 3. wat de mens om zich heen ziet als niet door hem gewijzigd; het landschap
- lemma Van Dale 2015: 11. wat de mens om zich heen ziet en wat beschouwd wordt als nog niet door de mens gewijzigd, het landschap, antoniem: *cultuur*
- etymologie: *Natuur* gaat al dan niet via Oudfrans *nature* terug op het Latijnse *nātūra* 'natuurlijke wetmatigheid; eigenschap; schepping', dat is afgeleid van het verleden deelwoord *nātus* 'geboren, geschapen', van het werkwoord *nāscī* 'geboren worden, ontstaan'. In de middeleeuwen was het een belangrijk filosofisch begrip voor 'de scheppende kracht, de natuurwetten' met verschillende betekenisnuances (vandaar ook de afleiding *natuurkunde*). In de betekenis 'de natuurlijke loop der dingen' is het voor het eerst aangetroffen in het Nederlands in 1201-1225. In het Nieuwnederlands is één specifieke betekenis naar voren gekomen, namelijk 'het (schijnbaar) niet door de mens gewijzigde landschap om ons heen', voor het eerst aangetroffen in 1785 en mogelijk ontstaan onder invloed van de vaste verbinding *de vrije natuur* .

onderwijs

- lemma Van Dale 1914: terechtwijzing in eenig bepaald geval (veroud.); inz. in toepassing op de mededeeling van de geloofswaarheid; geregeld onderricht in vakken van wetenschap of kunst; inz. het onderricht dat op lagere of hoogere scholen wordt gegeven
- lemma Koenen 1916: onderricht, leering in eenig vak van wetenschap of kunst
- lemma Van Dale 1961: 1. (geregeld) onderricht, het systematisch, volgens aangenomen beginselen, georganiseerd overbrengen van elementaire en uitgebreide kennis en kunde door daartoe aangestelde, bevoegde leerkrachten, aan afzonderlijke of daarvoor bijeenzijde (jonge) personen,– inz. onderricht dat op scholen wordt gegeven; 2. (collect.) de instellingen waaraan onderricht gegeven wordt
- lemma Koenen 1966: [geregeld] onderricht in enig vak van wetenschap of kunst
- lemma Van Dale 1992: 1. (geregeld) onderricht, het systematisch, volgens aangenomen beginselen, georganiseerd overbrengen van elementaire en uitgebreide kennis en kunde door daartoe aangestelde,

bevoegde leerkrachten, aan afzonderlijke of daarvoor bijeenzijde (jonge) personen,– (in 't bijz.) onderricht dat op scholen wordt gegeven; 2. (coll.) de instellingen waaraan onderricht gegeven wordt
- lemma Koenen 1992: (geregeld) onderricht in enig vak van wetenschap of kunst, (geregelde) overdracht van kennis of vaardigheden
- lemma Koenen 2006: (geregelde) overdracht van kennis of vaardigheden
- lemma Van Dale 2015: 1. het systematisch, volgens aangenomen beginselen, georganiseerd overbrengen van elementaire en uitgebreide kennis en kunde door daartoe aangestelde, bevoegde leerkrachten, aan afzonderlijke of daarvoor bijeenzijde personen, m.n. onderricht dat op scholen wordt gegeven, synoniem *onderricht*; 2. (verzamelnaam) de instellingen waaraan onderricht gegeven wordt
- etymologie: *Onderwijs* is afgeleid van het werkwoord *onderwijzen*, op te vatten als 'als figuurlijke steun wijzen op', waaruit 'iemand iets laten zien'. Beide woorden hadden in het Middelnederlands nog meerdere betekenissen, namelijk 'terechtwijzen', 'vriendelijk toespreken', 'inlichten' en 'leren'; alleen de laatste betekenis is overgebleven (in die betekenis voor het eerst aangetroffen in 1434).

openbaar (openbaar gebouw) (openbare voorziening)

- lemma Van Dale 1914: voor ieder open en bloot, zoodat ieder het weten kan, klaar, duidelijk; voor iedereen toegankelijk, publiek; de algemeene aangelegenheden betreffend (-)
- lemma Koenen 1916: publiek, niet-verholen (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: 1. voor ieder open en bloot, algemeen zichtbaar, algemeen bekend; 2. duidelijk, klaarblijkelijk; 3. niet geheim, openlijk; 4. voor iedereen toegankelijk, publiek; 5. het algemeen, het gehele volk betreffend (in tegenst. met bijzonder, particulier); wat iedereen aangaat; waaraan ieder deelneemt; 6. de aangelegenheden van de staat, gemeente enz. of van publiekrechtelijke instellingen betreffende; – *een openbaar gebouw* dat de zetel is van (al of niet ook toebehoort aan) een publiekrechtelijk lichaam [...](-)
- lemma Koenen 1966: 1. algemeen bekend; 2. openlijk; voor ieder toegankelijk; publiek; 3. algemene aangelegenheden betreffend (-) (-)
- lemma Van Dale 1992: 1. voor ieder open en bloot, algemeen zichtbaar, algemeen bekend; 2. duidelijk, klaarblijkelijk; 3. niet geheim; syn. *openlijk*; 4. voor iedereen toegankelijk; syn. *publiek*; 5. het algemeen, het gehele volk betreffend (in tegenst. met bijzonder, particulier); wat iedereen aangaat; waaraan ieder deelneemt; 6. de aangelegenheden van de staat, gemeente enz. of van publiekrechtelijke instellingen betreffende; *een openbaar gebouw* dat de zetel is van (al of niet ook toebehoort aan) een publiekrechtelijk lichaam [...] (-)
- lemma Koenen 1992: 1. algemeen bekend; 2. openlijk; voor iedereen toegankelijk; publiek; 3. algemene aangelegenheden betreffende (-) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. algemeen bekend; 2. openlijk; voor iedereen toegankelijk; publiek; 3. algemene aangelegenheden betreffend (-) (-)
- lemma Van Dale 2015: 1. voor ieder open en bloot, algemeen zichtbaar, algemeen bekend; syn. *publiek*; 2. duidelijk, klaarblijkelijk [...]; 3. niet geheim; syn. *openlijk* (1), *publiek*; 4. voor iedereen toegankelijk; syn. *publiek*; 5. het gehele volk betreffend; wat iedereen aangaat; waaraan ieder deelneemt; syn. *algemeen1* (1), *publiek*; antoniem *bijzonder*, *particulier*; 6. de aangelegenheden van de staat, gemeente enz. of van publiekrechtelijke instellingen betreffend; syn. *publiek*; [...] *een openbaar gebouw* dat de zetel is van (al of niet ook toebehoort aan) een publiekrechtelijk lichaam [...] (-)
- etymologie: Het bijvoeglijk naamwoord en bijwoord *openbaar* is gevormd uit *open* en *baar* in de betekenis 'bloot' en is dus vergelijkbaar met de uitdrukking *open en bloot*. Het woord is dus geen afleiding met *-baar*: dat zou in strijd zijn met de betekenis (het woord betekent niet 'geopend kunnende worden') en met de klemtoon op de laatste lettergreep. Het woord is voor het eerst in het Nederlands aangetroffen in 1200.

pad (fietspad) (fietsroute) (voetpad)

- lemma Van Dale 1914: 1. *pad* smalle weg, vooral voor voetgangers (*fietspad* met zorg gehard of geplaveid pad, uitsluitend bestemd voor fietsrijders) (-) (*voetpad* pad voor voetgangers bestemd; verhoogd voetpad, trottoir (langs de huizen))
- lemma Koenen 1916: smalle weg, voetpad (-) (-) (*voetpad* smal pad)
- lemma Van Dale 1961: 1. *pad* 1. weg gemaakt door de voetstappen van mensen of dieren die erlangs gegaan zijn; 2. aangelegde, met zekere zorg onderhouden weg, vooral voor voetgangers of wielrijders; (gew.) voetpad met huizen erlangs (ook in toponiemen) (*fietspad* met zorg gehard of geplaveid pad, uitsluitend bestemd voor fietsrijders) (-) (*voetpad* alleen voor voetgangers begaanbaar of bestemd pad; trottoir (langs de huizen); (gew.) smal pad, weggetje)
- lemma Koenen 1966: I. *pad* 1. smalle weg, voetweg (*fietspad* rijwielpad) (-) (*voetpad* smal pad voor voetgangers)
- lemma Van Dale 1992: [1]*pad* 1. smalle weg ontstaan door de voetstappen van mensen of dieren die erlangs gegaan zijn; 2. aangelegde weg, vooral voor voetgangers of wielrijders;– (gew.) voetpad met huizen erlangs (ook in toponiemen) (*fietspad* verhard of geplaveid pad, uitsluitend voor fietsers (soms ook voor brommers)) (*fietsroute*) (*voetpad* 1. alleen voor voetgangers begaanbaar of bestemd pad: *verhoogd voetpad*, *trottoir*; 2. (gew.) smal pad, syn. *weggetje*; 3. (in Belg., pur.) trottoir, stoep)
- lemma Koenen 1992: 1 *pad* 1. smalle weg, voetweg (*fietspad* rijwielpad) (-) (*voetpad* smal pad voor voetgangers)
- lemma Koenen 2006: [1]*pad* 1. smalle weg, voetweg (*fietspad* verhard pad, speciaal voor fietsers (en bromfietsers); rijwielpad) (-) (*voetpad* smal pad voor voetgangers)
- lemma Van Dale 2015: *pad*[1] 1. smalle weg ontstaan door de voetstappen van mensen of dieren die erlangs gegaan zijn; 2. aangelegde weg, vooral voor voetgangers of fietsers, bv. in park of bos; a. (niet algemeen) voetpad met huizen erlangs (ook in toponiemen) (*fietspad* verhard of geplaveid pad, uitsluitend voor fietsers (soms ook voor brommers)) (-) (*voetpad* 1. alleen voor voetgangers begaanbaar of bestemd pad: *verhoogd voetpad*, (ook alleen) *voetpad*, synoniem *trottoir*, *stoep*; 2. (niet algemeen) smal pad, synoniem *weggetje*)
- etymologie: Het erfwoord *pad* heeft zich ontwikkeld uit het Proto-Germaanse **paþa-*, met een verder onduidelijke herkomst (de þ is de letter thorn die alleen nog in het IJslands bestaat en wordt uitgesproken als de *th* in het Engelse *thin*). Proto-Germaans *þ kan hier door de Germaanse klankverschuiving niet het resultaat zijn van Proto-Indo-Europees **t*, want dan zou Proto-Germaans **p* moeten teruggaan op Proto-Indo-Europees **b*, een klank waarvan het bestaan onzeker is. Waarschijnlijker is dan ook dat de Proto-Germaanse vorm ontleend is aan een Iraanse taal en via die weg zou horen bij de Proto-Indo-Europese wortel **pent-* 'gaan, arriveren'. Dit lijkt ook te stroken met de toevoeging in de woordenboeken van Van Dale "ontstaan door de voetstappen van mensen of dieren die erlangs gegaan zijn". Het woord *pad* is voor het eerst aangetroffen in het Oudnederlands in 1135, in het toponiem *Ulrepath*.

park (buurtpark) (wijkpark) (stadspark) (parkstrook)

- lemma Van Dale 1914: perk, door een hek afgesloten ruimte (inz. voor wandelaars); diergaarde; hoenderpark; slottuin (-) (-) (-) (-)
- lemma Koenen 1916: openbare wandeltuin, tuin bij een paleis; plantsoen (-) (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: 1. afgeperkte ruimte waarin dieren in 't wild leven, bep. als jachtterrein; 2. terrein bij of om een kasteel of landhuis, bestaande uit bos en weiland, meestal door vijvers en kunstmatige aanleg verfraaid; 3. terrein nabij of in een stad of dorp, dat men door beplanting met bomen en heesters tot publieke wandelplaats heeft ingericht (-) (-) (*stadspark*) (-)

- lemma Koenen 1966: 1. afgeperkte ruimte waar dieren in het wild leven; 2. uitgestrekt terrein [bij of om een kasteel of landhuis], meestal door vijvers en kunstmatige aanleg verfraaid (-) (-) (*stadspark* vanwege de stad onderhouden park) (-)
- lemma Van Dale 1992: 1. afgeperkte ruimte waarin dieren in het wild leven, m.n. als jachtterrein; 2. terrein bij of om een kasteel of landhuis, bestaande uit bos en weiland, meestal door vijvers en kunstmatige aanleg verfraaid; 3. terrein nabij of in een stad of dorp, dat men door beplanting met bomen en heesters tot publieke wandelplaats heeft ingericht; [...] 8. (gew.) perk, bloemperk (-) (-) (*stadspark*) (-)
- lemma Koenen 1992: 1. afgeperkte ruimte waar dieren in het wild leven; 2. een uitgestrekt terrein (bij of om een kasteel of landhuis), meestal door vijvers en kunstmatige aanleg verfraaid (-) (-) (*stadspark* vanwege de stad onderhouden park) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. afgebakende ruimte waar dieren in het wild leven; 2. uitgestrekt terrein, meestal door vijvers en kunstmatig aangelegde perken verfraaid (-) (-) (*stadspark* door de stad onderhouden park) (-)
- lemma Van Dale 2015: 1. afgeperkte ruimte waarin dieren in het wild leven, m.n. als jachtterrein; 2. terrein bij of om een kasteel of landhuis, bestaande uit bos en weiland, meestal door vijvers en kunstmatige aanleg verfraaid; 3. terrein nabij of in een stad of dorp, dat men door beplanting met bomen en heesters tot publieke wandelplaats heeft ingericht; [...] 8. (niet algemeen) perk, bloemperk (-) (-) (*stadspark* door de stad onderhouden park) (-)
- etymologie: Het leenwoord *park* betekent pas sinds de zeventiende eeuw 'publieke wandelplaats'. Het is herhaaldelijk ontleend aan het Franse *parc*, oorspronkelijk 'omheind jachtterrein', of in eerste instantie direct aan het middeleeuws-Latijnse *parricus* 'omheind stuk grond', met onzekere herkomst (maar wellicht behorend bij dezelfde wortel als *perk* 'stuk grond').

parkweg (wandelweg)

- lemma Van Dale 1914: - (*wandelweg*)
- lemma Koenen 1916: - (*wandelweg* weg, om te bewandelen; weg voor wandelaars)
- lemma Van Dale 1961: een aan weerszijden met (natuur)parkstroken omzoomde weg (*wandelweg* weg voor wandelaars)
- lemma Koenen 1966: - (*wandelweg* weg voor wandelaars)
- lemma Van Dale 1992: een aan weerszijden met (natuur)parkstroken omzoomde weg (*wandelweg* weg voor wandelaars)
- lemma Koenen 1992: - (-)
- lemma Koenen 2006: - (*wandelweg* -)
- lemma Van Dale 2015: aan weerszijden met (natuur)parkstroken omzoomde weg (*wandelweg* weg voor wandelaars, synoniem *promenade*)
- etymologie: In het Nederlands is de samenstelling *parkweg* voor het eerst aangetroffen in 1865 als naam voor een 'weg bij of naar een Park': de *Parkweg*, de huidige Parklaan in Rotterdam. Zonder hoofdletter (niet als naam) is het woord voor het eerst aangetroffen in 1879, in de betekenis 'wandelweg in een park'. Voor de etymologie van *park* en *weg* zie aldaar. De Parkweg als type ('brede parkachtige laan') is geïntroduceerd door H.P. Berlage in 1915, als leenvertaling van het Amerikaanse *parkway*. In de samenstelling *wandelweg* zien we het werkwoord *wandelen* 'rustig lopen', een herhaalvorm (frequentatief) bij Proto-Germaans **wandōn-* 'zich wenden' (vergelijkbaar met Duits *wandern*), bij de wortel van *winden* (Proto-Indo-Europees **uend*^{h}- 'omwikkelen'). *Wandelen* is voor het eerst aangetroffen in 1201-1225, *wandelweg* in 1573.

patiowoning (patiobouw) (patio)

- lemma Van Dale 1914: - (-) (-)
- lemma Koenen 1916: - (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: - (-) (*patio* binnenhof, binnenplaats)
- lemma Koenen 1966: - (-) (-)
- lemma Van Dale 1992: *patiowoning* (-) (*patio* open terras, binnenplaats in een huis)
- lemma Koenen 1992: - (-) (*patio* binnenplaats in een (Spaans of Spaans-Amerikaans) huis)
- lemma Koenen 2006: *patiowoning* huis met alle vertrekken gegroepeerd om een binnenplaats (-) (*patio* binnenplaats in een (Sp. of Sp.-Am.) huis)
- lemma Van Dale 2015: *patiowoning* 1. woning met een open binnenplaats, synoniem *atriumwoning*, *patiohuis*; 2. gezinswoning waarbij de tuin is ingesloten door de muren van de woning of andere woningen en/of door andere muren (-) (*patio* open terras, binnenplaats in een huis, synoniem *binnenterras*)
- etymologie: De samenstelling *patiowoning* is voor het eerst aangetroffen in 1963, het eerste lid *patio* in 1842. Het is mogelijk via het Frans of het Engels ontleend aan het Spaanse *patio* 'binnenplaats', uit 'onbebouwd deel van een perceel' en oorspronkelijk 'bouwgrond, onbebouwde grond'. Dat woord is ontleend aan hetzij het Catalaanse *pati* hetzij het Provençaalse *pàti*, woorden die beide teruggaan op middeleeuws Latijn *patuum* 'braakliggend terrein', mogelijk een afleiding van Latijn *pāscere* 'laten grazen'. Voor de etymologie van *woning* zie aldaar.

perceel

- lemma Van Dale 1914: stuk land; vast goed, gebouw, huis met erf
- lemma Koenen 1916: deel, stuk gronds, deel van een grooter geheel, akker
- lemma Van Dale 1961: in 't alg. deel van enig groter geheel of complex; bep.: 1. afgedeeld stuk land; 2. stuk onroerend goed, inz. met betr. tot huizen: pand, gebouw; 3. kaveling, gedeelte; 4. (niet alg.) aanduiding v. e. persoon
- lemma Koenen 1966: 1. deel; 2. stuk gronds, stuk onroerend goed; 3. kaveling, zekere hoeveelheid, partij van iets; 4. pand
- lemma Van Dale 1992: 1. (in 't alg.) deel van een groter geheel of complex; 2. afgedeeld stuk land; – afgeperkt deel van een water (b.v. voor het kweken van mossels of oesters); 3. stuk onroerend goed, vooral m.betr.t. huizen, syn. *pand*, *gebouw*; 4. kaveling, gedeelte; 5. (niet alg.) aanduiding van een persoon
- lemma Koenen 1992: 1. deel; 2. stuk grond, stuk onroerend goed; 3. kaveling, zekere hoeveelheid, partij van iets; 4. pand
- lemma Koenen 2006: 1. deel; 2. stuk grond, stuk onroerend goed; 3. kaveling, gedeelte, bep. hoeveelheid van iets; 4. pand
- lemma Van Dale 2015: 1. (in 't algemeen) deel van een groter geheel of complex; 2. afgedeeld stuk land; a. afgeperkt deel van een water (bv. voor het kweken van mossels of oesters); 3. onroerende zaak, m.n. gebouw, synoniem *pand*, *gebouw*; 4. kaveling, gedeelte; 5. (niet algemeen) aanduiding van een persoon
- etymologie: Het leenwoord *perceel* is voor het eerst aangetroffen in de veertiende eeuw en ontleend aan het Franse *parcelle* 'klein deel', dat ontleend is aan middeleeuws Latijn *particella* of *parcelle*, een variant van klassiek Latijn *particula* 'deeltje', verkleinwoord van *pars* 'deel'.

peuterspeelzaal

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -

- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: *peuterspeelzaal*
- lemma Koenen 1992: *peuterspeelzaal*
- lemma Koenen 2006: crèche voor peuters
- lemma Van Dale 2015: instelling waar peuters onder toezicht kunnen spelen
- etymologie: De samenstelling *peuterspeelzaal* is voor het eerst aangetroffen in 1969, toen de eerste van soorten opvang voor kinderen tussen twee en vier jaar openden. De benaming *peuter* (voor het eerst aangetroffen in 1885) is waarschijnlijk een afleiding van *peuteren* (mogelijk gezien als favoriete bezigheid van zulke kleine kinderen), ontstaan mede onder invloed van *kleuter* (voor het eerst aangetroffen in 1569 en een woord met een onzekere herkomst, waarschijnlijk een nevenvorm van *kloter*, een afleiding van *kloot* 'rond voorwerp').

plantsoen

- lemma Van Dale 1914: tak van boomen, dien men bij andere van dezelfde of verschillende soorten in den grond steekt, om hem wortel te doen schieten en tot een boom te doen opgroeien; grond met planten bezet: openbare tuin, publieke wandelplaats
- lemma Koenen 1916: wandelpark, aanleg
- lemma Van Dale 1961: 1. (veroud.) tak van een boom, die men in de grond steekt om hem wortel te laten schieten en tot een boom doen opgroeien; 2. (coll.) jonge bomen en heesters gekweekt om er bossen, hagen enz. mee te beplanten; 3. aanleg met bomen en planten als openbare tuin, publieke wandelplaats
- lemma Koenen 1966: 1. jonge bomen en heesters, om bossen, wegen enz. mede te beplanten; 2. geplant jeugdig gewas, aanplant van jonge bomen; 3. met bomen en heesters beplant terrein, inz. ingericht voor openbare wandelplaats
- lemma Van Dale 1992: 1. (veroud.) tak van een boom, die men in de grond steekt om hem wortel te doen schieten en tot een boom te doen opgroeien; 2. (verzameln.) jonge bomen en heesters gekweekt om er bossen, hagen enz. mee te beplanten; 3. aanleg met bomen en planten als openbare tuin, publieke wandelplaats
- lemma Koenen 1992: met bomen en heesters beplant terrein, inz. ingericht voor openbare wandelplaats
- lemma Koenen 2006: met bomen en heesters beplant terrein, m.n. ingericht als openbare wandelplaats
- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) tak van een boom, die men in de grond steekt om hem wortel te doen schieten en tot een boom te doen opgroeien, synoniem *loot*; 2. (verzamelnaam) jonge bomen en heesters gekweekt om er bossen, hagen enz. mee te beplanten; 3. aanleg met bomen en planten als openbare tuin, publieke wandelplaats
- etymologie: Het leenwoord *plantsoen* is in 1773 voor het eerst aangetroffen in de betekenis 'beplant terrein, openbare tuin', daarvoor in 1531 in dezelfde betekenis als het Oudfranse bronwoord *plançon* 'loot, stek'. Dit woord heeft zich ontwikkeld uit Volkslatijn **plantionem*, vierde naamval van **plantio*, afgeleid van het klassiek-Latijnse werkwoord *plantāre* '(be)planten, poten, stekken', waarvan via *planta* 'loot, stek' ons woord *plant* komt.

plein

- lemma Van Dale 1914: eene effen en vlakke plek gronds naast, voor of achter een groot gebouw; open ruimte, gewoonlijk bestraat, of tot park ingericht, in eene stad
- lemma Koenen 1916: vlak, geplaveide vlakte
- lemma Van Dale 1961: 1. open, onbebouwde ruimte, bij of tussen bouwwerken; 2. grote binnenplaats; 3. open ruimte voor het openbaar verkeer bestemd

- lemma Koenen 1966: 1. open, onbebouwde ruimte, bij of tussen bouwwerken; 2. open ruimte in een stad of dorp, soms met bomen beplant, met standbeelden en monumenten versierd
- lemma Van Dale 1992: [1]*plein* 1. open, onbebouwde ruimte, bij of tussen bouwwerken; 2. grote binnenplaats; 3. open ruimte voor het openbaar verkeer bestemd
- lemma Koenen 1992: 1. open, onbebouwde ruimte bij of tussen bouwwerken; 2. open ruimte in een stad of dorp, soms met bomen beplant, met standbeelden en monumenten versierd
- lemma Koenen 2006: open, vlakke ruimte in een stad of dorp, omgeven door gebouwen, al dan niet met bomen, standbeelden en monumenten
- lemma Van Dale 2015: 1. open, onbebouwde ruimte, bij of tussen bouwwerken; 2. grote binnenplaats; 3. open ruimte bestemd voor het openbaar verkeer
- etymologie: Het leenwoord *plein* is ontleend aan het Oudfranse *plaine* 'vlakte' dat ontwikkeld is uit Latijn *planum*. De huidige betekenis 'open ruimte in de stad' is pas in het achttiende-eeuwse Nederlands ontstaan (daarvoor werd het woord *plaats* gebruikt).

politiepost

- lemma Van Dale 1914: wachthuisje der politie
- lemma Koenen 1916: *politiepost*
- lemma Van Dale 1961: 1. politieagent die ergens op post gezet is; 2. wachthuisje der politie
- lemma Koenen 1966: post II, 1 (plaats waar een wacht uitgezet is) en 2 (de uitgezette wacht) van politiemannen
- lemma Van Dale 1992: 1. politieagent die ergens op post gezet is; 2. wachthuisje der politie
- lemma Koenen 1992: post, bet. 2, 1 en 2, vd politie
- lemma Koenen 2006: post vd politie
- lemma Van Dale 2015: 1. politieagent die ergens op post gezet is; 2. wachthuisje van de politie
- etymologie: De samenstelling *politiepost* is voor het eerst aangetroffen in 1838. Het eerste lid *politie* is in de achttiende eeuw ontleend aan Frans *policie*, variant van *police*, sinds de zeventiende eeuw '(overheidsdienst ter handhaving van) wetten en regels van een staat' en eerder al 'overheid, bestuur'. Het Franse woord is een geleerde ontlening aan Latijn *polītīa* 'staat', dat zelf teruggaat op Grieks *polīteíā*, een afleiding van *pólītēs* 'staats-, stadsburger', bij *pólis* 'stad'. Het woord *post* is in de betekenis 'wachtpost' in de zeventiende eeuw ontleend, via het Franse *poste* of direct aan het Italiaanse *posto*, ouder *puosto*, de mannelijke vorm van het verleden deelwoord van *porre* 'plaatsen'.

privaat zelfstandig naamwoord

- lemma Van Dale 1914: geheim gemak, bestekamer
- lemma Koenen 1916: plee, pleti, W. C., geheim gemak, bestekamer
- lemma Van Dale 1961: gemak, bestekamer (thans niet in de spreektaal)
- lemma Koenen 1966: bestekamer, W.C.
- lemma Van Dale 1992: [1]*privaat* (veroud.) toilet, wc
- lemma Koenen 1992: *privaat* I. vertrek waar men zijn behoeften kan doen; toilet, W.C.
- lemma Koenen 2006: (verouderd) vertrek waar men zijn behoeften kan doen; toilet, wc
- lemma Van Dale 2015: (verouderd) toilet, wc
- etymologie: Het zelfstandig naamwoord *privaat* is een eufemisme voor het 'toilet', voor het eerst aangetroffen in 1450-1500. Het is een verzelfstandiging van het bijvoeglijk naamwoord *privaat*, dat in de veertiende eeuw ontleend is aan het Latijnse *prīvātus* 'afgezonderd, teruggetrokken (uit het publieke leven)', het verleden deelwoord van *prīvāre* 'beroven, afzonderen', een afleiding van *prīvus* 'afzonderlijk'.

privé

- lemma Van Dale 1914: *in privé* voor zichzelven, voor zijn eigen
- lemma Koenen 1916: eigen, zelf
- lemma Van Dale 1961: particulier, privaat, persoonlijk
- lemma Koenen 1966: particulier, persoonlijk
- lemma Van Dale 1992: particulier, privaat, persoonlijk
- lemma Koenen 1992: particulier, persoonlijk
- lemma Koenen 2006: particulier, persoonlijk
- lemma Van Dale 2015: particulier, privaat, persoonlijk
- etymologie: Het bijvoeglijk naamwoord en bijwoord *privé* is voor het eerst aangetroffen in 1512. Het is ontleend aan het Middelfranse privé, dat teruggaat op het Latijnse *prīvātus* 'afgezonderd, teruggetrokken (uit het publieke leven)', het verleden deelwoord van *prīvāre* 'beroven, afzonderen', een afleiding van *prīvus* 'afzonderlijk'.

regio

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: streek, gebied
- lemma Van Dale 1992: 1. streek, gebied met een bep. karakter; 2. levens- of verspreidingsgebied van dieren of planten
- lemma Koenen 1992: streek, gebied
- lemma Koenen 2006: streek, gebied
- lemma Van Dale 2015: 1. streek, gebied met een bep. karakter; 2. levens- of verspreidingsgebied van dieren of planten; 3. deel van het lichaam
- etymologie: Het woord *regio* is een wetenschappelijke ontlening aan het Latijnse *regiō* 'richting, gebied', een afleiding van *regere* 'richten, regeren'. Het is voor het eerst in het Nederlands aangetroffen in 1734, maar het wordt pas na de Tweede Wereldoorlog frequent gebruikt in alledaags taalgebruik en staat sinds 1976 in de Van Dale.

restaurant

- lemma Van Dale 1914: inrichting waar men koude en warme spijzen den geheelen dag door kan bekomen
- lemma Koenen 1916: inrichting, waar bereide spijzen en ook dranken zijn te bekomen en kunnen gebruikt worden, spijshuis
- lemma Van Dale 1961: publieke gelegenheid waar men koude en warme maaltijden kan bekomen
- lemma Koenen 1966: inrichting waar bereide spijzen en ook dranken kunnen worden gebruikt, eethuis
- lemma Van Dale 1992: publieke gelegenheid waar men koude en warme maaltijden (en daarbij dranken) kan gebruiken en waar personeel aan tafel bedient (als zelfstandig complex, of als onderdeel van een groter complex)
- lemma Koenen 1992: inrichting waar bereide spijzen en ook dranken kunnen worden gebruikt, eethuis
- lemma Koenen 2006: bedrijf waar door een kok bereide gerechten kunnen worden genuttigd; eethuis
- lemma Van Dale 2015: publieke gelegenheid waar men koude en warme maaltijden (en daarbij dranken) kan gebruiken en waar personeel aan tafel bedient (als zelfstandig complex, of als onderdeel van een groter complex)

– etymologie: *Restaurant* werd in de zestiende eeuw aan het Frans ontleend als 'bouillon, verkwikkend middel', een afgeleide van het werkwoord *restaurer* 'herstellen' (zelf ontleend aan Latijn *restaurāre*, letterlijk 'opnieuw doen staan'). In 1765 opende de Parijse kok A. Boulanger een eethuis, waar men naast gevogelte en gekookte eieren deze krachtige soep *restaurant* serveerde. Daarmee was het mogelijk het eerste etablissement waar je à la carte kon eten, in tegenstelling tot de herberg waar je at wat de pot schafte. Op zijn uithangbord maakte Boulanger reclame voor zijn specialiteit en verschillende eethuizen namen zijn aanpak over. Toen na de Franse Revolutie veel hooggeschoolde koks werkloos werden, ontstonden er nog veel meer. Daarbij ging de benaming van de soep over op het gebouw waar je die kon eten. De naam *restaurant* verspreidde zich daarna snel voor dit soort eethuizen; halverwege de negentiende eeuw ook in Nederland.

school (schoolgemeenschap) (scholengemeenschap) (basisschool)

– lemma Van Dale 1914: 1. *school* inrichting waarin aan vele personen (inz. aan kinderen) tegelijk onderwijs gegeven word (-) (-) (-)
– lemma Koenen 1916: schoolgebouw; plaats, waar onderwijs wordt gegeven aan een aantat leerlingen (-) (-) (-)
– lemma Van Dale 1961: 1. *school* 1. inrichting waarin onderwijs gegeven wordt; 2. gebouw waarin onderwijs gegeven, *school gehouden* wordt (*schoolgemeenschap* de gemeenschap die gevormd wordt door de leerlingen en leerkachten van een school als zodanig) (-) (-)
– lemma Koenen 1966: 1. *school* 1. een inrichting waar onderwijs wordt gegeven; 2. het gebouw of lokaal; [...] 5. (in het alg.) plaats waar gelegenheid is iets te leren (*schoolgemeenschap* (term uit de moderne didactiek) de school als een werkgemeenschap van onderwijzers en leerlingen) (-) (-)
– lemma Van Dale 1992: [1]*school* 1. instelling waarin onderwijs gegeven wordt; 2. gebouw waarin onderwijs gegeven, 'school gehouden' wordt (*schoolgemeenschap* scholengemeenschap (zie ald.)) (*scholengemeenschap* gemeenschap, verband van een aantal scholen van versch. soort, zowel m.betr.t. het gebouwencomplex als m.betr.t. de soorten van het geboden onderwijs, waarin de leerlingen de mogelijkheid hebben van de ene naar de andere school over te gaan, om het onderwijs te volgen dat voor ieder het beste past) (*basisschool* school waar basisonderwijs gegeven wordt, de vroegere lagere school)
– lemma Koenen 1992: 1 *school* 1. een inrichting waar onderwijs wordt gegeven; 2. het gebouw of lokaal; [...] 5. (in het algem) plaats waar gelegenheid is iets te leren, kennis op te doen (*schoolgemeenschap* de school als een werkgemeenschap van onderwijzers en leerlingen; vgl. *scholengemeenschap*) (*scholengemeenschap* school, omvattende verschillende scholen; vgl. *schoolgemeenschap*) (*basisschool* school voor basisonderwijs, *bet* 1, lagere school)
– lemma Koenen 2006: [1]*school* 1. een inrichting waar onderwijs wordt gegeven; 2. het gebouw of lokaal; [...] 5. (in het algem) plaats waar gelegenheid is iets te leren (-) (*scholengemeenschap* school die verschillende scholen, schooltypen omvat) (*basisschool* school voor basisonderwijs (1); lagere school)
– lemma Van Dale 2015: *school*[1] 1. instelling waarin onderwijs gegeven wordt; 2. gebouw waarin onderwijs gegeven wordt (*schoolgemeenschap* 1. de school als eenheid (gevoeld); 2. scholengemeenschap) (*scholengemeenschap* gemeenschap van een aantal scholen van verschillende soort, zowel mbt. het gebouwencomplex als mbt. de soorten van het geboden onderwijs, waarin de leerlingen de mogelijkheid hebben van de ene naar de andere school over te gaan, om het onderwijs te volgen dat voor ieder het beste past)
– etymologie: *School* is voor het eerst aangetroffen in 1240. Het is een vroege ontlening aan Latijn *schola*, dat zelf ontleend is aan Grieks *skholē* 'school', eerder 'aan leren bestede vrije tijd, studie', oorspronkelijk 'vrije tijd'.

schouwburg

- lemma Van Dale 1914: (eig.) het van planken opgeslagen tooneel, waarop in de Middeleeuwen de stukken werden gespeeld ; gebouw waar tooneelvoorstellingen worden gegeven, theater
- lemma Koenen 1916: gebouw, waarin tooneelstukken worden opgevoerd
- lemma Van Dale 1961: 1. daartoe ingericht gebouw waar toneelvoorstellingen worden gegeven, theater; 2. de in het theater aanwezige toeschouwers, publiek
- lemma Koenen 1966: 1. gebouw waarin toneelstukken worden opgevoerd; theater; 2. de gezamenlijke bezoekers
- lemma Van Dale 1992: 1. gebouw ingericht voor het geven van toneelvoorstellingen, syn. *theater*; 2. (meton.) opvoering in een schouwburg; – (meton.) de in het theater aanwezige toeschouwers, syn. *publiek*
- lemma Koenen 1992: gebouw waarin toneelstukken worden opgevoerd, theater
- lemma Koenen 2006: gebouw waarin toneelstukken worden opgevoerd; theater
- lemma Van Dale 2015: 1. gebouw ingericht voor het geven van toneelvoorstellingen, synoniem *theater*; 2. (metonymisch) opvoering in een schouwburg; a. (metonymisch) de in het theater aanwezige toeschouwers, synoniem *publiek*
- etymologie: De samenstelling *schouwburg* is voor het eerst aangetroffen in 1637, bij de opening van het door J. van Campen ontworpen theater aan de Keizersgracht in Amsterdam, en bedacht door J. van den Vondel ter gelegenheid van de première van zijn toneelstuk *Gysbrecht van Aemstel*. Het is een (puristische) leenvertaling van het Franse leenwoord *theater*, of eigenlijk van de Griekse bronvorm *théātron*, een afleiding van *theâsthai* 'aanschouwen, waarnemen'. Het tweede lid *burg* moet hier worden opgevat als 'gebouw'.

singel

- lemma Van Dale 1914: buitenwal (om eene stadsgracht); (soms) de gracht om eene stad zelf
- lemma Koenen 1916: wandeling om de stad met plantsoen en vijvers
- lemma Van Dale 1961: 1. weg langs de buitenzijde van een stadsgracht; 2. de gracht zelf om een stad; 3. bebouwing langs een singel (1.) en de bewoners daarvan; 4. (viss.) droogsingel, met strandkeien bedekte plaats; 5. (landb.) met laag hout beplante, meestal opgehoogde strook om een akker; 6 met loofhout beplante of omzoomde strook die een perceel naaldbos omgeeft; 7. smalle en lange open ruimte tussen bospercelen
- lemma Koenen 1966: buitenwal om een stad of plantsoenen daarlangs; met kreupelhout begroeide wal om een akker; 5. de gracht om de stad
- lemma Van Dale 1992: [1]*singel* I. 1. weg langs de buitenzijde van een stadsgracht; 2. de gracht zelf om een stad; 3. (meton.) bebouwing langs een singel (1) en de bewoners daarvan; 4. (landb.) met laag hout beplante, meestal opgehoogde strook om een akker; 5. met loofhout beplante of omzoomde strook die een perceel naaldbos of een andere aanplanting omgeeft; 6. smalle en lange open ruimte tussen bospercelen
- lemma Koenen 1992: 4. buitenwal om een stad of de plantsoenen daarlangs; met kreupelhout begroeide wal om een akker; rij bomen, bijv. om een boerderij; 5. gracht om of in een stad
- lemma Koenen 2006: 4. buitenwal om een stad of de plantsoenen daarlangs; met kreupelhout begroeide wal om een akker; rij bomen, bijv. om een boerderij; 5. gracht om of in een stad
- lemma Van Dale 2015: *singel*[1] 1. weg langs de buitenzijde van een stadsgracht; 2. gracht om een stad, synoniem *stadsgracht*; 3. (metonymisch) bebouwing langs een singel[1] (1) en de bewoners daarvan; 4. (landbouw) met laag hout beplante, meestal opgehoogde strook om een akker; 5. met loofhout beplante of omzoomde strook die een perceel naaldbos of een andere aanplanting omgeeft; 6. smalle en lange open ruimte tussen bospercelen

– etymologie: Het leenwoord *singel* is ontleend aan het Oudfranse *sengle* dat ook 'stadsomheining' en eerder 'gordel' betekende (Nieuwfrans *sangle*). Het is ontwikkeld uit Latijn *cingula* of *cingulum*, afgeleid van *cingere* 'omgorden'. Omdat Nederlandse steden bijna altijd een (groene) stadsgracht bolwerken hadden, kon de betekenis in het Nederlands van 'omheining' overgaan in '(landschappelijke) gracht om een stad' (voor het eerst aangetroffen in 1462). Vanaf de negentiende eeuw werden ze ook als los element in nieuwe wijken gebruikt, eerst met slingerend verloop en vanaf de modernistische stedebouw ook rechtlijniger.

sociëteit

– lemma Van Dale 1914: vereeniging, genootschap, gezelschap; (ook) huis waar personen van een zelfden stand of eene zelfde vereeniging bijeenkomen
– lemma Koenen 1916: gezelschap, genootschap, vereeniging, *ook*, het gebouw
– lemma Van Dale 1961: 1. (in 't alg., vero.) vereniging, genootschap, gezelschap; 2. vereniging voor gezellig verkeer; 3. (inz.) gebouw of lokaal waarin een vereniging als onder 2. haar bijeenkomsten houdt
– lemma Koenen 1966: 1. (vero.) gezelschap, genootschap, vereniging; 2. vereniging tot bevordering van het gezellig verkeer; 3. gebouw van die vereniging
– lemma Van Dale 1992: 1. (in 't alg., veroud.) vereniging, genootschap, gezelschap; 2. vereniging voor gezellig verkeer, syn. *club* (in de Eng. bet.); 3. (in 't bijz.) gebouw of lokaal van een vereniging als onder 2.
– lemma Koenen 1992: 1. gezelschap, genootschap, vereniging; 2. vereniging tot bevordering vh gezellig verkeer; 3. gebouw van die vereniging
– lemma Koenen 2006: 1. gezelschap, genootschap, vereniging; 2. gezelligheidsvereniging; 3. gebouw van die vereniging
– lemma Van Dale 2015: 1. vereniging die gezelligheid tot doel heeft; 2. gebouw of lokaal waarin een sociëteit haar bijeenkomsten houdt; 3. genootschap, gezelschap
– etymologie: *Sociëteit* is in de achttiende eeuw in de betekenis 'gezelligheidsvereniging' mogelijk ontleend aan het Engelse *society*, of direct aan Frans *société*, dat al eerder in de vijftiende eeuw werd ontleend in de betekenis 'gemeenschap'. Het Franse woord gaat terug op Latijn *societās*, afgeleid van *socius* 'bondgenoot, partner'.

solid

– lemma Van Dale 1914: -
– lemma Koenen 1916: -
– lemma Van Dale 1961: -
– lemma Koenen 1966: -
– lemma Van Dale 1992: -
– lemma Koenen 1992: -
– lemma Koenen 2006: -
– lemma Van Dale 2015: -
– etymologie: Het zelfstandig naamwoord *solid* 'driedimensionale vorm' is ontleend aan het Engels, waarin het in de betekenis voorkomt sinds de veertiende eeuw als afleiding van het bijvoeglijk naamwoord *solid* 'vast, niet hol', dat via Frans *solide* 'betrouwbaar, vast' teruggaat op Latijn *solidus* 'degelijk, stevig'.

speelplaats (speelplek) (speelveld) (speelplein) (speeltuin)

- lemma Van Dale 1914: plaats voor kinderen om er op te spelen of zich lichaamsbeweging te geven; ook: *vertoonplaats*) (-) (-) (*speelplein*) (*speeltuin* (in 't algem.) tuin waarin kinderen kunnen spelen; (in 't bijz.) in groote steden eene omheinde plek gronds, waar kinderen van openbare lagere scholen op bepaalde uren van den dag onder toezicht kunnen spelen)
- lemma Koenen 1916: plaats bij de school, waar in het vrije kwartier gespeeld wordt (-) (-) (-) (*speeltuin* kindertuin)
- lemma Van Dale 1961: 1. open plaats waar kinderen kunnen lopen en spelen, inz. behorend bij een school (-) (*speelveld* 1. veld voor bewegingsspelen; 2. volgens de regels van een spel afgebakend veld) (*speelplein* speelterrein) (*speeltuin* 1. omheinde plek grond in een stad, met schommels, wippen enz., waar kinderen op bepaalde uren van de dag onder toezicht kunnen spelen; 2. tuin behorend bij een buitencafé waarin de kinderen van de bezoekers zich met allerlei spelen kunnen vermaken)
- lemma Koenen 1966: plaats bij de school, waar in het vrije kwartier gespeeld wordt (-) (*speelveld* sportveld) (-) (*speeltuin* omheinde speelplaats met wippen, schommels enz. a. bij een uitspanning of buitencafé, b. in een stad en beheerd door een vereniging of gemeente)
- lemma Van Dale 1992: 1. open plaats waar kinderen kunnen lopen en spelen, m.n. behorend bij een school; (in Indië) speelgelegenheid (-) (*speelveld* 1. veld voor bewegingsspelen; 2. sportveld, volgens de regels van een spel afgebakend veld) (*speelplein* 1. speelterrein; 2. (in Belg.) terrein waar kinderen in de vakantie onder toezicht kunnen spelen) (*speeltuin* 1. omheinde plek grond in een stad, met schommels, wippen enz., waar kinderen kunnen spelen; 2. tuin behorend bij een buitencafé waarin de kinderen van de bezoekers zich met allerlei spelen kunnen vermaken)
- lemma Koenen 1992: plaats bij de school, waar in het vrije kwartier gespeeld wordt (-) (*speelveld* sportveld) (-) (*speeltuin* omheinde speelplaats met wippen, schommels enz.)
- lemma Koenen 2006: plaats bij een school waar in de pauze gespeeld wordt (-) (*speelveld* sportveld) (-) (*speeltuin* omheinde speelplaats met wippen, schommels enz.)
- lemma Van Dale 2015: 1. open plaats waar kinderen kunnen lopen en spelen, m.n. behorend bij een school, synoniem *speelplein*; (in Indië) speelgelegenheid (-) (*speelveld* 1. veld voor bewegingsspelen; 2. volgens de regels van een spel afgebakend veld, synoniem *sportveld*) (*speelplein* 1. speelterrein; 2. speelplaats) (*speeltuin* 1. omheinde plek grond in een stad, met schommels, wippen enz., waar kinderen kunnen spelen; 2. tuin behorend bij een buitencafé waarin de kinderen van de bezoekers zich met allerlei spelen kunnen vermaken)
- etymologie: In het Middelnederlands betekende de samenstelling *speelplaetse* nog '(kaart)spe(e)lhal' of 'theater'. De huidige betekenis is voor het eerst aangetroffen in 1857.

sporthal

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: *sporthal*
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: hal waarin versch. takken van (binnen)sport kunnen worden beoefend
- lemma Koenen 1992: bijzonder grote zaal voor het beoefenen van verschillende sporten
- lemma Koenen 2006: bijzonder grote zaal voor het beoefenen van verschillende sporten
- lemma Van Dale 2015: hal waarin verschillende takken van (binnen)sport kunnen worden beoefend
- etymologie: De samenstelling *sporthal* bestaat uit de delen *sport* en *hal*, en is voor het eerst aangetroffen in 1892, mogelijk onder invloed van het Engelse *sports hall*. Het leenwoord *sport* is voor het eerst aangetroffen in 1847 en ontleend aan het Engelse *sport*, een verkorting van *dysporte*, dat zelf ontleend is aan Oudfrans *desport* 'vermaak', bij het werkwoord *(se) desporter* 'zich vermaken', letterlijk 'zich afleiden'. Het erfwoord *hal* betekende oorspronkelijk 'overdekte ruimte' (Proto-Germaans

hallō-) en is in het Nederlands voor het eerst aangetroffen in 741 in de plaatsnaam *Halon*. Hieruit ontwikkelde zich in het Nederlands de betekenissen 'ruime woning' (een *hallenhuis* of *hallenboerderij*) en 'overdekte (verkoop)ruimte'. In het Engels ontstond in de zeventiende eeuw de betekenis 'vestibule', die in het Nederlands voor het eerst is aangetroffen in 1914.

sportterrein (sportveld)

- lemma Van Dale 1914: terrein waar men de sport beoefenen kan (-)
- lemma Koenen 1916: terrein voor sport, stuk grond ten dienste van sportliefhebbers (-)
- lemma Van Dale 1961: terrein waar men de sport beoefenen kan en voor sportwedstrijden (*sportveld*)
- lemma Koenen 1966: *sportterrein* (-)
- lemma Van Dale 1992: terrein waar men de sport beoefenen kan en voor sportwedstrijden (*sportveld*)
- lemma Koenen 1992: - (-)
- lemma Koenen 2006: - (-)
- lemma Van Dale 2015: terrein waar men de sport beoefenen kan en voor sportwedstrijden (*sportveld* volgens de regels van een sport afgebakend veld, synoniem *speelveld*)
- etymologie: De samenstelling *sportterrein* is opgebouwd uit de delen *sport* en *terrein*, en voor het eerst aangetroffen in 1887. Het leenwoord *sport* is voor het eerst aangetroffen in 1847 en ontleend aan het Engelse *sport*, een verkorting van *dysporte*, dat zelf ontleend is aan Oudfrans *desport* 'vermaak', bij het werkwoord *(se) desporter* 'zich vermaken', letterlijk 'zich afleiden'. Het leenwoord *terrein* is in de zeventiende eeuw ontleend aan het Franse *terrain* 'stuk grond' (uit Latijn *terrenum* 'akker', afgeleid van *terra* 'aarde').

stad

- lemma Van Dale 1914: groote verzameling van huizen, ingedeeld in straten, vroeger gewoonlijk door wallen en grachten omgeven, tegenst. met *dorp*; (fig.) de menschen die eene stad bewonen; (bijb.) woonplaats
- lemma Koenen 1916: *gesch*. een ommuurde plaats met eigen rechten; thans, tegenstelling van dorp
- lemma Van Dale 1961: 1. (veroud.) plaats, woonplaats; 2. (hist.) een gewoonlijk ommuurde plaats die een eigen bestuurs- en rechtskring vormt (volgens een bepaald, aan haar verleend recht, een privilege), afgescheiden van en in tegenstelling tot het platteland; (thans) grote samenhangende bebouwing, ingedeeld in straten (in tegenst. met *dorp*); in econ.-geogr. zin een centrum waarop de econ. krachten gericht zijn, waar zij samenkomen en vanwaar zij uitgaan
- lemma Koenen 1966: 1. een uitgebreid samenhangend geheel van huizen en gebouwen, langs straten, grachten en pleinen; 2. (vroeger) een [door muren en grachten bevestigde] plaats met eigen rechten en vrijheden; 3. de bewoners; 4. het bestuur, de regering v. e. stad; 5. het grond-, het rechtsgebied, de jurisdictie
- lemma Van Dale 1992: 1. (veroud.) plaats, woonplaats; 2. (hist.) een gewoonlijk ommuurde plaats die een eigen bestuurs- en rechtskring vormt (volgens een bepaald, aan haar verleend recht, een privilege), afgescheiden van en in tegenstelling tot het platteland; 3. (thans) grote samenhangende bebouwing, ingedeeld in straten (tgov. *dorp*); – in economisch-geografische zin een centrum waarop de economische krachten gericht zijn, waar zij samenkomen en vanwaar zij uitgaan; – als administratieve eenheid of gebied en (m.n. hist.) als rechtsgebied; 4. (meton.) de mensen die een plaats als onder 3 genoemd bewonen; 5. (meton.) bestuur van een plaats als onder 3 genoemd
- lemma Koenen 1992: 1. een uitgebreid samenhangend geheel van huizen en gebouwen, langs straten, grachten en pleinen; 2. (vroeger) een (door muren en grachten omgeven en versterkte) plaats met eigen rechten en vrijheden; 3. de bewoners; 4. het bestuur, de regering ve stad; 5. het grond-, het rechtsgebied, de jurisdictie

- lemma Koenen 2006: 1. een uitgebreid samenhangend geheel van huizen en gebouwen, langs straten, grachten en pleinen; 2. (vroeger) een (door muren en grachten omgeven en versterkte) plaats met eigen rechten en vrijheden; 3. de bewoners; 4. het bestuur, de regering ve stad; 5. het grond-, het rechtsgebied, de jurisdictie
- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) woonplaats; 2. (ommuurde) plaats die een eigen administratieve eenheid, bestuurs- en rechtskring vormde, volgens een bepaald, aan haar verleend recht, een privilege, afgescheiden van en i.t.t. het platteland; 3. grote samenhangende bebouwing, ingedeeld in straten; in economisch-geografische zin een centrum waarop de economische krachten gericht zijn, waar zij samenkomen en vanwaar zij uitgaan, antoniem: *dorp*; 4. (metonymisch) stadsbevolking; 5. (metonymisch) stadsbestuur
- etymologie: Het erfwoord *stad* met als nevenvorm *stede* betekende oorspronkelijk in algemene zin 'plaats' (vergelijk *bedstede*). De Germaanse grondvorm van dit woord luidde **stadi-* en betekende letterlijk 'daar waar men staat' (het is verwant met het werkwoord *staan*). Door het verschijnsel i-umlaut kon de *a* zich tot *e* ontwikkelen, waardoor in het Oudnederlands *stedi* of *stede* ontstond, maar met name in de oostelijke dialecten was de slot-*i* al eerder afgesleten, waardoor in de eerste naamval de Oudnederlandse vorm *stat* was ontstaan (maar met verbogen variant *stede*, zoals in *ter stede* 'op de plaats'). De huidige betekenis 'grote nederzetting' is waarschijnlijk rond 1150 ontleend aan het Middelhoogduitse *stat*, waar hetzelfde Germaanse woord onder invloed van zich uitbreidende nederzettingen in het Rijnland rond Keulen een stedelijke betekenis kreeg (met name juridisch, met bijbehorende gevolgen voor de inwoners). Deze opkomst liep parallel met (en werd mogelijk beïnvloed door) de opvolging van *civitas* '(stads)gemeenschap' door *villa* 'stad' in het middeleeuws Latijn en van *cité* 'binnenstad' door *ville* 'stad' in het Frans. In het Nederlands bestonden *stad* en *stede* lange tijd naast elkaar met beide betekenissen (abstract 'plaats' en concreet 'nederzetting') en in verbogen vorm waren ze zelfs niet van elkaar te onderscheiden (*ter stede* was de verbogen vorm van *stad* en van *stede* en betekende zowel 'op de plaats' als 'in de stad'). Uiteindelijk verdrong de vorm *stad* het gebruikelijke woord *burg* voor 'nederzetting', en behield alleen *stede* de oude betekenis 'plaats' (zoals in *bedstede*), op de samenstelling *stadhouder* 'plaatsvervanger' na. In het meervoud *steden* en in oude afleidingen van *stad* kreeg het woord de inheemse vorm *stede-*, zoals in *stedelijk* 'stads' en *stedeling* 'stadsbewoner'.

stadion

- lemma Van Dale 1914: loop- of renbaan in het oude Athene; gebouw en perk aan de sport gewijd
- lemma Koenen 1916: loop-, renbaan in oud-Athene; sportpark met gebouwen, amphitheaters en tribunes, loop- en renbaan
- lemma Van Dale 1961: 1. loop- of renbaan in het oude Athene; 2. groot terrein met tribunes, bijgebouwen enz. voor de beoefening van sport, bep. voor het houden van grote wedstrijden
- lemma Koenen 1966: 1. renbaan in een Gr. gymnasium; 2. groot sportterrein, omgeven door hoge tribunes
- lemma Van Dale 1992: 1. loop- of renbaan in het oude Athene; 2. groot terrein met tribunes, bijgebouwen enz. voor de beoefening van sport, m.n. voor het houden van grote wedstrijden
- lemma Koenen 1992: 1. renbaan; 2. groot sportterrein, omgeven door hoge tribunes
- lemma Koenen 2006: 1. renbaan; 2. groot sportterrein, omgeven door hoge tribunes
- lemma Van Dale 2015: 1. loop- of renbaan in het oude Athene; 2. groot terrein met tribunes, bijgebouwen enz. voor de beoefening van sport, m.n. voor het houden van grote wedstrijden
- etymologie: *Stadion* is een negentiende-eeuwse ontlening aan Grieks *stádion* 'bepaalde lengtemaat, renbaan', in het bijzonder de renbaan in Olympia.

stadsgedeelte (stadsdeel)

- lemma Van Dale 1914: - (-)
- lemma Koenen 1916: - (-)
- lemma Van Dale 1961: *stadsgedeelte* (-)
- lemma Koenen 1966: - (-)
- lemma Van Dale 1992: - (*stadsdeel* deel van een stad, syn. *wijk*)
- lemma Koenen 1992: - (-)
- lemma Koenen 2006: - (*stadsdeelraad*)
- lemma Van Dale 2015: - (*stadsdeel* deel van een stad (m.n. als bestuurlijk lichaam), synoniem *wijk*)
- etymologie: *Gedeelte* is een collectiefafleiding van *deel* met *ge-* en *-te*. Uit de oorspronkelijke collectieve betekenis van 'verzameling van (enkele) delen' ontwikkelde zich weer de concrete betekenis van 'deel', zodat *deel* en *gedeelte* vaak hetzelfde betekenen en door elkaar worden gebruikt. Het erfwoord *deel* gaat terug op Proto-Germaans **dailō(n)-*, maar heeft verder een onduidelijke herkomst en zou een substraatwoord kunnen zijn. *Stadsgedeelte* is voor het eerst aangetroffen in 1850, *stadsdeel* in 1935. Het eerste woord wordt tegenwoordig niet meer gebruikt. Voor de etymologie van *stad* zie aldaar.

station

- lemma Van Dale 1914: standplaats, pleisterplaats; [...] plaats van aankomst en vertrek; inz. der spoortreinen; aanlegplaats; stationsgebouw
- lemma Koenen 1916: eig. stilstandplaats: ruim gebouw aan den spoorweg als stand- of pleisterplaats
- lemma Van Dale 1961: 1. pleisterplaats aan een postweg waar de paarden werden gewisseld; 2. plaats van aankomst en vertrek der spoortreinen; 3. stationsgebouw [...]
- lemma Koenen 1966: 1. gebouw aan de spoorweg als stopplaats voor treinen, trams enz. [...]
- lemma Van Dale 1992: 1. (hist.) pleisterplaats aan een postweg waar de paarden werden gewisseld; 2. plaats van aankomst en vertrek van de spoortreinen; 3. stationsgebouw [...]
- lemma Koenen 1992: 1. gebouw aan de spoorweg als stopplaats voor treinen, trams enz. [...]
- lemma Koenen 2006: 1. gebouw aan de spoorweg als stopplaats voor treinen, trams enz. [...]
- lemma Van Dale 2015: 1. pleisterplaats aan een postweg waar de paarden werden gewisseld; 2. plaats van aankomst en vertrek der spoortreinen, metro, bus of tram; 3. (verkorting van) stationsgebouw [...]
- etymologie: *Station* is in de eerste helft van de negentiende eeuw (tijdens de opkomst van het treinverkeer) ontleend aan het Franse woord *station*, dat ontleend is aan Latijn *statiō* 'standplaats', een afleiding van het werkwoord *stāre* '(stil)staan'. Normaal gesproken wordt de Franse uitgang *-ion* in het Nederlands overgenomen als *-ie*, maar de vorm *statie* is alleen in België in gebruik geweest.

straat (hoofdstraat) (verkeersstraat) (stadsstraat) (dwarsstraat) (parallelstraat) (voorstraat) (achterstraat) (woonstraat)

- lemma Van Dale 1914: gebaande weg, inz. de geplaveide weg tusschen de rijen huizen in steden of dorpen (-) (-) (-) (*dwarsstraat* zijstraat) (-) (*voorstraat* een der hoofdstraten, in tegenst. met *achterstraat*) (*achterstraat* straat achter eene hoofdstraat; straat in eene achterbuurt) (-)
- lemma Koenen 1916: geplaveide weg tusschen twee rijen huizen in stad of dorp (-) (-) (-) (*dwarsstraat* straat, die dwars op een hoofdstraat uitloopt) (-) (-) (*achterstraat* geringe, afgelegen straat) (-)
- lemma Van Dale 1961: 1. *straat* 1. openbare, gebaande weg, inz. verharde weg tussen de rijen huizen in een bebouwde kom; 2. dubbele lange rij huizen, door een geplaveide weg van elkaar gescheiden; 3. inwoners van een straat (2.) (*hoofdstraat* voornaamste straat of een der belangrijkste straten van een stad of dorp) (-) (-) (*dwarsstraat* zijstraat die dwars op een hoofdstraat uitkomt) (-) (*voorstraat*

hoofdstraat, meest als eigennaam) (*achterstraat* 1. straat achter een hoofdstraat; 2. straat in een achterbuurt) (-)

- lemma Koenen 1966: 1. geplaveide weg, voorn. tussen twee rijen huizen in stad of dorp; 2. de twee rijen huizen (-) (-) (-) (*dwarsstraat* straat die dwars op e. hoofdstraat uitloopt) (-) (-) (*achterstraat* afgelegen straat of straat in een achterbuurt) (-)
- lemma Van Dale 1992: [1]*straat* 1. openbare, gebaande weg, m.n. verharde weg tussen de rijen huizen in een bebouwde kom; 2. dubbele lange rij huizen, door een geplaveide weg van elkaar gescheiden; 3. (meton.) inwoners van een straat (2) (*hoofdstraat* voornaamste straat of een van de belangrijkste straten van een stad of dorp) (-) (*stadsstraat* straat in een stad) (*dwarsstraat* zijstraat die dwars op een hoofdstraat uitkomt) (-) (*voorstraat* hoofdstraat (meestal als plaatselijk toponiem)) (*achterstraat* 1. straat achter een hoofdstraat; 2. straat in een achterbuurt) (*woonstraat* straat met ten gerieve van de bewoners sterk beperkt verkeer)
- lemma Koenen 1992: 1. geplaveide weg, voornamelijk tussen twee rijen huizen in stad of dorp; 2. de twee rijen huizen; 3. de bewoners (-) (-) (-) (*dwarsstraat* straat die dwars op een hoofdstraat uitloopt) (-) (-) (-) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. geplaveide weg, vnl. tussen twee rijen huizen in stad of dorp; 2. de twee rijen huizen; 3. de bewoners (-) (-) (-) (*dwarsstraat* straat die dwars op een hoofdstraat uitloopt) (-) (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 2015: *straat*[1] 1. openbare, gebaande weg, m.n. verharde weg tussen de rijen huizen in een bebouwde kom; 2. dubbele lange rij huizen, door een geplaveide weg van elkaar gescheiden; 3. (metonymisch) inwoners van een straat[1] (2) (*hoofdstraat* voornaamste straat of een van de belangrijkste straten van een stad of dorp) (-) (*stadsstraat* straat in een stad) (*dwarsstraat* zijstraat die dwars op een hoofdstraat uitkomt) (-) (*voorstraat* hoofdstraat (meestal als plaatselijk toponiem)) (*achterstraat* 1. straat achter een hoofdstraat; 2. straat in een achterbuurt) (*woonstraat* straat met ten gerieve van de bewoners sterk beperkt verkeer)
- etymologie: Het leenwoord *straat*, al aangetroffen in Oudnederlandse teksten uit de tiende eeuw, is ontleend aan het Latijnse *(via) strata* 'geplaveide weg'. In tegenstelling tot de vooral verbindende *weg* is er hier bijna altijd ook sprake van een ontsluitende functie, waarbij er gebouwen langs de straat staan. In de samenstelling *hoofdstraat* zien we het erfwoord *hoofd*, Oudnederlands *hovit*, uit Proto-Germaans **hab-ud-*, dat een onduidelijke herkomst heeft. *Hoofdstraat* is voor het eerst aangetroffen in de vijftiende eeuw, maar bestond waarschijnlijk al langer als straatnaam. De samenstelling *verkeersstraat* is voor het eerst aangetroffen in 1896.

supermarkt

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: zelfbedieningszaak met (hoofdzakelijk) een grote verscheidenheid aan levensmiddelen (met een vloeroppervlak van 800 à 2500 m^2)
- lemma Koenen 1992: warenhuis, *bet* 1, met zelfbediening, voor levensmiddelen, voor kleding enz.
- lemma Koenen 2006: grote zelfbedieningswinkel, m.n. voor levensmiddelen en huishoudelijke producten
- lemma Van Dale 2015: zelfbedieningszaak met (hoofdzakelijk) een grote verscheidenheid aan levensmiddelen (met een vloeroppervlak van 800 à 2500 m^2)
- etymologie: *Supermarkt* is voor het eerst aangetroffen in 1948. Het is een leenvertaling van Amerikaans-Engels *supermarket* 'zelfbedieningszaak', letterlijk 'superieure markt' (voor het eerst aangetroffen in 1933).

tentoonstellingsterrein

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: *tentoonstellingsterrein*
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: *tentoonstellingsterrein*
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -
- etymologie: De samenstelling *tentoonstellingsterrein* is voor het eerst aangetroffen in 1894. Het aan elkaar geschreven woord *tentoonstelling* werd in de negentiende eeuw populair, onder andere door de verschillende wereldtentoonstellingen sinds 1851. Het leenwoord *terrein* is in de zeventiende eeuw ontleend aan het Franse *terrain* 'stuk grond' (uit Latijn *terrenum* 'akker', afgeleid van *terra* 'aarde').

tramremise (remise)

- lemma Van Dale 1914: - (*remise* koetshuis; inz. stalling en wagenloods eener trammaatschappij
- lemma Koenen 1916: - (*remise* zending, overmaking, bijzonder van geld, waren, wissels, enz.; uitstel, nalating; inzet in sommige spelen, ook : onbeslist gebleven schaakpartij; verder: schuur, bewaarplaats, bijzonder voor wagens, enz.; tramwagen- of koetshuis)
- lemma Van Dale 1961: *tramremise* (*remise* 5. koetshuis; inz. wagenloods voor openbare vervoermiddelen)
- lemma Koenen 1966: *tramremise* (*remise* 4. wagenloods, m.n. voor tramwagens enz.)
- lemma Van Dale 1992: *tramremise* (*remise* 5. koetshuis; – bergplaats voor een of meer voertuigen; – wagenloods voor openbare (stads)vervoermiddelen (in 't bijz. voor treinen, bussen en tramwagens))
- lemma Koenen 1992: *tramremise* (*remise* 4. wagenloods, inz. voor tramwagens enz.)
- lemma Koenen 2006: *tramremise* (*remise* 4. wagenloods, m.n. voor tramwagens enz.)
- lemma Van Dale 2015: - (*remise* 5. koetshuis; 6. bergplaats voor een of meer voertuigen; 7. wagenloods voor openbare (stads)vervoermiddelen (m.n. voor treinen, bussen en tramwagens))
- etymologie: De samenstelling *tramremise* is voor het eerst aangetroffen in 1882. *Tram* is voor het eerst aangetroffen in 1879 en ontleend aan het Engels. In die taal betekende het oorspronkelijk 'rail, houten lat', een ontlening aan het Middelnederlandse *trame* 'balk'. De eerste *trams* waren over latten rijdende wagentjes in ijzermijnen. Vanaf 1870 kwamen in veel steden ijzeren rails in het wegdek te liggen, waarover paarden koetsen konden voorttrekken. Vanaf 1877 werd geëxperimenteerd met stoomtrams. Het woord remise is in de betekenis 'stalling voor voertuigen' in de tweede helft van de achttiende eeuw ontleend aan het Franse *remise*, het verzelfstandigd verleden deelwoord van *se remettre* 'zich terugtrekken'.

tuinstad

- lemma Van Dale 1914: stad waarvan alle huizen tuinen of tuintjes voor of rondom zich hebben, bebouwd park
- lemma Koenen 1916: een volgens vast plan gebouwde kolonie van meer of minder groote woningen met tuintjes
- lemma Van Dale 1961: stad of stadswijk in open bebouwing, met veel eengezinshuizen, te midden van tuinen en geboomte
- lemma Koenen 1966: stad, stadswijk, te midden van tuinen en parken
- lemma Van Dale 1992: stad of stadswijk in open bebouwing, met veel eengezinshuizen, te midden van tuinen en geboomte

- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: stad of stadswijk in open bebouwing, met veel eengezinshuizen, te midden van tuinen en geboomte, gebaseerd op de tuinstadgedachte
- etymologie: *Tuinstad* is een leenvertaling van het Engelse *garden city*, een term die geïntroduceerd werd door de Engelse journalist en stedebouwkundige E. Howard in 1898. Naar zijn ideeën verrezen na de eeuwwisseling de tuinsteden Letchworth en Welwyn. Zijn boek *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform* uit 1898 (herdrukt in 1902 als *Garden Cities of To-morrow*) kreeg grote invloed, in Nederland met name in de jaren tien en twintig. Het woord *tuinstad* is in het Nederlands voor het eerst in deze betekenis aangetroffen in 1911. Later kreeg in het Nederlands het kleinschaliger *tuindorp* of *tuinwijk* hiervoor de overhand en ging de betekenis van *tuinstad* in het stedebouwkundig jargon over naar 'naoorlogse, modernistische woonwijk' met open bebouwing; getuige de woordenboeken heeft deze betekenis het alledaagse spraakgebruik echter niet gehaald. Voor de etymologie van *stad* zie aldaar.

tunnel

- lemma Van Dale 1914: onderaardsche kokervormige weg
- lemma Koenen 1916: onderbergsche spoorgang; ondergrondsche gang bij groote of drukke stations, ook onder rivieren
- lemma Van Dale 1961: 1. kunstmatig aangelegde, onderaardse of door een berg geboorde kokervormige doorgang
- lemma Koenen 1966: een ondergrondse gang voor een weg, b.v. door bergen, bij stations, rivieren enz.
- lemma Van Dale 1992: 1. kunstmatig aangelegde, onderaardse of door een berg geboorde kokervormige doorgang
- lemma Koenen 1992: een ondergrondse gang voor een weg, bijv. door bergen, bij stations, rivieren enz.
- lemma Koenen 2006: een ondergrondse gang voor een weg, bijv. door bergen, bij stations, rivieren enz.
- lemma Van Dale 2015: 1. kunstmatig aangelegde, onderaardse of door een berg geboorde kokervormige doorgang
- etymologie: *Tunnel* is rond 1800 ontleend aan het Engelse *tunnel* 'ondergrondse doorgang', dat eerder al 'buis' betekende, net als het Middelfranse bronwoord *tonel*, een verkleinwoord van *tonne* 'vat, ton'.

twee-onder-een-kapwoning

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: elk van twee aaneengebouwde huizen met één doorlopend dak
- lemma Van Dale 2015: (Nederlands-Nederlands) woning samen met één andere onder een doorlopend dak is gebouwd
- etymologie: *Twee onder een kap* is – zij het dus los – voor het eerst aangetroffen in een krant uit 1867, in het citaat "te huur [...] twee onder één kap, vóór vijf jaren nieuw gebouwde huizen". Daarna kwam de combinatie spaarzaam voor vanaf de jaren tien en pas regelmatig vanaf eind jaren dertig. De eerste vindplaats in een woordenboek is in de *Bouwkundige Encyclopedie* uit 1955 (deel 2, p. 442) in het citaat "of zij [de eengezinshuizen] als enkele of twee onder één kap moeten worden

gebouwd" (geciteerd in het WNT). De vaste verbinding *twee onder een kap woning* is los voor het eerst aangetroffen in 1965, als twee-onder-een-kapwoning in 1969. Het woord *kap* is in de betekenis 'hoofddeksel' ontleend aan Laatlatijn *cappa*. Al in het Middelnederlands ontstonden afgeleide betekenissen, waaronder 'bedekking van een gebouw' (voor het eerst aangetroffen in 1468-1497). Voor de etymologie van *woning* zie aldaar.

vertoefruimte

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -
- etymologie: De vreemde samenstelling *vertoefruimte* is slechts viermaal aangetroffen in kranten, waarvan drie keer in 1968-1969 en een keer in 1990 (in een artikel over de Bijlmermeer). Het inmiddels verouderde werkwoord *vertoeven* is in de betekenis 'wachten, verblijven' voor het eerst aangetroffen in 1390-1400, en een afleiding van het werkwoord *toeven* '(ver)blijven, tegenhouden' (voor het eerst aangetroffen in 1265-1270). *Ruimte* is een vijftiende-eeuwse afleiding met *-te* van het bijvoeglijk naamwoord *ruim*, ontwikkeld uit Proto-Germaans **rūma-* 'wijd'.

villa

- lemma Van Dale 1914: lusthuis, landelijk gelegen heerenhuis
- lemma Koenen 1916: buitenhuis, landelijk gelegen heerenhuis
- lemma Van Dale 1961: landhuis; oorspr. ben. voor het buitenverblijf der aanzienlijke Romeinen; thans alg. naam voor een vrijstaand aanzienlijk woonhuis, niet in een stad gelegen, of althans slechts aan de rand daarvan
- lemma Koenen 1966: buiten, landelijk gelegen heerenhuis
- lemma Van Dale 1992: 1. (hist.) buitenverblijf van de aanzienlijke Romeinen, syn. *landhuis*; 2. vrijstaand, aanzienlijk woonhuis (vooral landelijk gelegen of in een parkachtige stadswijk)
- lemma Koenen 1992: buiten, landelijk gelegen, vrijstaand herenhuis; *thans ook*: min of meer rustig gelegen woonhuis
- lemma Koenen 2006: landelijk gelegen, vrijstaand herenhuis; buiten; *nu ook*: min of meer rustig gelegen, groot woonhuis
- lemma Van Dale 2015: 1. landgoed, buitenverblijf van de aanzienlijke Romeinen, synoniem *landhuis*; 2. gesloten hoeve in Zuid-Limburg; 3. vrijstaand, aanzienlijk woonhuis (vooral landelijk gelegen of in een parkachtige stadswijk)
- etymologie: Het leenwoord *villa* is in de betekenis 'landhuis' voor het eerst aangetroffen in 1816 en ontleend aan Latijn *villa* 'landgoed' (een afleiding van *vīcus* 'wijk', het bronwoord van ons woord *wijk*), maar sterk beïnvloed door Italiaans *villa* 'landgoed' (en ook zo uitgesproken).

vizier

- lemma Van Dale 1914: 1. *vizier* helmmasker, helmklep; – (art.) vizierkeep en vizierkorrel aan den mond van een kanon, een geweer enz. geplaatst, waar men langs ziet om te mikken, te richten ; het loodrecht staande metalen plaatje aan een *diopter* of *vizierliniaal*
- lemma Koenen 1916: schuif, klep in den helm der ridders om het gelaat te beschutten of te verbergen

- lemma Van Dale 1961: 1. *vizier* 1. klep of schuif ter afsluiting van de openingen van een helm; 2. inrichting of toestel op de loop van een schietwapen waar men langs of door ziet om te mikken, te richten; 3. schermpje met gat, waarover een kruisdraad gespannen, als optisch richtmiddel
- lemma Koenen 1966: II. *vizier* 1. helmklep, schuif vóór in de helm der ridders; 2. richttoestel op de loop van vuurwapens
- lemma Van Dale 1992: [1]*vizier* 1. klep of schuif ter afsluiting van de openingen van een helm; 2. met gaas bedekte opening in een bijenkap of -masker; – kijkgat (in verschillende toepassingen); richtmiddel, 3. inrichting of toestel op de loop van een schietwapen waar men langs of door ziet om te mikken, te richten; 4. schermpje met gat, waarover een kruisdraad gespannen, als optisch richtmiddel
- lemma Koenen 1992: 2 *vizier* 1. helmklep, schuif vóór in de helm vd ridders; 2. richttoestel op de loop van vuurwapens
- lemma Koenen 2006: [2]*vizier* 1. (hist) schuif vóór in de helm van ridders; 2. richttoestel op de loop van vuurwapens
- lemma Van Dale 2015: *vizier*[1] 1. klep of schuif ter afsluiting van de openingen van een helm; 2. met gaas bedekte opening in een bijenkap of -masker; a. kijkgat (in verschillende toepassingen); richtmiddel, 3. inrichting of toestel op de loop van een schietwapen waar men langs of door ziet om te richten; 4. schermpje met gat, waarover een kruisdraad gespannen, als optisch richtmiddel
- etymologie: *Vizier* is rond 1400 voor het eerst aangetroffen in de betekenis 'helmklep' en in 1650 in de betekenis 'doorzicht'. Het is ontleend aan Frans *visière* 'helmklep', eerder al 'richtmiddel op een vuurwapen', een afleiding van *vis* 'gezicht(svermogen)', ontwikkeld uit Latijn *vīsus*, bij *vidēre* 'zien'.

volkshuis

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: gebouw voor ontspanning en ontwikkeling ten dienste van de volksklasse
- lemma Koenen 1966: gebouw voor ontwikkeling en ontspanning van het volk
- lemma Van Dale 1992: 1. gebouw voor ontspanning en ontwikkeling ten dienste van de volksklasse; 2. (gew.) ouderlijk huis
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: 1. gebouw voor ontspanning en ontwikkeling ten dienste van de volksklasse; 2. (niet algemeen) ouderlijk huis
- etymologie: De samenstelling *volkshuis* is als 'gebouw met sociaaleconomische voorzieningen voor de arbeidersklasse' voor het eerst aangetroffen in 1872, toen in Jolimont in België een eerste volkshuis werd geopend. Het eerste volkshuis in Nederland werd in 1892 geopend in de Amsterdamse Jordaan (Ons Huis). Het bekendste voorbeeld stond vanaf 1899 in Brussel; het *Maison du Peuple* ontworpen door V. Horta (gesloopt in 1965). Het woord *volk* is voor het eerst aangetroffen in de tiende eeuw en gaat terug op Proto-Germaans **fulk*a-. Voor de etymologie van *huis* zie aldaar.

volksklassehuis

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: -
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: -

– etymologie: Deze samenstelling *volksklassehuis* is geen enkele keer in kranten aangetroffen, op twee publicaties van het Plan Zuid na. Het woord *volksklasse* is voor het eerst aangetroffen in 1810. Het woord *volk* is voor het eerst aangetroffen in de tiende eeuw en gaat terug op Proto-Germaans **fulka*-. *Klasse* betekende sinds halverwege de achttiende eeuw 'maatschappelijke rang', eerder al 'categorie', 'schoolklas' (ook als verkorting *klas*) en 'groep', en is (mogelijk herhaaldelijk) ontleend aan Frans *classe*, dat teruggaat op Latijn *classis* 'groep, schoolklas'. Voor de etymologie van *huis* zie aldaar.

voorziening

– lemma Van Dale 1914: het voorzien
– lemma Koenen 1916: -
– lemma Van Dale 1961: 1. het voorzien; 2. wat men doet om in iets voorzien
– lemma Koenen 1966: 1. het voorzien; 2. wat men doet om in iets te voorzien, maatregel
– lemma Van Dale 1992: 1. het voorzien; 2. het treffen van bepaalde maatregelen (om iets te verhelpen, te regelen); 3. maatregel, middel om in iets te voorzien, syn. *faciliteit*; – instelling, dienst die in bep. behoeften voorziet
– lemma Koenen 1992: . het voorzien (van); 2. wat men doet om in iets te voorzien, maatregel, (hulp) middel, toerusting
– lemma Koenen 2006: 1. het voorzien (van); 2. *voorzieningen* wat men doet om in iets te voorzien, maatregel, (hulp)middel, toerusting
– lemma Van Dale 2015: 1. het voorzien of voorzien worden van wat nodig is; 2. het treffen van bepaalde maatregelen (om iets te voorkomen, te verhelpen, te regelen); 3. maatregel, middel om in een behoefte te voorzien, om iets te regelen, te verhelpen, te beschermen, te beveiligen, synoniem *faciliteit*; 4. instelling, dienst die in bep. behoeften voorziet
– etymologie: *Voorziening* is afgeleid van het werkwoord *voorzien* in de betekenis 'zorgen voor' (letterlijk 'van tevoren beschouwen en maatregelen nemen'). De betekenis 'zaak of instelling die in bepaalde behoefte voorziet' van *voorzieningen* (dus in het meervoud) is waarschijnlijk ontstaan omstreeks 1800 en voor het eerst aangetroffen in de combinatie *militaire voorzieningen* in 1822.

vrijstaand

– lemma Van Dale 1914: -
– lemma Koenen 1916: -
– lemma Van Dale 1961: vrijstaand alleen staand, niet vastgebouwd aan iets anders: *een vrijstaand huis*
– lemma Koenen 1966: alleenstaand: *een vrijstaand huis*
– lemma Van Dale 1992: -
– lemma Koenen 1992: alleenstaand: *een vrijstaand huis*
– lemma Koenen 2006: alleenstaand: *een vrijstaand huis*
– lemma Van Dale 2015: alleenstaand: *een vrijstaand huis*
– etymologie: Het bijvoeglijk naamwoord *vrijstaand* is voor het eerst aangetroffen in 1844 (in combinatie met *woonhuis*) en is afgeleid van het werkwoord *vrijstaan*, gevormd uit *vrij* en *staan* (en hier ook zo opgevat; voor het eerst aangetroffen in 1602 in de betekenis 'geoorloofd zijn').

waterloop

– lemma Van Dale 1914: richting van het water in zijn loop; watergang
– lemma Koenen 1916: -
– lemma Van Dale 1961: 1. het lopen of de bewegingsrichting van water; 2. stroom, wetering; (inz.) beek
– lemma Koenen 1966: 1. richting van stromend water; 2. wetering

- lemma Van Dale 1992: 1. het lopen of de bewegingsrichting van water; 2. stroom, wetering; – (in 't bijz.) beek
- lemma Koenen 1992: 1. richting van stromend water; 2. wetering
- lemma Koenen 2006: 1. richting van stromend water; 2. wetering
- lemma Van Dale 2015: 1. het lopen of de bewegingsrichting van water; 2. stroom, wetering; a. (in 't bijzonder) beek
- etymologie: De samenstelling *waterloop* is voor het eerst aangetroffen in 1288 in de betekenis 'afwateringssloot'. *Loop* heeft hier als afleiding van *lopen* de betekenis 'doorgang' (voor het eerst aangetroffen als toponymisch element in 822-842).

weg (verkeersweg) (snelweg) (autoweg) (rijksweg) (hoofdweg) (ontsluitingsweg)

- lemma Van Dale 1914: 1. pad, gebaand gedeelte gronds (geschikt om beloopen of bereden te worden); inz. tot verbinding van twee plaatsen (*verkeersweg* groote weg voor het verkeer) (-) (-) (*rijksweg* weg door het rijk (aangelegd en) onderhouden) (-) (-)
- lemma Koenen 1916: baan, straat, pad (*verkeersweg* groote weg voor het handelsverkeer) (-) (-) (*rijksweg* weg door het rijk aangelegd en onderhouden) (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: 1. (concr.) smalle strook grond in een landschap, gebruikt en geschikt gemaakt voor het verkeer, de verbinding van de ene plaats tot de andere (*verkeersweg* weg waarlangs het verkeer (voornamelijk) gaat) (*snelweg* weg voor het snelverkeer) (*autoweg*) (*rijksweg* weg die door het Rijk wordt (aangelegd), beheerd en onderhouden; weg die deel uitmaakt van het Rijkswegenplan) (*hoofdweg* voornaamste weg; grote weg, waarop het verkeer voorrang heeft) (-)
- lemma Koenen 1966: 1. gebaande strook grond, geschikt gemaakt voor het verkeer (*verkeersweg*) (-) (-) (*rijksweg* weg, door het rijk aangelegd en onderhouden) (*hoofdweg* voornaamste weg) (-)
- lemma Van Dale 1992: [1]*weg* 1. smalle strook grond in een landschap, gebruikt en geschikt gemaakt voor het verkeer, de verbinding van de ene plaats tot de andere (*verkeersweg* weg waarlangs het verkeer (voornamelijk) gaat) (*snelweg* weg voor het snelverkeer) (*autoweg* (in 't alg.) weg voor verkeer met auto's; – (als verkeerstechn. term) naam voor wegen waarvan de hoofdrijbaan of hoofdrijbanen uitsluitend toegankelijk is (zijn) voor motorvoertuigen die een grotere snelheid dan 40 km per uur kunnen en mogen bereiken, en waarop in het alg. geen particuliere uitwegen aangesloten zijn) (*rijksweg* weg die door het Rijk wordt aangelegd, beheerd en onderhouden, weg die deel uitmaakt van het Rijkswegenplan) (*hoofdweg* voornaamste weg; – grote weg waarop het gemotoriseerde verkeer voorrang heeft; – hoofdverkeersweg met gelijkvloerse kruisingen) (-)
- lemma Koenen 1992: 1 *weg* 1. gebaande strook grond, geschikt gemaakt voor het verkeer (-) (*snelweg* autosnelweg) (-) (*rijksweg* weg, door het rijk aangelegd en onderhouden) (*hoofdweg* voornaamste weg) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. voor verkeer geschikt gemaakte strook grond (-) (*snelweg* autosnelweg) (-) (*rijksweg* door het rijk aangelegde en onderhouden weg) (*hoofdweg* voornaamste weg) (-)
- lemma Van Dale 2015: *weg*[1] 1. smalle strook grond in een landschap, gebruikt en geschikt gemaakt voor het verkeer, de verbinding van de ene plaats tot de andere (*verkeersweg* weg waarlangs het verkeer (voornamelijk) gaat) (*snelweg* 1. autosnelweg) (*autoweg* (in 't algemeen) weg voor verkeer met auto's; a. (als verkeerstechnische term) weg die uitsluitend toegankelijk is voor snelle motorvoertuigen (in Nederland motorvoertuigen die een grotere snelheid dan 50 km per uur kunnen en mogen bereiken), en waarop in het algemeen geen particuliere uitwegen aangesloten zijn) (*rijksweg* weg die door de rijksoverheid wordt aangelegd, beheerd en onderhouden, antoniem: *provinciale weg*) (*hoofdweg* 1. voornaamste weg; a. grote weg waarop het gemotoriseerde verkeer voorrang heeft; b. hoofdverkeersweg met gelijkvloerse kruisingen) (-)
- etymologie: Het erfwoord *weg* duidt in het Nederlands al eeuwen de meest neutrale verkeersruimte aan. De oorspronkelijke betekenis is 'reis' en van daaruit is de ruimtelijke betekenis 'pad' ontstaan (het woord komt van het Proto-Germaanse **wega-*, een afleiding van de Proto-Indo-Europese wortel

*ueg^{h}- ‘bewegen, rijden’). In de samenstelling *verkeersweg* zien we het woord *verkeer*, een afleiding van het werkwoord *verkeren* ‘zich bevinden, omgaan met’, uit *ver-* (dat verwijdering of verplaatsing uitdrukt) en *keren* ‘draaien’ (Proto-Germaans **karjan-*, Proto-Indo-Europees wortel onbekend). *Verkeer* betekende oorspspronkelijk algemeen ‘omgang’, de huidige infrastructurele betekenis is voor het eerst aangetroffen in 1858, en *verkeersweg* zelf in 1900. In de samenstelling *snelweg* (voor het eerst aangetroffen in 1953) zien we het bijvoeglijk naamwoord *snel*, dat teruggaat op Proto-Germaans **snella-*.

welzijn

- lemma Van Dale 1914: welvaart, geluk, voorspoed; goede gezondheid
- lemma Koenen 1916: welstand, gezondheid
- lemma Van Dale 1961: welvaren, goede gezondheid
- lemma Koenen 1966: 1. welvaart, voorspoed; 2. welstand, gezondheid
- lemma Van Dale 1992: goede lichamelijke en geestelijke gezondheid, thans m.n. het zich welbevinden in onstoffelijk opzicht, syn. *welvaren*
- lemma Koenen 1992: 1. welvaart, voorspoed; 2. welstand, gezondheid
- lemma Koenen 2006: 1. welvaart, voorspoed; 2. welstand, gezondheid;
- lemma Van Dale 2015: goede lichamelijke en geestelijke gezondheid, thans m.n. het zich welbevinden in onstoffelijk opzicht
- etymologie: *Welzijn* is voor het eerst aangetroffen in 1576 en gevormd uit *wel* ‘goed’ (Proto-Germaans **welō-*, een afleiding van Proto-Indo-Europees **uelh$_{1}$-* ‘kiezen, willen’) en het zelfstandig gebruikte werkwoord *zijn*.

wijk (woonwijk) (stadswijk)

- lemma Van Dale 1914: *wijk*^{2} gedeelte eener stad, buurt; groep van straten; afdeeling (-) (*stadswijk* wijk, afdeeling eener stad)
- lemma Koenen 1916: afdeeling van een stad; buurt (-) (*stadswijk* wijk of afdeeling eener stad)
- lemma Van Dale 1961: 1. gedeelte van een stad dat ruimtelijk min of meer een afgesloten geheel vormt, of met betr. tot enige indeling: *wijk is een ruimer begrip dan buurt*; stadsdeel in ‘t alg. (*woonwijk* stadsgedeelte dat in de eerste plaats tot bewoning dient) (*stadswijk* wijk, kwartier, afdeling van een stad)
- lemma Koenen 1966: III. *wijk* 1. afdeling van een gemeente; ook: de bewoners ervan; buurt (*woonwijk* stadsdeel, hoofdzakelijk uit woonhuizen bestaand) (*stadswijk* wijk v. e. stad)
- lemma Van Dale 1992: ^{2}*wijk* 1. gedeelte van een plaats dat ruimtelijk min of meer een afgesloten geheel vormt, of m.betr.t. enige indeling: *wijk is een ruimer begrip dan buurt*; stadsdeel in ‘t alg. (*woonwijk* stadsgedeelte dat in de eerste plaats tot bewoning dient) (*stadswijk* wijk, kwartier, afdeling van een stad)
- lemma Koenen 1992: 2 *wijk* deel ve stad of groot dorp; de bewoners ervan; afdeling in het algemeen (*woonwijk* stadsdeel hoofdzakelijk uit woonhuizen bestaand) (-)
- lemma Koenen 2006: ^{2}*wijk* deel ve stad of groot dorp; de bewoners ervan; afdeling in het algemeen (*woonwijk* stadsdeel dat vnl. uit woonhuizen bestaat) (*stadswijk* wijk ve stad)
- lemma Van Dale 2015: *wijk*^{2} 1. gedeelte van een plaats dat ruimtelijk min of meer een afgesloten geheel vormt, ook wel stadsdeel in het algemeen, synoniem *kwartier: wijk is een ruimer begrip dan buurt*; 2. rayon (*woonwijk* stadsgedeelte dat in de eerste plaats tot bewoning dient) (*stadswijk* wijk, kwartier, afdeling van een stad)
- etymologie: *Wijk* is met de betekenis ‘nederzetting, dorp’ al in de Romeinse tijd ontleend aan het Latijnse *vīcus* ‘dorp, wijk, groep huizen’, dat verwant is met *vīlla* ‘landgoed’, en is tot en met de dertiende eeuw alleen aangetroffen in toponiemen. Rond 1300 werd het in de betekenis ‘deel van een

stad' opnieuw ontleend aan het middeleeuws-Latijnse *vicus* 'wijk, straat' en in het Nederlands voor het eerst aangetroffen in 1336-1339.

winkel

- lemma Van Dale 1914: huis of gedeelte van een huis waar voorwerpen te koop zijn, magazijn; werkplaats der ambachtslieden, fabriek
- lemma Koenen 1916: verkoopplaats of -huis
- lemma Van Dale 1961: (veroud.) hoek; 2. huis of gedeelte van een huis waar koopwaren in het klein verkocht worden; 3. werkplaats van een ambachtsman
- lemma Koenen 1966: 1. (vero.) hoek; 2. verkoopplaats; huis, gedeelte v. e. huis waar koopwaren verkocht worden; 3. werkplaats van ambachtslieden
- lemma Van Dale 1992: 1. (veroud.) hoek; 2. gebouw, huis of gedeelte daarvan waar koopwaren in het klein verkocht worden; 3. werkplaats van een ambachtsman
- lemma Koenen 1992: 1. hoek; 2. verkoopplaats; huis, gedeelte ve huis waar koopwaren verkocht worden; 3. bedrijf, werkkring, zaak
- lemma Koenen 2006: 1. (vero.) hoek; 2. verkoopplaats; huis, gedeelte ve huis waar koopwaren verkocht worden; 3. bedrijf, werkkring, zaak
- lemma Van Dale 2015: 1. (verouderd) hoek; 2. gebouw, huis of gedeelte daarvan waar koopwaren in het klein verkocht worden, antoniem: *woonhuis*; 3. werkplaats van een ambachtsman
- etymologie: Het erfwoord *winkel* heeft zich ontwikkeld uit Proto-Germaans **winkila-* dat 'hoek' betekende; dit is in het Nederlands nog herkenbaar in de samenstelling *winkelhaak* 'gereedschap om rechte hoeken af te zetten'. De tegenwoordige betekenis 'verkoopplaats' is karakteristiek voor het Nederlands, het Nederduits en het Fries en is in de dertiende eeuw ontwikkeld uit 'hoek waar de koopwaar was opgesteld of verkocht werd'.

winkelgalerij (galerij)

- lemma Van Dale 1914: rij winkels in eene passage (*galerij* lange overdekte gang, met of zonder zuilen en bogen, buiten langs of door een gebouw loopende, zuilengang)
- lemma Koenen 1916: - (*galerij* zuilenloopgang; lange, overdekte, door zuilen ondersteunde gang rondom een gebouw, ook, mijngang)
- lemma Van Dale 1961: galerij met winkels, passage (galerij (waarnaast de verbast. *gaanderij*) 1. lange, overdekte gang, met of zonder zuilen en bogen, buiten langs of door een gebouw lopende, zuilengang; verwulfde gang in een gebouw; omloop of gang aan de buitenzijde van een toren, trans; (in Oost-Indië) veranda, open hal om een huis; 2. omloop, verheven tribune in een openbaar gebouw, kerk, schouwburg enz., gewoonlijk met een borstwering voorzien of door een zuilengang omgeven)
- lemma Koenen 1966: rij winkels in een passage (*galerij* 1. lange, door zuilen ondersteunde gang rondom een gebouw)
- lemma Van Dale 1992: galerij met winkels, reeks winkels langs of ter weerszijden van een voetweg (galerij 1. (lange) overdekte gang met zuilen en bogen, die buiten langs of door een gebouw loopt, syn. *zuilengang*; 2. omloop of gang aan de buitenzijde van een toren, syn. *trans*; 3. (in Ind.) open hal om een huis, syn. veranda; 4. verheven tribune in een openbaar gebouw, kerk, schouwburg enz., gewoonlijk van een borstwering voorzien of door een zuilengang afgeschoten, syn. *omloop*)
- lemma Koenen 1992: winkels in een passage (*galerij* 1. lange, overdekte, door zuilen ondersteunde gang rondom een gebouw: *winkelgalerij* overdekte openbare voetgangersweg met winkels)
- lemma Koenen 2006: winkels in een passage (*galerij* 1. lange, overdekte, door zuilen ondersteunde gang aan de buitenkant ve gebouw: *winkelgalerij* overdekte openbare voetgangersweg met winkels)
- lemma Van Dale 2015: galerij (1) met winkels (*galerij* 1. overdekte gang, die buiten langs of door een gebouw loopt, gewoonlijk met arcaden aan de kant van de straat, het plein, de hof enz. of aan beide

kanten, zoals in het geval van een vrijstaande galerij, synoniem *zuilengang*, vergelijk *arcade*, *colonnade*; 2. gang met zuilen en bogen aan een gevel op een verdieping, buiten of binnen het gevelvlak, soms uitgespaard in de muur, zoals bij een dwerggalerij; 3. (Belgisch-Nederlands) galerie; 4. (in Indië, Surinaams-Nederlands) veranda; 5. verheven tribune in een openbaar gebouw, kerk, schouwburg enz., gewoonlijk van een borstwering voorzien; [...] 8. passage (7))

- etymologie: In de samenstelling *winkelgalerij*, pas aangetroffen in de tweede helft van de negentiende eeuw, zien we de woorden *winkel* en *galerij*. Het erfwoord *winkel* heeft zich ontwikkeld uit Proto-Germaans **winkila-* dat 'hoek' betekende; dit is in het Nederlands nog herkenbaar in de samenstelling *winkelhaak* 'gereedschap om rechte hoeken af te zetten'. De tegenwoordige betekenis 'verkoopplaats' is karakteristiek voor het Nederlands, het Nederduits en het Fries en is in de dertiende eeuw ontwikkeld uit 'hoek waar de koopwaar was opgesteld of verkocht werd'. Het leenwoord *galerij* is in de vijftiende eeuw ontleend aan het Franse *galerie* 'lange, overdekte gang' , eerder 'voorportaal van een kerk, bestemd voor leken'. Het gaat via middeleeuws-Latijn *galeria* terug op *galilaea*, genoemd naar de Bijbelse landstreek *Galilea*, waar minder gelovige joden gewoond zouden hebben.

woning (eengezinswoning) (tweegezinswoning) (meergezinswoning)

- lemma Van Dale 1914: verblijfplaats, huis (of deel van een huis), waarin men voorgoed verblijf houdt, domicilie (-) (-) (-)
- lemma Koenen 1916: huis, verblijf (-) (-) (-)
- lemma Van Dale 1961: plaats om in te wonen, huis of deel van een huis waarin men zijn vast verblijf houdt (*eengezinswoning* huis dat voor bewoning door één gezin bestemd is (juister *eengezinshuis*)) (*tweegezinswoning* woning ingericht om door twee gezinnen bewoond te worden) (-)
- lemma Koenen 1966: 1. huis, verblijf; 2. domicilie (*eengezinswoning* huis, berekend op bewoning door één gezin) (*tweegezinswoning* voor twee gezinnen ingerichte woning) (-)
- lemma Van Dale 1992: 1. huis of deel van een huis waarin men woont; 2. wettelijke woonplaats, syn. *domicilie* (*eengezinswoning* huis dat voor bewoning door één gezin bestemd is) (*tweegezinswoning* woning ingericht om door twee gezinnen bewoond te worden) (*meergezinswoning* woonhuis waarin twee of meerdere woningen geheel of gedeeltelijk boven elkaar zijn gelegen)
- lemma Koenen 1992: 1. huis, verblijf; 2. domicilie (*eengezinswoning* huis, berekend op bewoning door één gezin, dus zonder onder- of bovenburen (en dikwijks met tuin)) (*tweegezinswoning* voor twee gezinnen ingerichte woning) (-)
- lemma Koenen 2006: 1. huis, verblijf; 2. domicilie (*eengezinswoning* huis, berekend op bewoning door één gezin, dus zonder onder- of bovenburen (en dikwijks met tuin)) (-) (-)
- lemma Van Dale 2015: 1. huis of deel van een huis waarin men woont; 2. wettelijke woonplaats, synoniem *domicilie* (*eengezinswoning* huis dat voor bewoning door één gezin bestemd is, antoniem: *tweegezinswoning*) (*tweegezinswoning* woning ingericht om door twee gezinnen bewoond te worden) (*meergezinswoning* woonhuis waarin twee of meerdere woningen geheel of gedeeltelijk boven elkaar zijn gelegen)
- etymologie: *Woning* is voor het eerst aangetroffen in de tiende eeuw (als *wonunga*) en is een afleiding van *wonen* met het achtervoegsel *-ing*. *Wonen* is eveneens voor het eerst in de tiende eeuw aangetroffen, in de betekenis 'gehuisvest zijn, verblijven'; de oorspronkelijke betekenis is waarschijnlijk 'tevreden zijn' (Proto-Germaans **wunēn-*, **wunōn-*, waarschijnlijk teruggaand op Proto-Indo-Europees **uenH-* 'begeren').

woonboot (woonark) (woonschip)

- lemma Van Dale 1914: - (-) (*woonschip*, *woonschuit* geheel of gedeeltelijk tot woning ingericht)
- lemma Koenen 1916: - (-) (-)

- lemma Van Dale 1961: - (*woonark* tot woonverblijf ingericht vaartuig) (*woonschip*, *woonschuit* geheel of gedeeltelijk tot woning ingericht schip)
- lemma Koenen 1966: - (*woonark* groot en luxueus ingericht woonschip) (*woonschip* als woning ingericht schip)
- lemma Van Dale 1992: woonark (*woonark* tot woonverblijf ingericht vaartuig; – grote woonboot) (*woonschip* geheel of gedeeltelijk tot woning ingericht schip)
- lemma Koenen 1992: woonark of woonschip (*woonark* op het water drijvend casco waarop een woning is gebouwd) (*woonschip* als woning ingericht schip)
- lemma Koenen 2006: woonark of woonschip (*woonark* op het water drijvend casco waarop een woning is gebouwd) (*woonschip* als woning ingericht schip)
- lemma Van Dale 2015: woonark (*woonark* tot woonverblijf ingericht vaartuig; a. grote woonboot) (*woonschip* geheel of gedeeltelijk tot woning ingericht schip)
- etymologie: De samenstellingen *woonschip*, *woonark* en *woonboot* zijn respectievelijk voor het eerst aangetroffen in 1840, 1883 en 1903. *Wonen* is voor het eerst aangetroffen in de tiende eeuw, in de betekenis 'gehuisvest zijn, verblijven'; de oorspronkelijke betekenis is waarschijnlijk 'tevreden zijn' (Proto-Germaans **wunēn-*, **wunōn-*, waarschijnlijk teruggaand op Proto-Indo-Europees **uenH-* 'begeren'). Het erfwoord *schip* is voor het eerst aangetroffen in 1083-1091 (teruggaand op Proto-Germaans **skipa-*), het Latijnse leenwoord *ark* in 1265-1270 (Latijn *arca* 'Noachs ark; ark van het verbond', een vertaling van Grieks *kībōtós* 'kist'), en het substraatwoord boot in 1293 (Proto-Germaans **baita-*).

woongebouw

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: bouwwerk dat een vrij groot aantal woningen in zich verenigt
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: bouwwerk dat bestaat uit een vrij groot aantal woningen
- lemma Koenen 1992: -
- lemma Koenen 2006: -
- lemma Van Dale 2015: bouwwerk dat bestaat uit een vrij groot aantal woningen
- etymologie: De samenstelling *woongebouw* is voor het eerst aangetroffen in 1802. *Wonen* is voor het eerst aangetroffen in de tiende eeuw, in de betekenis 'gehuisvest zijn, verblijven'; de oorspronkelijke betekenis is waarschijnlijk 'tevreden zijn' (Proto-Germaans **wunēn-*, **wunōn-*, waarschijnlijk teruggaand op Proto-Indo-Europees **uenH-* 'begeren'). Voor de etymologie van *gebouw* zie aldaar.

woongroep

- lemma Van Dale 1914: -
- lemma Koenen 1916: -
- lemma Van Dale 1961: -
- lemma Koenen 1966: -
- lemma Van Dale 1992: alleenstaanden of gezinnen die in één huis (met gemeenschappelijke ruimten) samenwonen, ten dele een gemeenschappelijke huishouding voeren en gemeenschappelijke (vaak politiek gerichte) bezigheden hebben
- lemma Koenen 1992: groep van samenwonenden, die gezamenlijk allerlei dagelijkse, huishoudelijke, familiale aangelegenheden verrichten, bijv. gezamenlijk eten, voor de kinderen zorgen
- lemma Koenen 2006: groep van samenwonenden, die gezamenlijk allerlei dagelijkse, huishoudelijke, familiale aangelegenheden verrichten, bijv. gezamenlijk eten, voor de kinderen zorgen

– lemma Van Dale 2015: alleenstaanden of gezinnen die in één huis (met gemeenschappelijke ruimten) samenwonen, ten dele een gemeenschappelijke huishouding voeren en gemeenschappelijke (vaak politiek gerichte) bezigheden hebben
– etymologie: De samenstelling *woongroep* is voor het eerst aangetroffen in 1924, in de betekenis 'verzameling bewoners'; de betekenis 'leefgemeenschap' is voor het eerst aangetroffen in 1962 en werd populair in de jaren zestig en zeventig. *Wonen* is voor het eerst aangetroffen in de tiende eeuw, in de betekenis 'gehuisvest zijn, verblijven'; de oorspronkelijke betekenis is waarschijnlijk 'tevreden zijn' (Proto-Germaans **wunēn-*, **wunōn-*, waarschijnlijk teruggaand op Proto-Indo-Europees **uenH-* 'begeren'). Groep is eind zestiende eeuw ontleend aan Italiaans gruppo 'verzameling', een woord van onduidelijke herkomst, misschien ontleend aan Germaans **kruppa-* 'kluwen, dot, prop'.

ziekenhuis

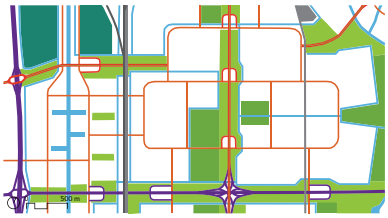
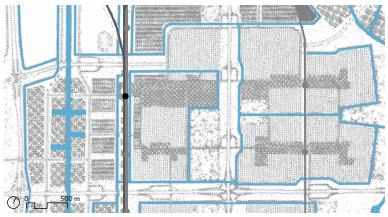
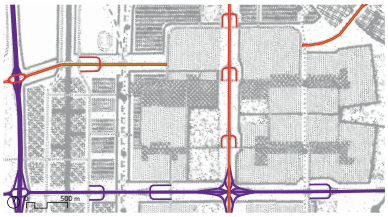
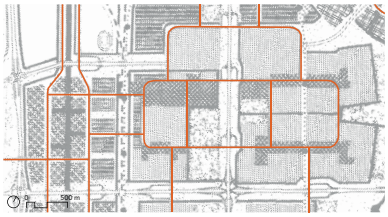
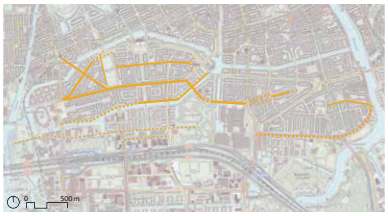
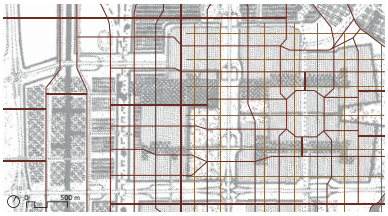
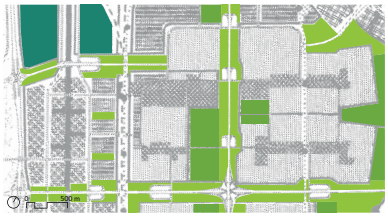
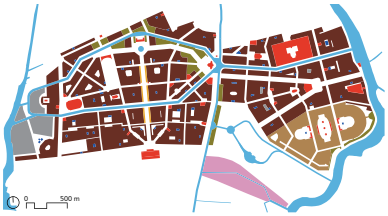
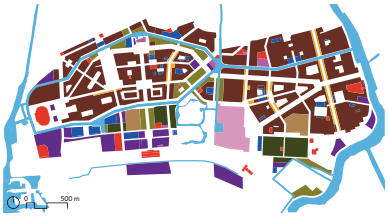
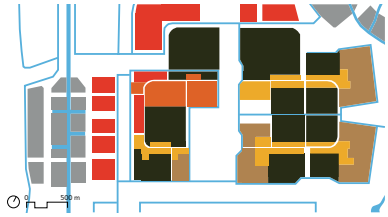
– lemma Van Dale 1914: gasthuis, hospitaal, inrichting ter verpleging van zieken
– lemma Koenen 1916: gasthuis, hospitaal
– lemma Van Dale 1961: gasthuis, hospitaal, inrichting ter verpleging van zieken en het gebouw daarvan
– lemma Koenen 1966: inrichting voor het verzorgen en verplegen van zieken
– lemma Van Dale 1992: irichting voor onderzoek, behandeling en verpleging van zieken en het gebouw daarvan, syn. *gasthuis*, *hospitaal*
– lemma Koenen 1992: inrichting voor het verplegen van zieken
– lemma Koenen 2006: inrichting voor het verplegen van zieken
– lemma Van Dale 2015: instelling voor onderzoek, behandeling en verpleging van zieken en het gebouw daarvan, synoniem *gasthuis*, *hospitaal*
– etymologie: De samenstelling *ziekenhuis* is voor het eerst aangetroffen in 1276-1300 in de Middelnederlandse vorm *siekhuus*; vanaf 1650 wordt *ziekenhuis* de normale vorm. Het eerste lid is het verzelfstandigd bijvoeglijk naamwoord *ziek*, dat voor het eerst is aangetroffen rond 1100 in de Oudnederlandse vorm *siek*, teruggaand op Proto-Germaans **seuka-*, met een verder onbekende herkomst. Voor de etymologie van *huis* zie aldaar.

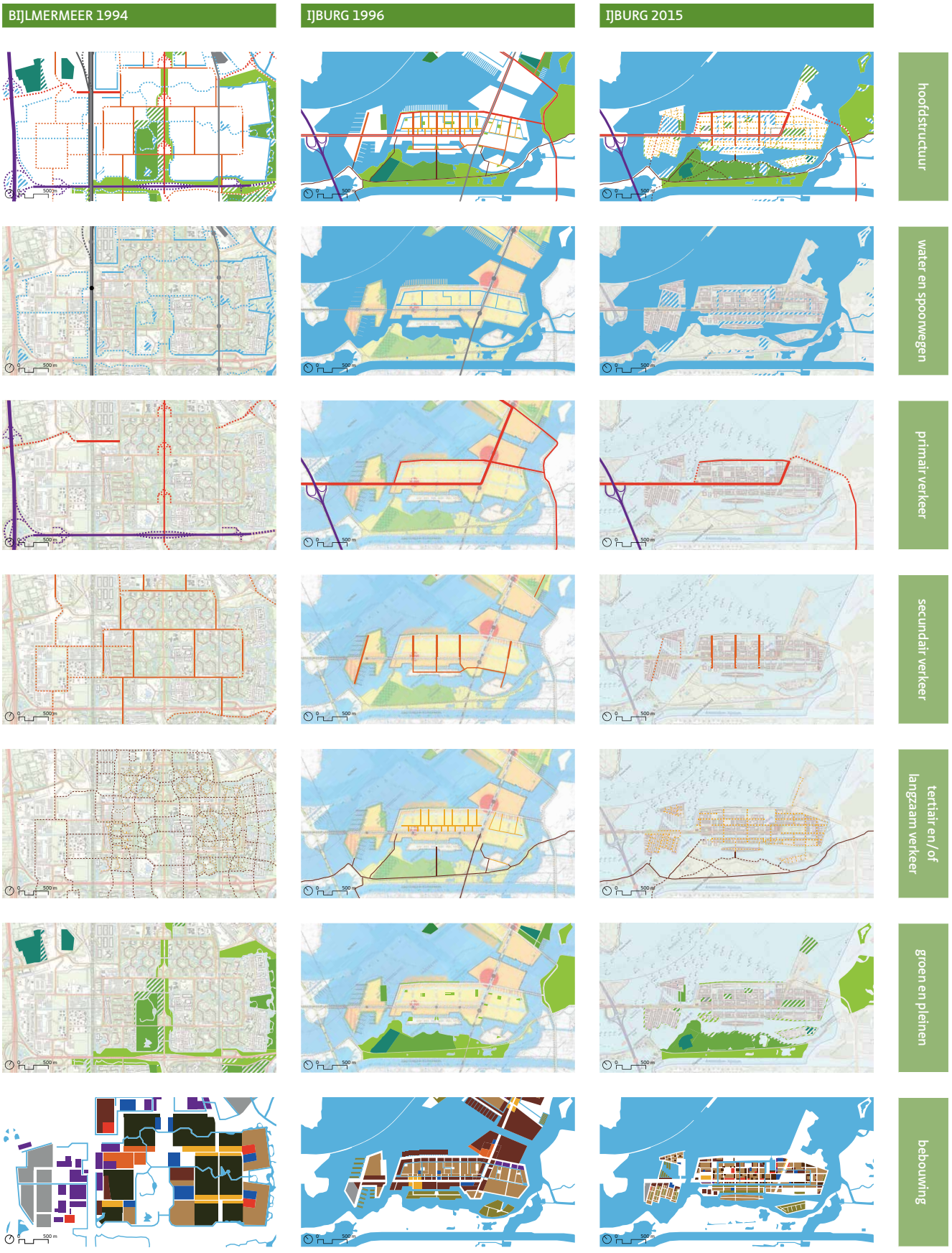
zwembad

– lemma Van Dale 1914: zwembassin
– lemma Koenen 1916: (Oostindisch) zwembassin
– lemma Van Dale 1961: zwembassin, zweminrichting
– lemma Koenen 1966: zwembassin; zweminrichting
– lemma Van Dale 1992: zwembassin; zweminrichting
– lemma Koenen 1992: 1. zwembassin; 2. één of meer zwembassins als openbare zwemgelegenheid
– lemma Koenen 2006: 1. grote bak om in te zwemmen, zwembassin; 2. één of meer zwembassins als openbare zwemgelegenheid
– lemma Van Dale 2015: 1. openbare gelegenheid met bassins waarin men kan zwemmen en kan leren zwemmen, synoniem *zweminrichting*; 2. zwembassin
– etymologie: De samenstelling *zwembad* is voor het eerst aangetroffen in 1720. *Zwemmen* is voor het eerst aangetroffen in 1240 en gaat terug op Proto-Germaans **swimman-*, met een verder onbekende herkomst. *Bad* is eveneens voor het eerst in 1240 aangetroffen en gaat terug op Proto-Germaans **baþ-*, een verbaalabstractum dat teruggaat op Proto-Indo-Europees **b^{h}eh$_{1}$-* 'warmen, roosteren'

Overzicht plananalyses

Op de volgende twee pagina's zijn ter vergelijking alle plananalyses uit de casushoofdstukken op dezelfde schaal afgebeeld, met steeds per twee kolommen links het ontwerp en rechts de realisatie, en in zeven rijen achtereenvolgens de hoofdstructuur, het water en de spoorwegen, het primaire verkeer, het secundaire verkeer, het tertiaire en/of langzaam verkeer, het groen en de pleinen, en de bebouwing.

	PLAN ZUID 1915	PLAN ZUID 2015	BIJLMERMEER 1965
hoofdstructuur			
water en spoorwegen			
primair verkeer			
secundair verkeer			
tertiair en/of langzaam verkeer			
groen en pleinen			
bebouwing			


BIJLMERMEER 1994
IJBURG 1996
IJBURG 2015
hoofdstructuur
water en spoorwegen
primair verkeer
secundair verkeer
tertiair en/of langzaam verkeer
groen en pleinen
bebouwing

Bibliografie

Aanleg IJburg kan doorgaan (1998). In: *NRC Handelsblad*, 8 december, online.

Aben, R. (1998, oktober). Rails aan het IJ. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 4, nr. 8, pp. 1-12.

A'dam mag niet bouwen in IJburg (2004). In: *NRC Handelsblad*, 24 november, online.

Alexander, C. (1964). *Notes on the Synthesis of Form*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (1977). *A Pattern Language. Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press.

Ambtenaar moet folderen voor huizen in IJburg (1997). In: *NRC Handelsblad*, 3 maart, online.

Amsterdam bouwt nieuwe wijk in IJmeer (1993). In: *NRC Handelsblad*, 16 december, online.

Amsterdam bouwt stad in 'n park (1965). In: *Het Vrije Volk*, 4 juni, p. 3.

Amsterdam kan wijk in IJmeer bouwen. Tegenstanders winnen én verliezen referendum (1997). In: *De Volkskrant*, 20 maart, online.

Amsterdam mag beginnen met bouw van wijk IJburg (1998). In: *De Volkskrant*, 11 augustus, online.

Amsterdam mag niet beginnen aan tweede fase IJburg (2004). In: *De Volkskrant*, 24 november, online.

Amsterdam steekt kwart miljoen in referendum (1997). In: *De Volkskrant*, 17 januari, online.

Amsterdam stemt in met zes nieuwe eilanden in IJmeer (1996). In: *De Volkskrant*, 25 januari, online.

Amsterdam van de toekomst, 'n boeiende stad (1965). In: *De Waarheid*, 12 november, p. 13.

Amsterdam wil woningen in het IJmeer (1996). In: *NRC Handelsblad*, 5 september, online.

Amsterdam. Het Uitbreidingsplan-Zuid (1917). In: *Architectura*, jaargang 25, nr. 32, pp. 243-249.

Amsterdams "laatste woord" over kwestie-Bijlmer (1964). In: *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 14 oktober, p. 11.

Amsterdams gemeentebestuur viert bijna-verlies referendum als overwinning (1997). In: *De Volkskrant*, 20 maart, online.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1995, februari). *Advies over het ontwerp-bestemmingsplan Nieuw Oost eerste fase*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1996, april). *Advies over de Nota van Uitgangspunten voor IJburg*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1998a, februari). *Reactie IJ-BURG, Haveneiland en Rieteilanden*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1998b, december). *Advies over de concept-plannen voor Zeeburgereiland (NvU) en Steigereiland (SPvE)*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (1999, oktober). *Advies over het Stedebouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden (w.)*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (2000a, maart). *Brief over de Nota van Uitgangspunten IJburg*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (2000b, april). *Advies over het Concept-Ontwerp voor Steigereiland (Stedebouwkundig Plan)*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (2002, december). *Advies over Concept Stedebouwkundig Programma van Eisen Centrumeiland IJburg*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling.

ARCAM (2003-2009). *Architectuurkaart IJburg*. Amsterdam: ARCAM.

ARCAM (2013). *Architectuurgids IJburg. 3 wandel- en fietsroutes*. Amsterdam: ARCAM.

Atelier CDS (Claus van Dongen Schaap) (2001, december). *IJburg. Haveneiland en Rieteilanden*. Rotterdam: Uitgeverij 010.

B en W Amsterdam (1904). Plan van uitbreiding voor het zuidelijk gedeelte der Gemeente. No. 876 Voordracht van Burgemeester en Wethouders. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 1717-1754. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (7 oktober 1904)

B en W Amsterdam (1917). Plan van uitbreiding voor het zuidelijk gedeelte der Gemeente. No. 851 Voordracht van Burgemeester en Wethouders. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 889-930. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (27 juli 1917)

B en W Amsterdam (1962a). *Om de toekomst van 100.000 Amsterdammers*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

B en W Amsterdam (1962b). No. 1021. Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 1537-1546. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (26 oktober 1962, over de gemeentewijziging)

B en W Amsterdam (1964). No. 668. Stand van zaken Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 889-893. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (19 juni 1964)

B en W Amsterdam (1966a). No. 566. Bouw van 1116 woningen c.a. door de Algemene Woningbouw Vereniging, de Woningbouwvereniging Het Oosten en de Woningstichting Patrimonium in de Bijlmermeer (deel A). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 1051-1058. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (24 juni 1966)

B en W Amsterdam (1966b). No. 905. Bouw van 2477 woningen c.a. in deel B van het uitbreidingsgebied-Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 1557-1560. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (25 oktober 1966)

B en W Amsterdam (1966c). No. 906. Bouw van 2511 woningen c.a. in deel C van het uitbreidingsgebied-Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 1560-1563. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (25 oktober 1966)

B en W Amsterdam (1966d). Volgn. 117. Bebouwingsvoorschriften voor de gronden, begrepen in het bestemmingsplan "Bijlmermeer (deel A)". In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 3, pp. 1-5. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (7 november 1966)

B en W Amsterdam (1967a). No. 348. Bouw van 1808 woningen in deel D van het uitbreidingsgebied-Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 624-627. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (21 april 1967)

B en W Amsterdam (1967b). No. 559. Bouw van 1816 woningen c.a. in deel E van het uitbreidingsgebied-Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 927-930. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (16 juni 1967)
B en W Amsterdam (1970). No.1346. Bouw collectieve ruimte tussen woonblokken in deel A van de Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 2217-2218. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (11 december 1970)
B en W Amsterdam (1971). No. 235. Preadvies op de nota-Matteman c.s., inzake de Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 543-563. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (2 maart 1971, inclusief kaarten)
B en W Amsterdam (1975). No. 242. Bestemmingsplan-Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 419-466. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (4 maart 1975)
B en W Amsterdam (1994a). Nr. 499. Beoordeling van het investeringsakkoord Vinex voor de gemeente Amsterdam. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (30 juni 1994)
B en W Amsterdam (1994b). Nr. 507. Voorbereidingskrediet Nieuw-Oost. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (30 juni 1994)
B en W Amsterdam (1995a). Nr. 18 Naamgeving Nieuw-Oost. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (2 januari 1995)
B en W Amsterdam (1995b). Nr. 173 Ondertekening uitvoeringsconvenant Vinex. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (23 maart 1995)
B en W Amsterdam (1995c). Nr. 719 Vaststelling ontwerp-Plan van Aanpak ROM-IJmeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (16 november 1995)
B en W Amsterdam (1996a). Nr. 274. Notitie inrichting besluitvormingsproces IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (30 mei 1996)
B en W Amsterdam (1996b). Nr. 379. Vaststelling Nota van Uitgangspunten Ontwerp voor IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996c). Nr. 380. Aanleg IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996d). Nr. 391. Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en Rieteilanden IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996e). Nr. 392. Evaluatie aanleg proefeiland IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996f). Nr. 393. Rapportage inrichting Diemerzeedijk. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996g). Nr. 394. Openbaar-vervoersontsluiting IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996h). Nr. 395. Aangaan intentie-overeenkomst IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996i). Nr. 397. Vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder, onderdeel wegverkeerslawaai, en vaststelling bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 augustus 1996)
B en W Amsterdam (1996j). Nr. 402. Kennisgeving referendum-initiatief met betrekking tot de voordracht inzake de aanleg van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (3 september 1996)
B en W Amsterdam (1996k). Nr. 733. Toewijzing definitief referendumverzoek aanleg IJburg, datumbepaling en afhandeling raadsadressen koppeling referenda IJburg en Noord-Zuidlijn. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (22 november 1996)
B en W Amsterdam (1997a). Nr. 134. Advies van de Commissie voor bezwaar- en beroepschriften naar aanleiding van besluiten met betrekking tot de aanleg van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 maart 1997)
B en W Amsterdam (1997b). Nr. 166. Besluitvorming naar aanleiding van de uitslag van het op 19 maart 1997 gehouden referendum over de aanleg van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (1 april 1997)
B en W Amsterdam (1997c). Nr. 175. Tweede voorbereidingskrediet IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (3 april 1997)
B en W Amsterdam (1997d). Nr. 187. Derde voorbereidingskrediet IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (3 april 1997)
B en W Amsterdam (1997e). Nr. 429. Advies van de Commissie voor bezwaar- en beroepschriften naar aanleiding van besluiten met betrekking tot de aanleg van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (21 augustus 1997)
B en W Amsterdam (1997f). Nr. 450. Vaststelling tracé IJ-tram. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (4 september 1997)
B en W Amsterdam (1998a). Nr. 1. Natuurontwikkeling IJmeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 januari 1998)
B en W Amsterdam (1998b). Nr. 80. Bouwrijp maken eerste deel van het Haveneiland en De Rieteilanden in IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 februari 1998)

B en W Amsterdam (1998c). Nr. 81. Samenwerkingsovereenkomst Haveneiland en Rieteilanden IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 februari 1998)
B en W Amsterdam (1998d). Nr. 105. Vaststelling globaal Stedenbouwkundig Plan voor het Haveneiland en de Rieteilanden. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (13 februari 1998)
B en W Amsterdam (1998e). Nr. 106. Nota van wijzigingen inzake aangaan samenwerkingsovereenkomst Haveneiland en Rieteilanden IJburg (nr. 81). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (13 februari 1998)
B en W Amsterdam (1998f). Nr. 88. Samenwerkingsovereenkomst voor het Haveneiland en de Rieteilanden. Besluit. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (7 april 1998)
B en W Amsterdam (1998g). Nr. 513. Verwerving ondergrond IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (1 oktober 1998)
B en W Amsterdam (1998h). Nr. 516. Concept-Overeenkomst waterbeheer IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (1 oktober 1998)
B en W Amsterdam (1998i). Nr. 525. Verkabeling en omhanging hoogspanningslijnen ter plaatse van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (6 oktober 1998)
B en W Amsterdam (1998j). Nr. 692. Convenant Natuurontwikkelingsfonds IJmeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (12 november 1998)
B en W Amsterdam (1998k). Nr. 764. Wijziging samenwerkingsovereenkomst voor het Haveneiland en de Riet-eilanden van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (26 november 1998)
B en W Amsterdam (1999a). Nr. 63. Voorbereiding herziening bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (4 februari 1999)
B en W Amsterdam (1999b). Nr. 356. Kredietaanvraag Steigereiland IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (2 juli 1999)
B en W Amsterdam (1999c). Nr. 373. Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor Steigereiland van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (2 juli 1999)
B en W Amsterdam (1999d). Nr. 374. Grenscorrecties tussen de gemeente Amsterdam en gemeente Diemen inzake de aanleg van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (2 juli 1999)
B en W Amsterdam (1999e). Nr. 375. Convenant tussen de gemeente Diemen en Amsterdam. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (2 juli 1999)
B en W Amsterdam (2000a). Nr. 10. Vaststelling gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst voor het Haveneiland en de Rieteilanden. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (4 januari 2000)
B en W Amsterdam (2000b). Nr. 27. Vaststelling Stedenbouwkundig Plan voor het Haveneiland en de Rieteilanden-west. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (13 januari 2000)
B en W Amsterdam (2000c). Nr. 28. Vaststelling uitwerking I bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (13 januari 2000)
B en W Amsterdam (2000d). Nr. 264. Verplaatsing rioolzuiveringsinstallaties Oost en Zuid. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (6 april 2000)
B en W Amsterdam (2000e). Nr. 307. Voordracht ten geleide van de Nota De Oostelijke eilanden van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (26 april 2000)
B en W Amsterdam (2000f). Nr. 485. Vaststelling uitwerking 2 bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: Gemeenteblad van Amsterdam, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (7 juli 2000)
B en W Amsterdam (2000g). Nr. 687. Uitvoering natuurontwikkelingsproject Waterlandse kust. In: Gemeenteblad van Amsterdam, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (2 november 2000)
B en W Amsterdam (2000h). Nr. 862. Vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan voor het Steigereiland van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (21 november 2000)
B en W Amsterdam (2001a). Nr. 22. Vaststelling uitwerking 3 bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (25 januari 2001)

B en W Amsterdam (2001b). Nr. 62. Samenwerkingsovereenkomst inzake verkoop en verhuur van marktwoningen op het Haveneiland en de Rieteilanden van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (8 februari 2001)
B en W Amsterdam (2001c). Nr. 382. Uitwerking 4 bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (21 juni 2001)
B en W Amsterdam (2001d). Nr. 425. Uitwerking 5 bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (21 juni 2001)
B en W Amsterdam (2001e). Nr. 851. Vaststelling nieuwe afspraken over ontwerp en aanleg openbare ruimte Haveneiland en Rieteilanden-west met de bouwconsortia IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (15 november 2001)
B en W Amsterdam (2001f). Nr. 873. Vaststelling nieuwe programma-afspraken over Haveneiland en Rieteilanden-west met de consortia IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (15 november 2001)
B en W Amsterdam (2002a). Nr. 326. Uitvoeringskrediet realisatie eerste fase oostelijke ontsluitingsroute IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (23 mei 2002)
B en W Amsterdam (2002b). Nr. 327. Aanvullende kredietaanvraag Haveneiland/Rieteilanden voor werkzaamheden die in de grondexploitatie van IJburg zijn opgenomen. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (23 mei 2002)
B en W Amsterdam (2002c). Nr. 330. Vaststelling uitwerking 6/partiële herziening uitwerking 1 van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (23 mei 2002)
B en W Amsterdam (2002d). Nr. 557. Vaststelling bestemmingsplan IJburg, tweede fase, en de bijbehorende hogere geluidswaarden. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (10 oktober 2002)
B en W Amsterdam (2002e). Nr. 558. Perspectief IJburg 2001. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (10 oktober 2002)
B en W Amsterdam (2002f). Nr. 625. Mandatering van de bevoegdheid tot vaststelling van uitwerkingen van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase, van de Gemeenteraad aan Burgemeester en Wethouders. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (7 november 2002)
B en W Amsterdam (2002g). Nr. 785. Aanwijzing welstandsvrij gebied Steigereiland (IJburg). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (21 november 2002)
B en W Amsterdam (2003a). Nr. 75 Aanloopkrediet voor voorbereidende werkzaamheden realisatie tweede fase IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (6 februari 2003)
B en W Amsterdam (2003b). Nr. 133 Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Centrumeiland van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (27 maart 2003)
B en W Amsterdam (2003c). Nr. 635 Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteiland-oost (IJburg). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (30 oktober 2003)
B en W Amsterdam (2004a). Nr. 83 Voorbereidingskrediet ontwerpen en bestekken voor landmaken en bruggen tweede fase IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 februari 2004)
B en W Amsterdam (2004b). Nr. 401 Instemming met het Stedenbouwkundig Plan (SP) Centrumeiland van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (17 juni 2004)
B en W Amsterdam (2004c). Nr. 402 Instemming met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Middeneiland van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (17 juni 2004)
Bakema, J.B. (1965). Stad op Pampus. Buiten wonen in de stad. In: *Forum*, jaargang 19, nr. 3.
Baldinger, K. (1970). *Teoría semántica. Hacia una semántica moderna*. Madrid: Alcalá.
Barbieri, U., Rodrigo, E., & Willinge, M. (1986). *Hendrik Petrus Berlage. Disegni – Tekeningen*. Venetië/Den Haag/Amsterdam: La Biennale di Venezia/Rijksdienst Beeldende Kunst.
Barthes, R. (1957). Mythologies. Parijs: Éditions du Seuil.
Barthes, R. (1967a). Sémiologie et urbanisme. Lezing Napels 16 mei 1967. In: Barthes, R. (1994). Oeuvres complètes. Tache II (1966-1973). Parijs: Éditions du Seuil.
Barthes, R. (1967b). Système de la mode. Parijs: Éditions du Seuil.
Baumeister, R. (1876). Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlijn: Ernst und Korn.
Beek, M. (1992). Ambtenaren en architecten, een schoonheidscommissie als kunstenaar. In: Gaillard & Dokter, 1992, pp. 26-45.
Behrendt, W.C. (1911). *Die einheitliche Blockfront als Raumelement im Stadtbau. Ein Beitrag zur Stadtbaukunst der Gegenwart*. Berlijn: Cassirer.
Bense, M. (1971). Zeichen und Design. Semiotische Ästhetik. Baden-Baden: Agis.

Berlage en het Uitbreidingsplan-Zuid (1916). In: *De Telegraaf*, 21 februari, avondblad, pp. 5-6.
Berlage, H.P. (1883). Amsterdam en Venetië. Schets in verband met de tegenwoordige veranderingen van Amsterdam. In: *Bouwkundig Weekblad*, jaargang 3, pp. 217-219, pp. 226-228, pp. 232-234.
Berlage, H.P. (1892). De Kunst in Stedenbouw. In: *Bouwkundig Weekblad*, jaargang 12, nr. 15, pp. 87-91, nr. 17, pp. 101-102, nr. 20, pp. 121-124, nr. 21, pp. 126-127.
Berlage, H.P. (1894). Bouwkunst en Impressionisme. In: *Architectura*, jaargang 2, nr. 22, pp. 93-95, nr. 23, pp. 98-100, nr. 24, pp. 105-106, nr. 25, pp. 109-110.
Berlage, H.P. (1904). Architectonische toelichting tot het plan van uitbreiding der Stad Amsterdam tusschen Amstel en Schinkel. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 1720-1725. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Berlage, H.P. (1908). *Grundlagen und Entwicklung der Architektur. Vier Vorträge gehalten im Kunstgewerbemuseum zu Zürich*. Rotterdam/Berlijn: Brusse/Bard.
Berlage, H.P. (1909). Het uitbreidingsplan van 's-Gravenhage. In: *Bouwkunst*, jaargang 1, nr. 4, pp. 97-120, nr. 5, pp. 121-144.
Berlage, H.P. (1913a). *Amerikaansche Reisherinneringen*. Rotterdam: Brusse.
Berlage, H.P. (1913b, 1914a). Het aesthetisch gedeelte van stedenbouw. In: *Bouwkundig Weekblad*, jaargang 33, nr. 51, pp. 627-629, jaargang 34, nr. 1, pp. 6-8, nr. 2, pp. 16-20.
Berlage, H.P. (1914b). Stedenbouw. In: *De Beweging*, jaargang 10, nr. 3, pp. 226-247, nr. 4, pp. 1-17, nr. 5, pp. 142-157, nr. 6, pp. 263-279. http://www.dbnl.org
Berlage, H.P. (1915). Bij de Afbeeldingen. Amsterdam zuid. In: *De Nieuwe Amsterdammer*, nr. 47, p. 6. Tevens in: Singelenberg, Bock & Broos, 1975, p. 63.
Berlage, H.P. (1916a). Memorie van Toelichting behoorende bij het Ontwerp van het Uitbreidingsplan der Gemeente Amsterdam. In: *De Bouwwereld*, jaargang 15, nr. 9, pp. 65-68, nr. 10, pp. 75-77, nr. 11, pp. 84-86. Tevens in: *Gemeenteblad van Amsterdam* (1917), Afdeling 1, pp. 901-914. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Tevens in: Fraenkel, 1976, pp. 97-106.
Berlage, H.P. (1916b). Stedenbouw. In: Zwiers, 1916, Deel 2, pp. 398-402.
Berlage, H.P. (1918). *Normalisatie in woningbouw*. Rotterdam: Brusse.
Berlage, H.P. (1923). De Klerk. In: *Architectura*, jaargang 27, nr. 38, p. 230.
Berry, B.J.L. (1973). *Growth Centres in the American Urban System*. Cambridge, MA: Balinger.
Betsky, A., Vuijsje, H., Roodnat, J., Metz, T., Johann, R., Nabielek, K., & Van Stein, S. (2006). *Stad noch land. De ruimtelijke ontordening van Nederland*. Rotterdam: NAi Uitgevers.
Beusekamp, W. (2003). Pootjebaden aan de Haanstrakade. In: *De Volkskrant*, 7 mei, online.
Bewoners van Bijlmer eisen inspraak garagebouw (1969). In: *Algemeen Handelsblad*, 6 mei, p. 2.
Bhalotra, A. (Kuiper Compagnons) & Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost (1987, november). *Amsterdam Zeeburg. Het verlangen naar het IJ-meer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Bierman, M. (1997). Zit woningzoekende wel op IJburg te wachten? In: *De Volkskrant*, 19 maart, online.
Bijlmer krijgt vorm. Bouw honingraatblokken gestart (1967). In: *De Waarheid*, 26 september, p. 4.
Bijlmer op dreef... (1968). In: *De Waarheid*, 25 juni, p. 4.
Bijlmermeer biedt te weinig voor te veel geld. Dit is de mening van de Amsterdamse architect Fons van den Berg (1968). In: *De Telegraaf*, 28 september, p. 7.
Bijlmermeer. Nu de bewoners nog (1968). In: *Visie. Tijdschrift voor bouwen en wonen*, nr. 26, pp. 43-44.
Bijlmermeer: modelstad voor de massamens (1968). In: *Leeuwarder Courant*, 6 april, p. 29.
Bijlmermeer: stad van de toekomst (1965). In: *De Volkskrant*, 4 juni, p. 7.
Bijlmer-stad krijgt geheel ander uiterlijk dan tuinsteden (1965). In: *Algemeen Handelsblad*, 12 mei, pp. 1-2.
Blomberg, W.C., Drijfhout, G.C.J., Egmond, C., De Jong, J., & Scheerens, W. (red.) (z.j. (1968)). *Toekomst te huur*. Amsterdam: Federatie van Amsterdamse woningbouwverenigingen.
Bock, M. (1975). Stedebouw. In: Singelenberg, Bock & Broos, 1975, pp. 51-72.
Bock, M. (1983). *Anfänge einer neuen Architektur*, pp. 85-120. Den Haag: Staatsuitgeverij.
Bock, M. (1988). Architectuur: tussen Berlage en de Amsterdamse School. In: De Vries, 1988, pp. 117-131.
Bock, M. (1993). 'Nederland bouwt in baksteen'. In: Taverne & Visser, 1993, pp. 207-212.
Boeijenga, J., & Mensink, J. (2008). *Vinex Atlas*. Rotterdam: Uitgeverij 010, pp. 156-161.
Boekraad, C. (1996). Een voorportaal in buitenwater. Ontwerp IJburg. In: *De Architect*, nr. 10, pp. 68-73.
Boelens, L., Ovink, H., Pálsdóttir, H.L., & Wierenga, E. (red.) (2011). *Compacte Stad Extended. Agenda voor toekomstig beleid, onderzoek en ontwerp*. Design and Politics #4. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Boer, J. (2002, november). Zorgen om IJburg. Amsterdamse nieuwbouwwijk verliest zijn glans. In: *NUL20*, jaargang 1, nr. 5. http://www.nul20.nl/issue5/4vd_1
Bolhuis, G., Hartman, H., Mattie, E., Meijer, R., Oostenbrink, M., Roosenbeek, M., Schilt, J., & Stissi, V. (2000). *De Atlas Gordel 20-40*. Amsterdam: Uitgeverij De Balie/Stedelijke Woningdienst Amsterdam.
Bolte, W., & Meijer, J. (1981). *Van Berlage tot Bijlmer. Architektuur en stedelijke politiek*. Nijmegen: SUN.
Bonjer, J. & Vereniging Natuurmonumenten (1996). Noodzaak van IJburg. In: *NRC Handelsblad*, 17 oktober, online.
Bonjer, J. (1997). IJburg is ongeïnspireerde bulldozerplanologie. In: *NRC Handelsblad*, 11 februari, online.
Bos, A. (1946). *De stad der toekomst. De toekomst der stad. Een stedebouwkundige en sociaal-culturele studie over de groeiende stadsgemeenschap*. Rotterdam: A. Voorhoeve.
Bos, A.W. (1916). Uitbreidingen van Amsterdam. Voordracht gehouden in de Vergadering van de Afdeeling voor Bouw- en Waterbouwkunde van 7 juli 1916. In: *De Ingenieur*, jaargang 31, nr. 50, pp. 965-969.
Bouman, O. (1997). De Bijlmermeer en de eisen van de tijd. In: *Archis*, nr. 3 (themanummer 'De nieuwe Bijlmermeer'), pp. 8-13.
Bouw van IJburg mag beginnen van Raad van State (1997). In: *De Volkskrant*, 22 november, online.
Bouwdeskundigen bespraken Bijlmermeerproject. Prof. Thijsse: Liever andere plaats gekozen (1965). In: *De Waarheid*, 6 november, p. 6.
Braakensiek, J. (1916). Het nieuwe Uitbreidingsplan-Zuid. In: *De Amsterdammer*, 27 februari, nr. 2018, p. 11.

Braudel, F. (1949). *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Parijs: Armand Colin.
Braudel, F. (1979). *Civilisation materielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle. 1. Les Structures du quotidien, 2. Les Jeux de l'échange, 3. Le Temps du monde.* Parijs: Armand Colin; Nederlandse vertaling (1988): *Beschaving, economie en kapitalisme (15de-18de eeuw)*. 3 delen. Amsterdam: Uitgeverij Contact.
Brinckmann, A.E. (1908). *Platz und Monument. Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit*. Berlijn: Wasmuth. Herdruk (2000): Berlijn: Mann.
Brinckmann, A.E. (1911). *Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit. Mit 39 Lageplänen und 78 Ansichten*. Frankfurt am Main: Keller. Herdruk (1985): Braunschweig: Vieweg.
Brinkgeve, G. (1965). Bijlmer-plan. Markant punt in ontwikkeling. In: *De Volkskrant*, 4 juni, p. 7.
Bruijne, D., Van Hoogstraten, D., Kwekkeboom, W., & Luijten, A. (2002). *Amsterdam Zuidoost. Centrumgebied Zuidoost en stedelijke vernieuwing Bijlmermeer 1992-2010*. Bussum: Uitgeverij THOTH.
Bruyn, W.J. (1966). Grenzen van de doorschuiving. In: *Ekonomische Statistische Berichten*, 20 april.
Bureau Monumenten & Archeologie Gemeente Amsterdam (2014). *Cultuurhistorische verkenning Restgebieden Zuidoost*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Balk, J.Th (1968), *Bouwen en wonen in Amsterdam. Plan: deel A Bijlmermeer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, F.J. (1968a), *Bouwen en wonen in Amsterdam. Plan: deel B en C Bijlmermeer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, F.J. (1968b), *Bouwen en wonen in Amsterdam. Plan: deel D en E Bijlmermeer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Buurman, M., & Kloos, M. (red.) (1999). *Godin van de Zuidas. De Minervalaan – as in tijd en ruimte*. Amsterdam: Architectura & Natura.
Campagne tegen bouwplan IJmeer grieft B en W (1996). In: *De Volkskrant*, 24 september, online.
Casas Valle, D. (2008). *Nieuwe kansen voor Plan Zuid*. Amsterdam: AHK.
Casciato, M., Panzini, F., & Polano, S. (red.) (1980). *Architektuur en volkshuisvesting. Nederland 1870-1940*. Nijmegen: SUN.
Castex, J., Depaule, J.Ch., Panerai, Ph. (2003). *De rationele stad. Van bouwblok tot wooneenheid* pp. 92-142. Amsterdam: SUN. Oorspr. uitgave (1977): *Formes urbaines. De l'ilot à la barre*. Parijs: Parenthèses.
Choay, F. (1965). L'urbanisme: Utopies et réalités. Une anthologie. Parijs: Éditions du Seuil.
Choay, F. (1967). Sémiologie et urbanisme. In: Architecture d'aujourd'hui, nr. 132, juni-juli, pp. 8-10; tevens in: Choay, Banham, Baird, Van Eyck, Frampton, Rykwert & Silver, 1972.
Choay, F., Banham, R., Baird, G., Van Eyck, A., Frampton, K., Rykwert, J., Silver, N. (1972). Le sens de la ville. Parijs: Éditions du Seuil.
Claus en Kaan Architecten (1998, 15 oktober). *IJburg interieur. Concept stadsontwerp*. Amsterdam: Waterstad CV/IJburgermaatschappij/IJ-Delta.
Cleyndert, H. (1923). Het Plan-Berlage voor Amsterdam-Zuid en zijn noodzakelijke herziening. In: *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, jaargang 4, nr. 9, pp. 251-258.
College B en W Amsterdam voor plannen IJburg (1996). In: *NRC Handelsblad*, 29 juni, online.
Commissie Hoogbouw-laagbouw (1961, februari). *Laag of hoog bouwen en wonen? De keuze van de woonvormen naar het aantal bouwlagen*. Alphen aan den Rijn: Samson.
Commissie voor de milieu-effectrapportage (1983, juni). *Advies voor richtlijnen Milieu-effectrapport Woningbouwlocatie Amsterdam-Nieuw Oost*. Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage.
Commissie voor de milieu-effectrapportage (1988, september). *Toetsingsadvies over Milieu-effectrapport Woningbouwlocatie Amsterdam-Nieuw Oost (eerste fase Zeeburg)*. Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage.
Commissie voor de milieu-effectrapportage (1990, juni). *Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend Milieu-effectrapport Woningbouwlocatie Amsterdam-Nieuw Oost, eerste fase*. Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage.
Commissie voor de milieu-effectrapportage (1994, oktober). *Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Stadsuitbreiding Amsterdam Nieuw-Oost tweede fase*. Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage.
Commissie voor de milieu-effectrapportage (1995, januari). *Toetsingsadvies over het Aanvullend Milieu-effectrapport IJburg (Amsterdam Nieuw-Oost), eerste fase*. Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage.
Commissie voor Welstand en Monumenten (2010). *De Schoonheid van Amsterdam. 111 jaar welstandsadvisering. Deel 2 1940-1978*. Amsterdam: Commissie voor Welstand en Monumenten.
Commissie voor Welstand en Monumenten (2010). Supervisoren hadden het nakijken bij bouw Bijlmer. In: Commissie voor Welstand en Monumenten, 2010, pp. 10-17.
Consortium mag dure woningen bouwen op IJburg (2001). In: *De Volkskrant*, 11 oktober, online.
Cuppen, C., Daalder, R., & Hibels, J. (2001, april). Natuur rond IJburg. In: *StadenGroen*, jaargang 4, nr. 1, pp. 1-20.
De Architekten Cie. (1998, 15 oktober). *IJburg Haveneiland exterieur*. Amsterdam: Waterstad CV/IJburgermaatschappij/IJ-delta.
De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten & Schaap en Stigter (1999, 23 april). *IJburg Amsterdam. Haveneiland en Rieteilanden. Stadsontwerp*. Amsterdam: Waterstad CV/IJburgmaatschappij/IJ-Delta.
De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter (2000, maart). IJburg Haveneiland. In: *OASE*, nr. 53, pp. 83-92.
De Baar, P.P. (1990). Wonen in het IJmeer. Het nieuwe gezicht van de IJ-oevers. 4. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 42, pp. 128-132.
De Baar, P.P. (1993). Hoogoord 57, de eerste Bijlmerwoning. 25 jaar Bijlmermeer op de vierkante hectare. In: *Ons Amsterdam*, nr. 11, pp. 254-258.
De Baar, P.P. (1996). IJburg, droom of nachtmerrie. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 48, pp. 234-239.
De Bazel, K.P.C. (1916). Berlage's stedenbouw. In: De Bazel, Gratama & Kalff, 1916, pp. 52-56.
De Bazel, K.P.C., Gratama, J., & Kalff, J. (1916). *Dr. H.P. Berlage en zijn werk*. Rotterdam: Brusse.
De Bijlmer groeit. Maar vele bewoners hebben klachten (1969). In: *De Waarheid*, 31 januari, p. 7.
De Boer, N. (1983). De magere erfenis. In: *Wonen-TA/BK*, nr. 7, pp. 9-19.

De Boer, W.Th. (red.) (1992). *Wolters' Handwoordenboek Nederlands Koenen*. Negentwintigste druk. Groningen/Utrecht/Antwerpen: Wolters.
De Boer, W.Th. (red.) (2006). *Koenen Woordenboek Nederlands*. Dertigste druk. Utrecht/Antwerpen: Koenen.
De Casseres, J.M. (1926). Stedebouw. Amsterdam: Van Looy.
De Gier, A. (1966). Het vraagstuk hoogbouw-laagbouw in de grote stad. In: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, nr. 12, pp. 328-331.
De Gier, A. (1973). De zuid-oostelijke uitbreiding van Amsterdam. In: Dienst der Publieke Werken, 1973, pp. 1-7.
De Groot, R., & Schuiling, D. (1971). *Analyse van de stedebouwkundige uitgangspunten van de planning voor de Bijlmer*. Amsterdam: Vrije Universiteit.
De Haan, H. (2002). Wat mis ging met de twee-onder-één-dakkers op Rieteiland. In: *De Volkskrant*, 22 november, online.
De Hoog, M. & Misch, A. (2000). De verhouding tussen tijd en kwaliteit. Plannen voor Leidsche Rijn en IJburg. In: Harsema, Cusveller, Bijhouwer, Van Bolhuis, Van Keulen & Meyer, 2000, pp. 90-99.
De invloed van dr. Berlage of de ontwikkeling der Nederlandsche bouwkunst (1916). In: *Bouwkundig Weekblad*, jaargang 36, nr. 44, pp. 322-328, nr. 45, pp. 330-335.
De Jong, F. (red.) (1985). *Stedebouw in Nederland. 50 jaar Bond van Nederlandsche Stedebouwkundigen*. Zutphen: De Walburg Pers.
De Jonge, D. (1990). De Bijlmermeer: een confrontatie van het Nieuwe Bouwen met de volkshuisvesting. In: *De Bouwadviseur*, nr. 6, pp. 18-20.
De Jonge, D., & Dijkhuis, J.H. (1976). *De Bijlmermeer. Analyse van een stadsuitbreiding*. Delft: TH Delft, Afdeling der Bouwkunde, Centrum voor Architectuuronderzoek.
De Lange, L., & Milanović, M. (2009, maart). De afronding van IJburg. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 15, nr. 2, pp. 1-28.
De nieuwe stad in het Zuiden (1917). In: *Algemeen Handelsblad*, 22 oktober, avondblad, p. 5.
De Rooy, F., Val, W., & Vierboom, G. (2002, maart). IJburg in uitvoering. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 8, nr. 2, pp. 1-24.
De Rooy, P. (red.) (2007). *Geschiedenis van Amsterdam. Tweestrijd om de hoofdstad 1900-2000*. Amsterdam: SUN.
De Ruijter, P. (1987). *Voor volkshuisvesting en stedebouw*. Utrecht: Matrijs.
De Saussure, F. (1916). Cours de linguistique générale. Lausanne/Parijs: Payot.
De slag om de kiezer... (1997). In: *NRC Handelsblad*, 15 maart, online.
...de strijd om IJburg (1997). In: *NRC Handelsblad*, 15 maart, online.
De uitbreiding-Zuid (1918). In: *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 14 juli, ochtendblad, p. 1.
De Vries, J. (1988). *Nederland 1913. Een reconstructie van het culturele leven*. Haarlem: Meulenhoff/Landshoff.
Dekker, D. (2016). *De betonnen droom. De biografie van de Bijlmer en zijn eigenzinnige bouwmeester*. Amsterdam: Thomas Rap.
Den Boon, C.A., & Hendrickx, R. (red.) (2015). *Van Dale Groot woordenboek van de Nederlandse taal*. Vijftiende uitgave. Utrecht/Antwerpen: Van Dale. [online geraadpleegd]
Dienst der Publieke Werken (z.j. (1973)). *Stadsuitbreiding en -vernieuwing in Amsterdam*. Brochure. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling (1965a, februari). *Grondslagen voor de Zuid-Oostelijke stadsuitbreiding. Uitgangspunten en normen voor de stadsuitbreiding Zuidoost*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Tekst tevens in: Mentzel, 1989, pp. 249-253. Kaarten tevens in: Van Stralen, 1998, pp. 33-64.
Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling (1965b, december). *Bijlmermeer. Programma hoog- en laagbouw en verkavelingstypen patiowoningen*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling (1968a, februari). *Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling (1968b, maart). *Basisprogramma voor de hoogbouw in 9 bouwlagen in de Zuid-Bijlmer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling (1974), *Bestemmingsplan Bijlmermeer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst der Publieke Werken, Sector Stadsontwikkeling (1970). *Stedebouwkundige uitgangspunten van de Bijlmer. Realiseringsproblemen en doelstellingen van de Zuid-Bijlmer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening & ARCAM (2013). *Dromen over Centrumeiland. Verkenning*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam/ARCAM.
Dienst Ruimtelijke Ordening (1993a, mei). *Milieu-effectrapport Nieuw-Oost Eerste fase*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening (1993b, november). *Nieuw-Oost. Ontwikkelingsschets '93*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening (1995, 4 april). *Concept Ontwerp-bestemmingsplan IJburg Eerste fase*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening (1996, 22 augustus). *Bestemmingsplan IJburg, eerste fase*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening (1997). *Amsterdam Open Stad. Structuurplan 1996*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening (1998). *Ontwerp voor Zeeburgereiland*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Dienst Ruimtelijke Ordening (2001). *Nota Perspectief IJburg*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Dienst Ruimtelijke Ordening (2009, 20 mei). *Bestemmingsplan IJburg tweede fase*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening (2013, 25 juni). *Bestemmingsplan IJburg 1e fase*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten (2003, november). *Haveneiland en Rieteiland Oost. Stedenbouwkundig Plan*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten (2004, maart). *Havenkwartier Haveneiland Oost. Stedenbouwkundig deelplan*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie., & Claus en Kaan Architecten (1999, 25 oktober). *Haveneiland en Rieteilanden West. Stedenbouwkundig Plan*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost (1988, mei). *Amsterdam Nieuw-Oost Eerste Fase. Concept-Nota van Uitgangspunten*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost (1990a, januari). *Amsterdam Nieuw-Oost Eerste Fase. Nota van Uitgangspunten*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost (1990b, februari). *Startnotitie Aanvullende MER. Nieuw-Oost Eerste fase*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dienst Volkshuisvesting, Afdeling Plankwaliteit (november 1969). *Collectieve blokvoorzieningen in de Bijlmermeer 2. Collectieve blokvoorzieningen, verhuurbare ruimten en ruimten woningbouwverenigingen in de Bijlmermeer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Dijkhuis, J.H. (1975). *Bijlmermeer van binnen. Een grootschalige hoogbouw-wijk beoordeeld door bewoners*. Delft: TH Delft, Afdeling der Bouwkunde, Centrum voor Architektuuronderzoek.
Dijkhuis, J.H., Ferf-Van den Broeke, I.M.C., Van der Maesen, L.G.J., Melger, R., & Klaren, M. (1975). *Collectieve ruimten Bijlmermeer. Analyse van een verschijnsel*. Amsterdam: Beheersgroep Bijlmermeer.
Dings, M. (red.) (2006). *De stad*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Discussie over IJburg 'eenzijdig' (1996). In: *NRC Handelsblad*, 30 december, online.
Drewes, J.B., (red.) (1966). *Koenen Verklarend Handwoordenboek der Nederlandsche Taal*. Zesentwintigste druk. Groningen: Wolters-Noordhoff.
Du Laing, H. (1973). *Het proces van stadsuitbreiding. Case-studie: de Amsterdamse stadsuitbreiding Bijlmer*. Afstudeerscriptie KU Leuven. Leuven: KU Leuven, Faculteit voor toegepaste wetenschappen.
Eco, U. (1968). La struttura assente. La ricerca semiotica e il metodo strutturale. Milaan: Bompiani.
Een plan voor het Haveneiland van IJburg (1998). In: Harsema, Cusveller, Bijhouwer, Van Bolhuis, Van Keulen & Meyer, 1998, pp. 94-95.
Eerste arken IJburg gearriveerd (2001). In: *De Volkskrant*, 2 mei, online.
Eerste bewoners IJburg (2002). In: *Ons Amsterdam*, jaargang 54, p. 378.
Eerste nieuwbouwplan Bijlmermeer ingediend. Ruime kamers, maar hoge huren (1966). In: *De Waarheid*, 28 juni, p. 4.
Egmond, M. (1983). Pakket maatregelen voor onderhoud en verbetering van Bijlmermeer. In: *Bouw*, nr. 2, pp. 28-33.
Eisler, M. (1916). H.P. Berlage und sein Erweiterungsplan Amsterdam-Süd. In: *Der Städtebau*, jaargang 13, pp. 112-115.
Elfrink, R., Lambert, D., & Polderman, P. (red.) (1992). *Berlage en de toekomst van Amsterdam Zuid*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Er komt tekening in de Bijlmer. Maar gezinnen met kinderen blijven weg (1970). In: *De Waarheid*, 4 juni, p. 7.
Erdogan, A., & 't Hart, J. (2001a). IJburg krijgt toch goedkope koophuizen. In: *De Volkskrant*, 15 juni, online.
Erdogan, A., & 't Hart, J. (2001b). 'Blokkendozen à la Berlage, dat is goede stedenbouw'. In: *De Volkskrant*, 18 juni, online.
Evans, R. (1986). Translations from Drawing to Building. In: AA Files, nr. 12, pp. 3-18.
Evans, R. (1995). The Projective Cast. Architecture and Its Three Geometries. Cambridge, MA/Londen: The MIT Press.
Evers, F. (1997). Natuurbescherming vult politiek vacuüm. In: *NRC Handelsblad*, 8 april, online.
Fischer, L. (2001). Die Insel und die Stadt. Neugründung von Ijburg (sic) bei Amsterdam. In: *Bauwelt*, nr. 21, pp. 32-37
Fockema Andreae, J.P. (1912). De hedendaagsche stedenbouw. Utrecht: De Haan.
Forty, A. (2003). Words and Buildings. A Vocabulary of Modern Architecture. Londen: Thames & Hudson.
Fraenkel, F.F. (1976). *Het Plan Amsterdam-Zuid van H.P. Berlage. Met een catalogus van uitgevoerde bouwwerken en een register van architecten*. Dissertatie Rijksuniversiteit Utrecht. Alphen aan den Rijn: Canaletto.
Frege, G. (1892). Über Sinn und Bedeutung. In: Zeitschrift für Philosophie und philosophischen Kritik, Band 100/1, pp. 25.50.
Gaillard, K., & Dokter, B. (1992). *Berlage en Amsterdam Zuid*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Garage-paradijs. Bouwplan voor 1116 woningen in Bijlmer (1966). In: *De Telegraaf*, 29 juni, p. 19.
Gauthiez, B. (2003). *Espace urbain. Vocabulaire et morphologie*. Parijs: Centre des monuments nationaux/Monum, Éditions du patrimoine.
Geddes, P. (1915). *Cities in Evolution. An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Civics*. Londen: Williams & Norgate.
Geerts, G., & Heestermans, H. (red.) (1992). *Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal*. Twaalfde uitgave in de nieuwe spelling. Utrecht/Antwerpen: Van Dale.
Geld voor tram voorwaarde voor bouw woonwijk IJburg (1998). In: *De Volkskrant*, 29 januari, online.
Gellings, P. (2005). *Zuidelijke Wandelweg*. Breda: De Geus.
Gemeenteraad Amsterdam (1904). 11° Uitbreidingsplan voor dat gedeelte der Gemeente, hetwelk gelegen is in en nabij den Binnendijkschen Buitenvelderschen polder tusschen Amstel en Schinkel. Behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 1299-1316. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (21 december 1904)
Gemeenteraad Amsterdam (1905). 11° Uitbreidingsplan voor dat gedeelte der Gemeente, hetwelk gelegen is in en nabij den Binnendijkschen Buitenvelderschen polder tusschen Amstel en Schinkel. Voortzetting der behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 14-57. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (11 januari 1905)
Gemeenteraad Amsterdam (1917). 19° Nieuw plan van uitbreiding voor het zuidelijk gedeelte der Gemeente. Behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 1967-2056. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (25 en 26 oktober 1917)
Gemeenteraad Amsterdam (1966a). 15° Bouw van 1116 woningen c.a. in de Bijlmermeer (no. 566). Behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 1165-1172. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (24 juni 1966)
Gemeenteraad Amsterdam (1966b). 13° Bouw van 2477 woningen c.a. in deel B en 2511 woningen c.a. in deel C van het uitbreidingsgebied-Bijlmermeer (no. 905-906). Behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 1573-1591. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (2 november 1966)
Gemeenteraad Amsterdam (1967a). 12° Bouw van 1808 woningen in deel D van het uitbreidingsgebied-Bijlmermeer (no. 348). Behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 916-920. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (3 mei 1967)
Gemeenteraad Amsterdam (1967b). 27° Bouw van 1816 woningen c.a. in deel E van het uitbreidingsgebied-Bijlmermeer (no. 559). Behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 1193-1195. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (28 juni 1967)

Gemeenteraad Amsterdam (1970). 15° Bouw van een collectieve ruimte tussen woonblokken in deel A van de Bijlmermeer (no. 1346). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 2780-2785. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (23 december 1970)

Gemeenteraad Amsterdam (1971). 35° Preadvies van Burgemeester en Wethouders van 2 maart 1971, op de nota van het raadslid Matteman c.s. van 23 december 1970, no. 1408, inzake de Bijlmermeer. Behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2, pp. 1401-1451. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (29 april 1971)

Gemeenteraad Amsterdam (1994). 41 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 30 juni 1994 inzake beoordeling van het investeringsakkoord Vinex voor de gemeente Amsterdam (nr. 499); 42 Voordracht van B en W van 30 juni 1994 tot het beschikbaar stellen van een aanvullend krediet ter dekking van de extra voorbereidingskosten van het project Nieuw-Oost (nr. 507). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (13 juli 1994)

Gemeenteraad Amsterdam (1995a). 10 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 2 januari 1995 tot naamgeving aan de geplande woningbouwlocatie Nieuw-Oost in het IJ-meer (nr. 18). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (11 januari 1995)

Gemeenteraad Amsterdam (1995b). 21 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 23 maart 1995 tot het sluiten van het uitvoeringsconvenant Vinex (nr. 173). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 april 1995)

Gemeenteraad Amsterdam (1995c). 10 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 16 november 1995 tot vaststelling van het ontwerp-Plan van Aanpak ROM-IJmeer (nr. 719). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (29 november 1995)

Gemeenteraad Amsterdam (1996a). 26 Notitie van Burgemeester en Wethouders van 30 mei 1996 inzake de inrichting van het besluitvormingsproces met betrekking tot IJburg (nr. 274). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (12 juni 1996)

Gemeenteraad Amsterdam (1996b). 14 Vaststelling van de Nota van Uitgangspunten Ontwerp voor IJburg (nr. 379); 15 Vaststelling van het bestemmingsplan IJburg (nr. 397); 16 Vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Haveneiland en Rietlanden IJburg (nr. 391); 17 Rapportage Evaluatie aanleg proefeiland IJburg (nr. 392); 18 Rapportage inrichting Diemerzeedijk (nr. 393); 19 Openbaar-vervoersontsluiting IJburg (nr. 394); 20 Aangaan van de intentie-overeenkomst IJburg (nr. 395); 21 Aanleg van IJburg (nr. 380); 21A Kennisgeving van het referendum-initiatief met betrekking tot de voordracht inzake de aanleg van IJburg (nr. 402). Gezamenlijke behandeling. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (4 september 1996)

Gemeenteraad Amsterdam (1996c). 26 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van november 1996 inzake definitief referendumverzoek met betrekking tot de aanleg van IJburg, de datumbepaling; tevens beantwoording raadsadressen over koppeling referenda IJburg en Noord-Zuidlijn (nr. 733). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (27 november 1996)

Gemeenteraad Amsterdam (1997a). 26 Advies van de Commissie voor bezwaar- en verzoekschriften van 5 maart 1997 op een bezwaarschrift tegen raadsbesluiten in verband met de aanleg van IJburg (nr. 134). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (19 maart 1997)

Gemeenteraad Amsterdam (1997b). 24 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 1 april 1997 inzake de besluitvorming naar aanleiding van de uitslag van het op 16 maart 1997 gehouden referendum over de aanleg van IJburg (nr. 166). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (2 april 1997)

Gemeenteraad Amsterdam (1997c). 17 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 3 april 1997 inzake het tweede voorbereidingskrediet IJburg (nr. 175); 18 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 3 april 1997 inzake het derde voorbereidingskrediet IJburg (nr. 187). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (16 april 1997)

Gemeenteraad Amsterdam (1997d). 7 Advies van de Commissie voor beroep- en bezwaarschriften van 21 augustus 1997 naar aanleiding van besluiten met betrekking tot de aanleg van IJburg (nr. 429). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (3 september 1997)

Gemeenteraad Amsterdam (1997e). 15 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 4 september 1997 tot vaststelling van het tracé voor de IJ-tram (nr. 450). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (17 september 1997)

Gemeenteraad Amsterdam (1998a). 20 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 5 januari 1998 inzake het basismodel natuurontwikkeling vóór de Waterlandse kust (nr. 1). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (21 januari 1998).

Gemeenteraad Amsterdam (1998b). 26 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 5 februari 1998 tot het bouwrijp maken van het eerste deel van het Haveneiland en De Rietlanden (nr. 80). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (18 februari 1998).

Gemeenteraad Amsterdam (1998c). 27 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 5 februari 1998 tot het aangaan van de samenwerkingsovereenkomst Haveneiland en Rietlanden IJburg (nr. 81); 27A Nota van wijziging van Burgemeester en Wethouders van 13 februari 1998 op de voordracht inzake het aangaan van de samenwerkingsovereenkomst Haveneiland en Rietlanden IJburg (nr. 106); 27B Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 13 februari 1998 tot vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan voor het Haveneiland en de Rietlanden (nr. 105). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (18 februari 1998).

Gemeenteraad Amsterdam (1998d). 12 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 1 oktober 1998 tot verwerving van ondergrond in IJburg (nr. 513); 13 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 1 oktober 1998 tot instemming met de concept-Overeenkomst waterbeheer IJburg (nr. 516); 14 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 6 oktober 1998 tot verkabeling en omhanging van hoogspanningslijnen ter plaatse van IJburg (nr. 525). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (14 oktober 1998).

Gemeenteraad Amsterdam (1998e). 19 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 12 november 1998 tot instemming met het Convenant Natuurontwikkelingsfonds IJmeer (nr. 692). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (25 november 1998).

Gemeenteraad Amsterdam (1998f). 24 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 26 november 1998 tot wijziging van de samenwerkingsovereenkomst voor het Haveneiland en de Rietlanden IJburg (nr. 764). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (9 december 1998).

Gemeenteraad Amsterdam (1999a). 17 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 4 februari 1999 tot voorbereiding van een herziening van bestemmingsplan IJburg, eerste fase (nr. 63). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (17 februari 1999).

Gemeenteraad Amsterdam (1999b). 32 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 2 juli 1999 inzake een grenscorrectie tussen Amsterdam en Diemen inzake de aanleg van IJburg (nr. 374); 33 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 2 juli 1999 tot het aangaan van een convenant tussen Diemen en Amsterdam (nr. 375); 30 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 2 juli 1999 inzake het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Steigereiland van IJburg (nr. 373); 31 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 2 juli 1999 inzake de kredietaanvraag met betrekking tot het Steigereiland IJburg (nr. 356). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (14 juli 1999)

Gemeenteraad Amsterdam (2000a). 16A Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 13 januari 2000 tot vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan voor het Haveneiland en de Rieteilanden-west (nr. 27); 16B Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 4 januari 2000 tot vaststelling van de gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst voor het Haveneiland en de Rieteilanden (nr. 10); 16C Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 13 januari 2000 tot vaststelling van uitwerking I van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase (nr. 28). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (9 februari 2000)

Gemeenteraad Amsterdam (2000b). 6 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 6 april 2000 tot verplaatsing van de rioolwaterzuiveringsinstallaties Oost en Zuid (nr. 264). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (19 april 2000)

Gemeenteraad Amsterdam (2000c). 8 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 26 april 2000 ten geleide van de Nota de Oostelijke eilanden van IJburg (nr. 307). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (10 mei 2000)

Gemeenteraad Amsterdam (2000d). 22 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 7 juli 2000 tot vaststelling van uitwerking 2 van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase (nr. 485). In: Gemeenteblad van Amsterdam, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (19 juli 2000).

Gemeenteraad Amsterdam (2000e). 15 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 2 november 2000 tot uitvoering van het natuurontwikkelingsproject Waterlandse kust (nr. 687). In: Gemeenteblad van Amsterdam, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (15 november 2000).

Gemeenteraad Amsterdam (2000f). 25 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 21 november 2000 tot vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan voor het Steigereiland van IJburg (nr. 862). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (29 november 2000)

Gemeenteraad Amsterdam (2001a). 13 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 25 januari 2001 tot vaststelling van uitwerking 3 van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase (nr. 22). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (7 februari 2001)

Gemeenteraad Amsterdam (2001b). 21 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 8 februari 2001 tot het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst inzake verkoop en verhuur van marktwoningen op het Haveneiland en de Rietlanden IJburg (nr. 62). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (21 februari 2001)

Gemeenteraad Amsterdam (2001c). 38 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 21 juni 2001 tot vaststelling van uitwerking 5 van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase (nr. 425); 37 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 21 juni 2001 tot vaststelling van uitwerking 4 van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase (nr. 382); . In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (4 juli 2001)

Gemeenteraad Amsterdam (2001d). 22 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 15 november 2001 tot vaststelling van nieuwe programma-afspraken over Haveneiland en Rieteilanden-west met de consortia IJburg (nr. 873); 23 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 15 november 2001 tot vaststelling van nieuwe afspraken over ontwerp en aanleg openbare ruimte Haveneiland en Rieteilanden-west met de bouwconsortia IJburg (nr. 851); . In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (28 november 2001)

Gemeenteraad Amsterdam (2002a). 6 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 23 mei 2002 tot vaststelling van de uitwerking 6/partiële herziening van uitwerking 1 van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase (nr. 330); 9 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 23 mei 2002 inzake het project Haveneiland/Rieteilanden (nr. 327); 10 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 23 mei 2002 tot realisatie van de eerste fase van de oostelijke ontsluitingsroute van IJburg (nr. 326); 23 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 15 november 2001 tot vaststelling van nieuwe afspraken over ontwerp en aanleg openbare ruimte Haveneiland en Rieteilanden-west met de bouwconsortia IJburg (nr. 851); . In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 juni 2002)

Gemeenteraad Amsterdam (2002b). 20A Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 10 oktober 2002 tot vaststelling van het bestemmingsplan IJburg, tweede fase, en vaststelling van hogere geluidswaarden dan gesteld in de wet (nr. 557); 20B Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 10 oktober 2002 tot instemming met het perspectief IJburg 2001 (nr. 558). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (23 oktober 2002)

Gemeenteraad Amsterdam (2002c). Nr. 316/558 Perspectief IJburg (nr. 558). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 3A. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (25 oktober 2002)

Gemeenteraad Amsterdam (2002d). 19 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 7 november 2002 tot mandatering van de bevoegdheid tot vaststelling van uitwerkingen van het bestemmingsplan IJburg, eerste fase, van de Gemeenteraad aan Burgemeester en Wethouders (nr. 625). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (20 november 2002)

Gemeenteraad Amsterdam (2002e). 28 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 21 november 2002 tot aanwijzing van twee deelgebieden van het Steigereiland in de wijk IJburg als gebieden waarvoor de redelijke eisen van welstand niet van toepassing zijn (nr. 785). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (4 december 2002)

Gemeenteraad Amsterdam (2003a). 15 Voordracht van Burgemeester en Wethouders van 6 februari 2003 tot het verlenen van een aanloopkrediet voor de voorbereidende werkzaamheden ten behoeve de realisatie van de tweede fase van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (5 maart 2003)

Gemeenteraad Amsterdam (2003b). 8 Initiatiefvoorstel van het raadslid mevr. Spee-Rouppe van de Voort c.s. van 12 maart 2003 tot aanleg van een strand op IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (26 maart 2003)

Gemeenteraad Amsterdam (2003c). 6 Instemming met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Centrumeiland van IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (7 mei 2003)

Gemeenteraad Amsterdam (2003d). 18 Voordracht van het College van Burgemeester en Wethouders van 30 oktober 2003 inzake het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteiland-oost. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (19 november 2003)

Gemeenteraad Amsterdam (2003e). Nr. 217 Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteiland-oost (IJburg) (nr. 635). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 3A. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (19 november 2003)

Gemeenteraad Amsterdam (2004a). 8 Voordracht van het College van Burgemeester en Wethouders van 30 oktober 2003 inzake het Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteiland-oost. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (25 februari 2004)

Gemeenteraad Amsterdam (2004b). 21 Voordracht van het College van Burgemeester en Wethouders tot instemming met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Centrumeiland (IJburg) (nr. 401); 22 Voordracht van het College van Burgemeesters en Wethouders van 17 juni 2004 tot instemming met het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Middeneiland (IJburg) (nr. 403) (sic). In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 2. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (8 juli 2004)

Giedion, S. (1941). Time, Space and Architecture. The Growth of a New Tradition. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Goldschmidt, G. (1991). The dialectics of sketching. In: Creativity Research Journal, vol. 4, nr. 2, pp. 123-143.

Gottdiener, M., & Lagopoulos, A. (red.) (1986). The City and the Sign. An Introduction to Urban Semiotics. New York: Columbia University Press.

Gratama, J. (1925). *Dr. H.P. Berlage bouwmeester*. Rotterdam: Brusse.

Groen, J. (2003). Overal in de stad duiken strandjes op. In: *De Volkskrant*, 11 juni, online.

Groep Waterstad (1994). *Amsterdam Nieuw-Oost Plan Waterstad. Samenvatting haalbaarbeidsstudie*. Amsterdam.

Groep Waterstad (1996). *IJburg Waterstad. Plan voor het Haveneiland*. Amsterdam. (alternatief Teun Koolhaas)

Groosman, E.F. (1966). Bouwen voor een veranderende samenleving. In: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, nr. 12, pp. 323-327.

Grotendorst, R. (1983). Woningsplitsing in Bijlmer niet dé oplossing. In: *Bouw*, nr. 2, pp. 24-27.

Groupe μ (1992). Traité du signe visuel. Pour une rhétorique de l'image. Parijs: Éditions du Seuil.

Grünfeld, F. (1970). Vak-idiotisme. In: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, nr. 9, p. 369.

Habets, J. (2001). Kleine foutjes. In: *NRC Handelsblad*, 5 juli, online.

Haest, M., & De Graaf, G. (2005). Vinex-wijken. In: *NRC Handelsblad*, 26 november, online.

Hall, P. (1974). The Containment of Urban England. In: *Geographical Journal*, jaargang 140, nr. 3, pp. 386-408.

Hameleers, M. (2002). *Kaarten van Amsterdam. 1866-2000*. Bussum/Amsterdam: Uitgeverij TOTH/Gemeentearchief Amsterdam.

Handtekeningen referendum IJburg (1996). In: *NRC Handelsblad*, 25 september, online.

Handtekeningen verzameld tegen nieuwe wijk IJburg (1996). In: *De Volkskrant*, 13 juli, online.

Harsema, H., Cusveller, S., Bijhouwer, R., Bolhuis, P. van, Keulen, N. van, & Meyer, F. (red.) (1998). *Landschapsarchitectuur en stedebouw in Nederland 95-97*. Wageningen/Bussum: Stichting Jaarboek landschapsarchitectuur en stedebouw/ Uitgeverij THOTH.
Harsema, H., Cusveller, S., Bijhouwer, R., Bolhuis, P. van, Keulen, N. van, & Meyer, F. (red.) (2000). *Landschapsarchitectuur en stedebouw in Nederland 97-99*. Wageningen/Bussum: Stichting Jaarboek landschapsarchitectuur en stedebouw/ Uitgeverij THOTH.
Harsema, H., Cusveller, S., Bijhouwer, R., Bolhuis, P. van, Keulen, N. van, & Meyer, F. (red.) (2002). *Landschapsarchitectuur en stedebouw in Nederland 99-01*. Wageningen/Bussum: Stichting Jaarboek landschapsarchitectuur en stedebouw/ Uitgeverij THOTH.
Hartman, W., Hellinga, W.J., Jonker, M., & De Ruijter, P. (1985). *Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*. Amsterdam: Amsterdamse Raad voor de Stedebouw.
Haveneiland en Rieteilanden: balanceren tussen orde en chaos (2000). In: Harsema, Cusveller, Bijhouwer, Van Bolhuis, Van Keulen & Meyer, 2000, pp. 116-119.
Hazewinkel, T. (1965). Voor en tegen plannen Bijlmerstad. Over gebrek aan bufferruimte, te weinig eengezinshuizen en een hart dat geen hart is. In: *Algemeen Handelsblad*, 26 juni, p. 2.
Hazewinkel, T. (1971). Meer laagbouw in de Zuid-Bijlmer. In: *TABK*, nr. 1, pp. ?.
Heeling, J., Meyer, H., & Westrik, J. (red.) (2002). *Het ontwerp van de stadsplattegrond.* De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw. Deel 1. M.m.v. Sauren, E., & Hoekstra, M.J. Amsterdam: Uitgeverij SUN.
Heijboer, P (1970). Zo gaat de Bijlmer naar de bliksem toe. In: *Het Parool*, 2 november, p. 9.
Heijboer, P. (1995). Red het IJmeer keert zich tegen IJburg. In: *De Volkskrant*, 26 juni, online.
Heijboer, P. (2006). *Wachten op de nachtegaal. Het verhaal van de Bijlmermeer*. Amsterdam: Uitgeverij Van Gennep.
Heijmans, T. (2004a). Hechte gemeenschap op opgespoten zand. In: *De Volkskrant*, 13 augustus, online.
Heijmans, T. (2004b). Pioniers dromen van dubbele gleuf. In: *De Volkskrant*, 20 augustus, online.
Heijmans, T. (2004c). Twee verdiepingen met patat. In: *De Volkskrant*, 27 augustus, online.
Heijmans, T. (2004d). Nieuwbouwyup snakt naar bezinning. In: *De Volkskrant*, 3 september, online.
Heijmans, T. (2004e). Huub lacht, zwaait, groet en behoedt IJburg voor totale chaos. In: *De Volkskrant*, 10 september, online.
Heijmans, T. (2004f). Op dit Amsterdamse waddeneiland barst het nog van de scholeksters. In: *De Volkskrant*, 17 september, online.
Heijmans, T. (2004g). Egon timmert het hoofd leeg en de spieren sterk. In: *De Volkskrant*, 24 september, online.
Heijmans, T. (2004h). Een lijk, maar geen misdaadromantiek. In: *De Volkskrant*, 1 oktober, online.
Heijmans, T. (2004i). In de zandbak wordt het leven steeds ingewikkelder. In: *De Volkskrant*, 8 oktober, online.
Heijmans, T. (2004j). Na de sloop rest een skelet dat zacht wankelt in de oostenwind. In: *De Volkskrant*, 15 oktober, online.
Heijmans, T. (2004k). Een fata morgana van heipalen en zand. In: *De Volkskrant*, 22 oktober, online.
Heijmans, T. (2005a). Met/zonder geel/groen terras/balkon. In: *De Volkskrant*, 29 januari, online.
Hellinga, H. (1993). Amsterdam 1945-1993: via stadsgewest tot stad centraal. In: Taverne & Visser, 1993, pp. 300-314.
Herngreen, R. (1997). IJburg verzoent natuur met stad. In: *De Volkskrant*, 27 februari, online.
Het uitbreidingsplan Zuid der gemeente Amsterdam (1916). In: *Bouwkundig Weekblad*, jaargang 36, nr. 44, pp. 324-328.
Het uitbreidingsplan Zuid. Een nieuwe wandelweg (1917). In: *De Amsterdammer*, 24 maart, nr. 2074, p. 10.
Het woongebied IJburg in Amsterdam (1998). In: Harsema, Cusveller, Bijhouwer, Van Bolhuis, Van Keulen & Meyer, 1998, pp. 90-93.
Het wordt pionieren in een winderig IJburg (2002). In: *De Volkskrant*, 22 november, online.
Hillier B., & Hanson J. (1984). The Social Logic of Space. Cambridge, MA: Cambridge University Press.
Hoekstra, E., & Milikowski, F. (2011). Nieuwbouw in tijden van crisis. Voorheen droomwijk – vervolg. In: *De Groene Amsterdammer*, nr. 2, 12 januari. [online geraadpleegd]
Hoekstra, M.J. (2004). *Amsterdamse stedebouw van 1915 tot 1935. Tussen Plan Zuid en Algemeen Uitbreidingsplan*. Miniscriptie Universiteit van Amsterdam. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
Hoekstra, M.J. (2012). Het Plan Zuid in woorden. Veranderende stedebouwkundige begrippen en een onbekende plankaart. In: *Bulletin KNOB*, jaargang 111, nr. 4, pp. 186-198.
Hoekstra, M.J. (2016). De kern van de stede(n)bouw in woord en beeld. In: Westrik & Hermans, 2016, pp. 26-27.
Hofland, H.J.A. (1997a). Politieke koepokstof. In: *NRC Handelsblad*, 26 maart, online.
Hofland, H.J.A. (1997b). De toon van de muziek. In: *NRC Handelsblad*, 16 april, online.
Honingraatcomplex in Bijlmer. Plan voor 1800 woningen ingediend (1967). In: *De Waarheid*, 26 april, p. 4.
Hooimeijer, F., & Pronkhorst, A. (2002). *Hendrik Petrus Berlage. Een bouwmeester in beeld*. Alphen aan den Rijn: Atrium.
Hovens Greve, H.J.A. (1966). Is hoogbouw de oplossing? In: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, nr. 12, pp. 346-353.
Howard, E. (1898). To-Morrow. A Peaceful Path to Real Reform. Londen: Swan Sonnenschein; heruitgave (1902): Garden Cities of To-Morrow. Londen: Faber and Faber.
Huisman, J., Kramer, L., Stolp, S., Geelhoed, K., & Van der Elksen, J. (2008). *Onzichtbaar Amsterdam. De ingenieurs van de stad*. Bussum: Uitgeverij THOTH, pp. 46-64.
Hulsman, B. (2003a). Ambities IJburg gefnuikt. In: NRC Handelsblad, 1 november, online.
Hulsman, B. (2003b). De macht van het raster. In: NRC Handelsblad, 1 november, online.
Hulsman, B. (2005). Een huis bouwen? Vergeet het! In: *NRC Handelsblad*, 6 augustus, online.
Hulsman, B. (2006). IJburg wordt curieuze hybride. In: *NRC Handelsblad*, 11 augustus, online.
Ibelings, H. (1997). 'Die 18.000 woningen kunnen nergens anders'. Interview met Duco Stadig. In: *De Architect*, nr. 1, pp. 22-23.
Ibelings, H. (1999). Nederlandse stedenbouw van de 20ste eeuw. Rotterdam: NAi Uitgevers.
Ibelings, H. (2000). *Het kunstmatig landschap. Hedendaagse architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur in Nederland*. Rotterdam: NAi Uitgevers.
Ibelings, H. (2001). Liberalisme en anarcho-liberalisme in de architectuur van IJburg. In: Atelier CDS, 2001, pp. 66-76.

'IJburg is duur door misbruik monopolie op grond' (2001). In: *Het Parool*, 28 juni.
IJburg: 'Het wordt heel erg spannend' (1997). In: *NRC Handelsblad*, 19 maart, online.
Ir. Mulder: 35 bouwen aan hoofdstad (1965). In: *Trouw*, 3 september, p. 7.
Jolles, A. (1997, februari). Ontwerp voor IJburg. Eilandenrijk IJburg, een Amsterdamse traditie voortgezet. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 3, nr. 2, pp. 1-29.
Jolles, A. (2001). IJburg komt boven. In: Schot, Jolles & Hoogstraten, 2001, pp. 10-27.
De Jong, T. (1992). *Kleine methodologie voor ontwerpend onderzoek*. Meppel: Boom.
Kaldenbach, I. (2007). De stad van morgen? Omslag in de visies op de Bijlmermeer. In: *Kunstlicht*, jaargang 28, nr. 4, pp. 46-53.
Karst, J. (1998, maart). Water en land maken IJburg. Globaal Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden gereed. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 4, nr. 3, pp. 1-25.
Karst, J., Daalder, R., Meindersma, J., Haak, M., Hassefras, U., & Veldhuis, P. (2004, december). Waterpark IJmeer. In: *StadenGroen*, jaargang 7, nr. 2/3, pp. 1-28.
Kat, P.J. (1969). Klachten uit de Bijlmer. In: *Algemeen Handelsblad*, 15 februari, p. 2.
Kernteam Centrumeiland, Ruimte en Duurzaamheid (2015, 17 maart). *Startvisie Centrumeiland*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Klaren, M. (1983). Bijlmermeer: de Titanic van de Amsterdamse stedebouw. In: *Bouw*, nr. 2, pp. 19-23.
Klinkenberg, J.M. (1996). Précis de sémiotique générale. Parijs: Éditions du Seuil.
Kloos, M. (1997a). Een constante steen des aanstoots. Dirk Frieling. In: *Archis*, nr. 3 (themanummer 'De nieuwe Bijlmermeer'), pp. 22-23.
Kloos, M. (1997b). Het beest getemd. De Bijlmermeer en de eisen van de tijd. In: *Archis*, nr. 3 (themanummer 'De nieuwe Bijlmermeer'), pp. 66-73.
Klusman, E. (1985). De Bijlmermeer. In: Hartman, Hellinga, Jonker & De Ruijter, 1985, pp. 116-126.
Koenen, M.J. (1916). *Verklarend Handwoordenboek der Nederlandsche Taal*. Elfde druk. Groningen: Wolters.
Koevoets, W. (1966). Geluk zoeken in de Bijlmer. Wonen in de Bijlmermeer. In: De Telegraaf, 14 december, p. 5.
Koningsberger, V. (2011). *'Schuivende panelen: hoe architectuur een kind van zijn tijd is'. Bouwen en wonen in hoogbouw in de Amsterdamse uitbreidingswijken 1945-1970*, pp. 56-61. Masterscriptie Architectuurgeschiedenis en Monumentenzorg Universiteit Utrecht. Utrecht: Universiteit Utrecht.
Koot, T. (red.) (1975). *De glorie van Amsterdam*. Amsterdam: Elsevier.
Koper, A. (2002a). Ontwikkelaars IJburg onderschatten zandbakeffect. In: *De Volkskrant*, 30 september, online.
Koper, A. (2002b). 'Grondprijzen IJburg misschien wel te laag'. In: *De Volkskrant*, 4 december, online.
Koper, A. (2004). Nieuwbouw op IJburg vertraagd. In: *De Volkskrant*, 25 november, online.
Kraaijvanger Urbis (1994, juni). *Nieuw-Oost Amsterdam. Woonmilieustudie*. Rotterdam: Kraaijvanger Urbis.
Kramer, L., Mittelmeijer, M., & Van Ophem, J. (2001). *Bouwen met water. IJburg het begin*. Amsterdam: Ingenieursbureau Amsterdam.
Krampen, M. (1965). Signs and Symbols in Graphic Communication. In: Design Quarterly, jaargang 62, nr. 1, pp. 1-31.
Krampen, M. (1979). Meaning in the Urban Environment. New York: Methuen.
Kruyskamp, C. (red.) (1961). *Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal*. Achtste uitgave. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
Kunst redt leegstaande villa (2004). In: *De Volkskrant*, 9 juni, online.
Kuyt, J. (1992). De chronologie van Plan Zuid. In: Gaillard & Dokter, 1992, pp.74-85.
"Laatste woord" van Amsterdam over Bijlmer. Plan Toxopeus "groot en onverantwoord risico" (1964). In: *De Waarheid*, 14 oktober, p. 3.
Lakoff, G.P. (1987). Women, Fire, and Dangerous Things. What Categories Reveal About the Mind. Chicago: University of Chicago Press.
Lakoff, G.P. (2004). Don't Think of an Elephant. Know Your Values and Frame the Debate. Vermont: Chelsea Green Publishing.
Lakoff, G.P., & Johnson, M. (1980). Metaphors We Live By. Chicago: University of Chicago Press.
Lambert, D., & De Boer, M. (1992). Strategische aanpak van de openbare ruimte van Plan Zuid. In: Elfrink, Lambert & Polderman, 1992, pp. 22-33.
Lammers, X. (2013). *Droomwijk in scherven.* Barnevelt: Uitgeverij Boekenbent.
Lammers, X. (2015). *Sociaal experiment IJburg. Vinexwijk in verval*. Barnevelt: Uitgeverij Boekenbent.
Lampen en straten IJburg klus voor de gemeente (2001). In: *Het Parool*, 7 november, p. 2.
Laumanns, H. (1971). Groen in de Bijlmermeer. In: *Bouw*, nr. 17, pp. 658-667.
Le Corbusier (1935). *La Ville Radieuse. Elements d'une Doctrine d'urbanisme pour l'equipement de la Civilisation Machiniste.* Parijs: Editions Vincent, Fréal & Co.
Le Corbusier (1943). *La Charte d'Athènes. Urbanisme des C.I.A.M.* Boulogne-sur-Seine: Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui, Collection de l'équipement de la civilisation machiniste.
Ledrut, R. (1973). Les images de la ville. Parijs: Anthropos.
Lefebvre, H. (1974). Le production de l'espace. Parijs: Anthropos.
Leliman, J.H.W. (1904). De uitbreiding van Amsterdam. In: *De Bouwwereld*, jaargang 3, nr. 45, pp. 353-356, nr. 46, pp. 361-366, nr. 47, pp. 373-376, nr. 48, pp. 381-383, nr. 49, pp. 387-390.
Leliman, J.H.W. (1917). Het uitbreidingsplan Amsterdam-Zuid. In: *De Bouwwereld*, jaargang 16, nr. 33, pp. 253-256, nr. 34, pp. 261-263, nr. 43, pp. 345-346.
Lentz, L., Jansen, F., & Feenstra, J. (2000). Een steeds minder deskundige lezer? Fragmentering en detaillering in instructieve teksten van 1500 tot heden. In: Tijdschrift voor Taalbeheersing, jaargang 22, nr. 1, pp. 1-21.
Looije, M. (1996). IJburg: de nieuwe eilanden van Amsterdam. In: *Blauwe Kamer Profiel*, nr. 3, pp. 18-22.
Van Loon, J. (2000). *De ontstaansgeschiedenis van het begrip 'Stad'. Een bijdrage van de diachrone semantiek tot de sociaal-economische geschiedenis van Noord-West-Europa, inzonderheid van de Nederlanden*. Gent: Koninklijke Academie voor Nederlandse Taal en Letterkunde.

Luijten, A. (1997). Een vat vol tegenstrijdigheden. De dynamische geschiedenis van de Bijlmermeer. In: *Archis*, nr. 3 (themanummer 'De nieuwe Bijlmermeer'), pp. 14-21.
Luijten, A. (2010). Dirk Frieling: Bijlmer ongelofelijk veel beter dan het wás. In: *S+RO*, nr. 6, pp. 8-9.
Lupi, T. (2008). *Buiten wonen in de stad. De* place making *van IJburg*. Dissertatie UvA. Amsterdam: Faculteit der Maatschappij- en Gedragswetenschappen.
Lynch, K. (1960). The Image of the City. Cambridge, MA: The MIT Press.
Mak, G. (1996). De stad en de grote zaagbek. In: *NRC Handelsblad*, 10 oktober, online.
Mastenbroek, B. (2001a). Waarom IJburg zo duur is? Vraag dat Amsterdam maar. In: *Het Parool*, 28 juni.
Mastenbroek, B. (2001c). De grondprijzen op IJburg. Deel 3. In: *Het Parool*, 3 juli.
Mastenbroek, J. (1965). Amsterdam bevestigt een reputatie. In: *Amsterdam Werkt. Voorlichtingsorgaan voor de Agglomeratie Amsterdam/Noordzeekanaal*, nr. 2, pp. 10 e.v.
Matteman, L., Van Thijn, E., Nipperus, H.J., & Sinnige, W.H. (1970). No. 1408. Nota van het raadslid Matteman c.s., inzake de Bijlmermeer. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1, pp. 2333-2355. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. (23 december 1970)
Matton, T. (2000). Het nieuwe natuurdenken. De verheviging van het natuurgevoel in IJburg. In: *Archis*, nr. 6, pp. 44-51.
Meerderheid stemt tegen IJburg; Stadsuitbreiding in IJmeer gaat door (1997). In: NRC Handelsblad, 20 maart, online.
Mentzel, M.A. (1989). *Bijlmermeer als grensverleggend ideaal. Een studie over Amsterdamse stadsuitbreidingen*. Dissertatie TU Delft. Delft: Delftse Universitaire Pers.
Mentzel, M.A. (1991). Besluitvorming over plan-Bijlmermeer. Analyse en beleidsrelevantie. In: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, nr. 2, pp. 10-15.
Merkelbach, B. (1932). Wonen. In: *De 8 en Opbouw*, nr. 1, pp. 1-5
Merlin, P., & Choay, F. (1988). Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Parijs: Presses universitaires de France.
Metz, T. (1990). Bijlmer: pestlijder buiten de veste, product van naïef idealisme. In: NRC Handelsblad, 1 februari, online.
Metz, T. (1992). 'Een stad zo mooi als misschien nergens bestaat'. In: Gaillard & Dokter, 1992, pp. 46-58.
Metz, T. (2001). Nieuwe nomaden op het water van IJburg. In: *NRC Handelsblad*, 12 mei, online.
Meyer, H., De Jong, M., Harteveld, M., & Hoekstra, M.J. (red.) (2003). Stedebouw als zelfstandige discipline. De kern van de stedebouw in de eenentwintigste eeuw. Niet-verschenen deel. Delft: TU Delft.
Meyer, H., De Josselin de Jong, F., & Hoekstra, M.J. (red.) (2006). Het ontwerp van de openbare ruimte. De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw. Deel 2. Amsterdam: Uitgeverij SUN.
Meyer, H., Westrik, J., & Hoekstra, M.J. (red.) (2008). Stedebouwkundige regels voor het bouwen. De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw. Deel 3. Amsterdam: Uitgeverij SUN.
Meyer, H., Westrik, J. & Hoekstra, M.J. (red.) (2014). Het programma en ruimtegebruik van de stad. De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw. Deel 4. Amsterdam: Uitgeverij SUN.
Mieras, J.P. (1923). Architectuur in Uitbreiding "Zuid" te Amsterdam. Inleiding. In: *Wendingen*, jaargang 5, nr. 4, p. 3.
Milanović, M. & Dejong, I. (2002). *Het Sluishuis. Landmark in het water bij IJburg*. Bussum: Uitgeverij THOTH.
Milanović, M. (1999, mei). Het Plan. Ontwerp voor het Steigereiland. In: Milanović, Oostenbrink, Van der Pol & Weber, 1999, pp. 8-13.
Milanović, M. (2001, maart). Het Steigereiland. Een stedelijke collage in het IJmeer. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 7, nr. 1, pp. 1-20.
Milanović, M., Oostenbrink, M., Pol, T. van der, & Weber, M. (red.) (1999, mei). *Eigenwijs wonen. Bouwen in eigen beheer op het Steigereiland*. Amsterdam: Bureau P/A Stedelijke Woningdienst.
'Milieugroep nu partner in bouw IJburg' (1998). In: *NRC Handelsblad*, 19 maart, online.
Milieuvereniging verzet zich tegen wijk in IJmeer (1996). In: *De Volkskrant*, 5 september, online.
Milikowski, F., & Hoekstra, E. (2011). Voorheen droomwijk. De schraalheid van IJburg. In: *De Groene Amsterdammer*, nr. 1, 5 januari. [online geraadpleegd]
Ministerie van VROM (2008). *Structuurvisie Randstad 2040. Naar een duurzame en concurrerende Europese topregio*. Den Haag: Ministerie van VROM.
Moderne woonwijk zonder modern verkeer (1965). In: *De Waarheid*, 4 juni, p. 7.
Morgen opening van Amsterdams toekomst-toonzaal (1965). In: *De Waarheid*, 6 juli, p. 4.
Morris, C.W. (1938). Foundations of the theory of signs. International encyclopedia of unified science. Vol. 1, no. 2. Chicago: The University of Chicago Press.
Morris, C.W. (1946). Signs, Language and Behavior. New York: Prentice-Hall.
Mulder, D. (2012). Op stadspeil in de polder: Wijk F in de Amsterdamse stadsuitbreiding. Over het ontstaan en de ontwikkeling van een buurtje in de Pijp. In: *Bulletin KNOB*, jaargang 111, nr. 2, pp. 99-110.
Mulder, J.H. (1965). De "Zuid-Oost lob" en het plan voor de Bijlmermeer. In: *Werk in uitvoering. Maandblad van de Dienst der Publieke Werken*, nr. 10. Ook beschikbaar als overdruk, pp. 1-10.
Mulder, J.H. (1966). *Op de drempel*. Uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van buitengewoon lector in de technische en architectonische stedebouwkundige problemen der Planologie aan de Universiteit van Amsterdam op 8 november 1966. Amsterdam: Scheltema & Holkema.
Mulder, J.H. (1967). Stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam in vogelvlucht. In: *Bouw*, nr. 17, pp. 642-646, nr. 21, pp. 782-787.
Mulder, J.H. (1973). Schaalveranderingen en markante punten in de stedebouw de afgelopen 40 jaar. In: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, nr. 3, pp. 99-104.
Mulder. J.H. (1975). De bouw van de stad. In: Koot, 1985, pp. 82-94.
Müller, F.M. (1913). The science of language. Deel 2. Londen/Bombay/Calcutta: Longmans, Green, and Co.
Nachenius, H.W. (1880). Bijdrage tot de kennis van den stedenbouw. Eene populaire studie. Haarlem: De Graaff.
Natuurmonumenten en gemeente zetten strijd om IJburg voort (1997). In: *De Volkskrant*, 4 februari, online.
Natuurmonumenten voert afwijkende actie tegen IJburg (1996). In: *De Volkskrant*, 14 september, online.

Natuurontwikkelingsfonds IJmeer (2014, oktober). *Geziene gast in de natuur. Terugblik op het Natuurontwikkelingsfonds IJmeer*. Pampus: Natuurontwikkelingsfonds IJmeer.
Neijens, P., & Van Praag, Ph. (red.) (1999). *De slag om IJburg. Campagne, media & publiek*. Amsterdam: Het Spinhuis.
Nio, I., Reijndorp, A., & Veldhuis, W. (2008). *Atlas Westelijke Tuinsteden Amsterdam. De geplande en de geleefde stad*. Amsterdam: Uitgeverij SUN.
Noord/Zuidlijn en tram IJburg vertraagd door rijksbeleid (1997). In: *De Volkskrant*, 17 september, online.
Norberg-Schulz, Ch. (1980). *Genius Loci. Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.
Nota 60 miljoen van rijk brengt IJburg in gevaar (1998). In: *De Volkskrant*, 20 maart, online.
Nycolaas, F.A. (2015). *Wenken voor een veranderbare stad. Een studie naar veranderingspatronen van Amsterdamse buurten en bouwblokken*. Dissertatie TU Delft. Delft/Amsterdam: TU Delft/Hogeschool van Amsterdam/Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam.
Nyst, E. (2000). Amsterdam in ban van IJburg-gekte. In: *De Volkskrant*, 10 oktober, online.
Ogden, C.K., & Richards, I.A. (1923). The Meaning of Meaning. A Study of the Influence of Language upon Thought and of the Science of Symbolism. Londen: Kegan Paul & Company.
OMA (1986). *Studie herinrichting Bijlmer/Revisie Bijlmermeer*. Amsterdam: Dienst Ruimtelijke Ordening.
Onmenselijk. Avant-garde onder de architecten wil nóg meer dan Bijlmermeer (1965). In: *Haagse Post*, 12 juni, pp. 8-9.
Ontwerp voor tuinstad Bijlmermeer klaar (1964). In: *De Waarheid*, 14 oktober, p. 3.
Ontwerpteam Centrumeiland, Ruimte en Duurzaamheid (2016, 25 mei). *Concept Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Ontwerpteam Schaap/Stuffers, Projectbureau Consortia IJburg, Projectgroep IJburg & ABF Strategie (1999, september). *Haveneiland en Rieteilanden West. Stedenbouwkundig Plan Concept*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Onze stadsplantsoenen in zomertijd (1925). In: *Algemeen Handelsblad*, 1 augustus, avondblad, p. 2.
Oskam, A.W. (1997). Folderen. In: *NRC Handelsblad*, 8 maart, online.
Ottens, E. (1979). Volkshuisvesting op een keerpunt. Het volkshuisvestingsbeleid in Amsterdam in de tweede helft van de jaren zestig en het begin van de jaren zeventig. In: *Wonen-TA/BK*, nr. 19, pp. 9-40.
Palmboom, F. (1987). *Rotterdam, verstedelijkt landschap*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Palmboom, F. (2000, juni). IJburg. Stadtinseln für Amsterdam. In: *Topos*, nr. 31, pp. 79-85.
Palmboom, F. (2002). IJburg: systematiek en compositie. In: Milanović & Dejong, 2002, pp. 12-17.
Palmboom, F. (2010). *Drawing the ground. Landscape urbanism today. The work of Palmbout Urban Landscapes*. Basel: Birkhäuser, pp. 66-79.
Pam, M. (1997). Bananenstad. In: *NRC Handelsblad*, 21 maart, online.
Pam, M. (2001). Beschaving. In: *NRC Handelsblad*, 11 mei, online.
Pampus-mens en Bijlmermeerder. Amsterdam maakt het zich weer moeilijk (1966). In: *De Tijd*, 28 mei, katern 2, p. 1.
Panhuijsen, L. (1997). IJdorp. In: *De Groene Amsterdammer*, 12 februari, online.
Parkeergarages in Bijlmer onpraktisch. Publieke Werken dreef eigen plan door (1968). In: *De Tijd*, 26 oktober, p. 9.
Partijen nader tot elkaar over natuur IJburg (1997). In: *De Volkskrant*, 19 maart, online.
Peirce, C.S. (1998). The Essential Peirce. Selected Philosophical Writings. Volume 2 (1893–1913). Bloomington, IN: Indiana University Press.
Peteri, W.B. (1913). Overheidsbemoeiingen met stedebouw tot aan den vrede van Münster. Alkmaar: Coster.
Petri, J. (1965). Gefrustreerd wonen tussen technisch vertoon. In: *De Groene Amsterdammer*, 4
Philippa, M., Debrabandere, F., Quak, A., Schoonheim, T., & Van der Sijs, N. (red.) (2003-2009). *Etymologisch Woordenboek van het Nederlands*. 4 delen. Amsterdam: AUP. http://www.etymologiebank.nl
Piek, H. (1997). IJburg offert natuur aan stad. In: *De Volkskrant*, 19 maart, online.
Planologen: "Bijlmermeer is stad van de toekomst". Uitbreidingsplan ontmoet geen echte kritiek (1965). In: *De Tijd*, 6 november, p. 2.
Polak, N. (1970). Bijlmermeer: ons eerste getto? In: *Het Vrije Volk*, 17 oktober, p. 17.
Polano, S. (1988b). Uitbreidingsplan voor Amsterdam-Zuid. In: Polano, 1988a, pp. 165-168.
Polano, S. (red.) (1988a). *Hendrik Petrus Berlage. Het complete werk*. Alphen aan den Rijn: Atrium.
Portugali, J. (1996). Inter-representation Networks and Cognitive Maps. In: Portugali, J. (red.) (1996). *The Construction of Cognitve Maps*. Dordrecht/Boston/Londen: Kluwer Academic Publishers.
Priemus, H. (1968). Bijlmermeer: hedendaagse woningen tegen toekomstige huren. In: *GoedWonen*, nr. 7, pp. 2-5.
Priemus, H. (1971). Bouwen en wonen, een onontwarbare knoop. In: *Wonen*, nr. 3, pp, 3-6.
Prof. Thijsse over Amsterdam: 'Uitbreiden naar het noorden'. "Bijlmermeer moet sluitstuk van vergroting Amsterdam-sec zijn" (1965). In: *Het Parool*, 6 november, p. 5.
Projectbureau IJburg (1995a, juni). *De keuze voor IJburg. Afweging van woningbouwlocaties in de regio Amsterdam 1980-1995*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1995b). *Thuis in 2000. De nieuwe stedelijke woonomgeving; visies op IJburg. Verslag lunchlezingen*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1995c, november). *Concept Ontwerp voor IJburg. Nota van Uitgangspunten*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1996a, januari). *IJburg: Haveneiland. Werkmap schetsontwerp*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1996b, mei). *Ontwerp voor IJburg. Nota van Uitgangspunten*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1996c, mei). *Ontwerp voor het Haveneiland en de Rietlanden. Stedebouwkundig Programma van Eisen*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1996d, augustus). *Ontwerp en MER voor IJburg. Toelichting op de relatie tussen het Ontwerp voor IJburg en de voor IJburg geproduceerde milieu-effectrapportages*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1996e). *Wonen in een waterrijk*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.

Projectbureau IJburg (1997a, mei). *Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1997b, 9 juni). *Ontwerp voor het Steigereiland. Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1997c, 10 december). *Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. Globaal Stedenbouwkundig Plan*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1998a, januari). *Ontwerp voor het Haveneiland en de Rieteilanden. Globaal Stedenbouwkundig Plan*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1998b, mei). *Ontwerp voor het Steigereiland. Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1998c, november). *Ontwerp voor het Steigereiland. Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1999a, april). *Ontwerp voor het Steigereiland. Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (1999b, juli). *Ontwerp voor het Steigereiland. Stedenbouwkundig Programma van Eisen*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2000a, februari). *Ontwerp voor IJburg Tweede Fase. Nota van Uitgangspunten+*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2000b, 10 februari). *Afwegingsnota 2e Fase IJburg Concept*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2000c, maart). *Concept Ontwerp voor het Steigereiland. Stedenbouwkundig Plan*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2000d, september). *Ontwerp voor Steigereiland. Stedenbouwkundig Plan*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2000e). *Gids voor IJburg*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2001, maart). *Startnota Zeeburgereiland. Concept*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2004a, januari). *Concept Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2004b, februari). *Concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen Middeneiland*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Projectbureau IJburg (2004c, maart). *Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Pruys, S.M. (1968). Bijlmermeer: Discrepantie tussen stad en interieur. In: *Algemeen Handelsblad*, 5 november, p. 2. Tevens in: Pruys, S.M. (1971). *De nieuwe onzakelijkheid*, pp. 105-108. Amsterdam: Meulenhoff.
Referendum over IJburg lijkt onafwenbaar (1996). In: *De Volkskrant*, 1 november, online.
Regen van rapporten in discussie over IJburg (1997). In: *NRC Handelsblad*, 7 maart, online.
Reijndorp, A. (1997). Tussen staat en stad. Sociale vernieuwing van de Bijlmermeer. In: *Archis*, nr. 3 (themanummer 'De nieuwe Bijlmermeer'), pp. 55-62.
Remkes vindt koopwoningen IJburg 'niet normaal' duur (2001). In: *NRC Handelsblad*, 20 juni, online.
Rijk stuurt rekening voor grond IJburg (1998). In: *NRC Handelsblad*, 20 maart, online.
Rijnboutt, K. (2009, juni). *De kwaliteit van IJburg. Terugblik op 12 jaar Kwaliteitsteam IJburg*. Ongepubliceerde lezing.
Ritsema van Eck, J., & Snellen, D. (2006). Is the Randstad a City Network? Evidence from Commuting Patterns. In: *European Transport Conference Proceedings*.
Roegholt, R. (1979). *Amsterdam in de 20e eeuw. Deel 2 (1945/1970)*, pp. 290-296. Utrecht/Antwerpen: Het Spectrum.
Röling, W. (1967). Bijlmermeer kan echt heel mooie stad worden. In: *Algemeen Handelsblad*, 11 november, p. 26.
Rookbom tegen stadsuitbreiding (1994). In: *NRC Handelsblad*, 8 november, online.
Rossi, A. (1966). L'architettura della città. Padua: Marsilio Editori; Nederlandse vertaling (2002): De architectuur van de stad. Nijmegen: Uitgeverij SUN.
Rothuizen, W. (1970). 't Aardige van de Bijlmer. In: *Haagse Post*, 11 november, pp. 50-56.
Rowe, C., & Koetter, F. (1978). *Collage City*. Cambridge, MA/Londen: MIT Press.
Ruimere woningen in Bijlmermeer. Stedebouwkundig plan bekend (1965). In: *De Tijd*, 4 juni, pp. 1-2.
Ruimtelijk Planbureau (2004). Tussenland. Rotterdam: NAi Uitgevers.
Ruimtelijk Planbureau (2007). Het nieuwe ommeland. Veranderingen in stad-landrelaties. Rotterdam: NAi Uitgevers.
Salomons, I. (1968). 1981: burgeroorlog om de Bijlmermeer? In: *GoedWonen*, nr. 5, pp. 29-31.
Schaap, T. (2008). *Amsterdam*. Rotterdam: 010 Publishers.
Schot, J., Jolles, A., & Hoogstraten, D. van (2001). *Zeven miljoen kuub zand. Aanleg IJburg*. Amsterdam: Stichting Touching Visuals.
Schouten, P. (1997). Referendum IJburg. In: *NRC Handelsblad*, 13 maart, online.
Scruton, R. (1979). The Aesthetics of Architecture. Londen: Methuen.
Searle, J.R. (1969). Speech Acts. An Essay in the Philosophy of Language. Cambridge, MA: Cambridge University Press.
Searle, J.R. (1983). Intentionality. An Essay in the Philosophy of Mind. Cambridge, MA: Cambridge University Press.
Sijmons, D. (1995, juni). *Buiten wonen in de stad. Startnota IJburg: uitkomsten van onderzoek, opdracht aan de ontwerpers*. Amsterdam: Projectbureau IJburg.
Sijmons, D. (1997a). In IJburg valt voor mens en natuur veel te beleven. In: *NRC Handelsblad*, 7 maart, online.
Sijmons, D. (1997b). Geen brilduiker zal zich laten verjagen door de plannen voor IJburg. In: *Trouw*, 17 maart.
Sijmons, D. (1998). = *Landschap*. Amsterdam: Architectura & Natura.
Singelenberg, P. (1971). *H.P. Berlage. Idea and Style. The quest for modern architecture*. Dissertatie Rijksuniversteit Utrecht. Utrecht: Haentjens Dekker & Gumbert.
Singelenberg, P., Bock, M., & Broos, K. (1975). *H.P. Berlage, bouwmeester 1856-1934*. Tentoonstellingscatalogus Haags Gemeentemuseum. Den Haag: Haags Gemeentemuseum.
Sitte, C. (1889). Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wenen: Graeser; Nederlandse vertaling (1991): De stedebouw volgens zijn artistieke grondbeginselen. Rotterdam: Uitgeverij 010.

Sitte, C. (1889). *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsatzen*. Wenen: Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung. Nederlandse vertaling (1991): *De stedebouw volgens zijn artistieke grondbeginselen*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Von Schlegel, A.W. (1815). Altdeutsche Wälder. In: *Heidelbergische Jarbücher der Literatur*, nr. 46-48, pp. 721-766.
Slooff, M. (1992). De toekomst van Plan Zuid: beheer en behoud van een monument. In: Gaillard & Dokter, 1992, pp.59-68.
Slot, E. (1996). *Grond, Het schaarse erfgoed. 75 jaar Grondbedrijf*. Amsterdam: Gemeentelijk Grondbedrijf Amsterdam.
Snoeijen, M. (1999). IJburgers zetten voet op het nieuwe land. In: *NRC Handelsblad*, 25 mei, online.
Snoeijen, M. (2000). Water en ruimte. In: *NRC Handelsblad*, 16 oktober, online.
Spee-Rouppe van der Voort, L.M., & J.W.J. de Graaf (2003). 99 Initiatiefvoorstel van de raadsleden mevr. Spee-Rouppe van der Voort en de heer De Graaf tot aanleg van een strand op IJburg. In: *Gemeenteblad van Amsterdam*, Afdeling 1. Amsterdam: Gemeente Amsterdam. https://amsterdam.raadsinformatie.nl/ [online geraadpleegd] (12 maart 2003)
Speet, B. (2010). *Historische atlas van Amsterdam. Van veendorp tot hoofdstad*, pp. 70-71. Amsterdam: SUN.
Stad van de toekomst (1965). In: *De Telegraaf*, 5 juni, p. 3.
Stad van de Toekomst. Het zal in de Bijlmer prettig wonen zijn (1965). In: *De Telegraaf*, 4 juni, p. 5.
Stad van morgen werk van vrouwelijke ingenieurs (1965). In: *Amigoe di Curaçao*, 21 juli, p. 5.
Stadig, D. (1996, augustus). *Waarom bouwen in het IJmeer?* Amsterdam: Dienst Ruimtelijke Ordening.
Stadig, D. (1997a). IJburg geeft Amsterdam een fantastische impuls. In: *NRC Handelsblad*, 11 februari, online.
Stadig, D.B. (1997b). *Kwaliteitsteam IJburg: taak en werkwijze*. Amsterdam: Projectbureau IJburg. (12 september 1997)
Stadsdeel Oud-Zuid (2006). *Visie Groen en Blauw 2010*. Amsterdam: Stadsdeel Oud-Zuid.
Stadsrandcommissie & Gemeentes Amsterdam, Nieuwer-Amstel, Ouder-Amstel, Diemen & Weesperkarspel (1959). *Structuurplan Agglomeratie Amsterdam Zuid en Zuidoost*. Amsterdam: Stadsrandcommissie. Tevens kaart in: Wallagh, 1994, p. 126.
Stadsrandcommissie & Gemeentes Amsterdam, Nieuwer-Amstel, Ouder-Amstel, Diemen & Weesperkarspel (1961, maart). *Ontwerp voor uitbreidingsplannen-in-hoofdzaak Agglomeratie Amsterdam-Zuid en Zuid-Oost. Beknopte nota van toelichting*. Met als bijvoegsel: *De hoofdbestemmingen in het structuurplan. Veronderstellingen en berekeningen*. Amsterdam: Stadsrandcommissie.
Stahl, G. (red.) (2009). City of Signs/Signs of the City. In: *Culture Unbound. Journal of Current Cultural Research*, 2009, nr, 1.
Steenhuis, M. (2009). *Deining in Delft. Contouren van het architectuur- en stedenbouwonderwijs 1900-1970*. Interne publicatie. Delft: TU Delft.
Steenhuis, M., & Van Tilborg, H. (2005). 'In de gridstructuur van IJburg past alles, zelfs gewone rijtjeswoningen'. Robuust plan helpt aanleg van Amsterdamse eilandenwijk de recessie door. In: *Blauwe Kamer*, jaargang 14, nr. 1, pp. 22-31.
Steigenga, W. (1966). Vraagstukken rond de verstedelijking. In: *Socialisme en Democratie*, jaargang 23, nr. 6, pp. 401-423.
Steigereiland – Amsterdam IJburg: Laat de storm maar komen (2002). In: Harsema, Cusveller, Bijhouwer, Van Bolhuis, Van Keulen & Meyer, 2002, pp. 126-129.
Sterenberg, J.J. (1970). Bijlmer D-zuid Amsterdam. In: *Plan*, nr. 2, pp. 114-115.
Steur, B.F. (2005). *De keuze om te kiezen. Referenda in Nederland*. 's-Gravenhage: Elsevier Overheid.
Stieber, N. (1998). *Housing Design and Society in Amsterdam. Reconfiguring Urban Order and Identity, 1900-1920*. Chicago/Londen: The University of Chicago Press.
Stieber, N. (2006). The 'City of the Mind'. In: Dings, 2006, pp. 249-261.
Stübben, J. (1890). *Der Städtebau*. Darmstadt: Bergsträsser. Herdruk (1980): Wiesbaden: Vieweg.
Stübben, J. (1918). Die südliche Stadterweiterung von Amsterdam. In: *Deutsche Bauzeitung*, jaargang 52, nr. 14, pp. 65-68, nr. 16, pp. 73-75, nr. 17, pp. 77-79.
Stuffers, R. (2000, maart). IJburg in zicht. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 6, nr. 2/3, pp. 1-28.
Stuurgroep Aanvullende Woningbouwlokaties & Werkgroep Nieuw-Oost (1981, mei). *Nieuw-Oost. Nota over de haalbaarheid van een woningbouwlokatie in het IJ-meer*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
Stuurgroep ROM-IJmeer (1995, mei). *Plan van Aanpak IJmeer. Concept*. Haarlem: ….
't Hart, J. (2001a). Amsterdam zegt bouwers wijk IJburg de wacht aan. In: *De Volkskrant*, 8 juni, online.
't Hart, J. (2001b). Gemeente genoopt deel IJburg zelf te bouwen. In: *De Volkskrant*, 7 november, online.
Tan, W., Koster, H., & Hoogerbrugge, M. (2013). *Knooppuntontwikkeling in Nederland. (Hoe) moeten we Transit-Oriented Development implementeren?* Den Haag: Platform 31.
Taverne, E. (2001). Wendingen. In: Atelier CDS, 2001, pp. 138-155.
Taverne, E., & Visser, I. (red.) (1993). *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*. Nijmegen: SUN.
Ter Horst, J., Meyer, H., & De Vries, A. (1991). *Sleutelen aan de Bijlmer. Interpretaties*. Delft: TU Delft, Publikatieburo Faculteit der Bouwkunde.
Tilman, H. (2001a). Experiment Vielfalt. Vinex-Planungen in den Niederlanden: Ypenburg (Den Haag), Leidschenveen (Den Haag) und IJburg (Amsterdam). In: Deutsche Bauzeitung, nr. 6, pp. 70-77.
Tilman, H. (2001b). Eenheid in veelsoortigheid. In: Atelier CDS, 2001, pp. 14-23.
Tilman, H. (2001c). Kwaliteit IJburg daalt naar onaanvaardbaar niveau. De teloorgang van een voorbeeldig ingezet planproces. In: *De Architect*, nr. 12, pp. 28-31.
Topalov, C. (2001). *Nommer les nouveaux territoires urbains*. Parijs: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Éditions UNESCO.
Topalov, C. (2002). *Les divisions de la ville*. Parjis: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Éditions UNESCO.
Topalov, C. (2004). *Parler en ville, parler de la ville*. Parijs: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Éditions UNESCO.
Topalov, C., Coudroy de Lille, L., Depaule, J.-Ch., & Marin, B. (red.) (2010). *L'aventure des mots de la ville. À travers le temps, les langues, les sociétes*. Parijs: Robert Laffont.
Trier, J. (1931). Der deutsche Wortschatz im Sinnbezirk des Verstandes. Dissertatie. Bonn.
Tummers, L.J.M., & Tummers-Zuurmond, J.M. (1997). Het land in de stad. De stedebouw van de grote agglomeratie. Bussum: Uitgeverij THOTH.

Uitbreiding Plan-Zuid (1916). In: *Algemeen Handelsblad*, 21 februari, avondblad, pp. 9-10.
Ullman, S. (1967). Grundzüge der Semantik. Die Bedeutung in sprachwissenschaftlicher Sicht. Berlijn: Walter de Gruyter.
Unwin, R. (1909). Town Planning in Practice. An introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs. Londen: Adelphi. herdruk (1994): NewYork: Princeton University Press.
Urbis, buro voor stadsontwerp (1992, september). *Ontwerpstudie voor Amsterdam Nieuw-Oost in het kader van de Vinex*. Den Haag: Rijksplanologische Dienst.
Urhahn, G.B., & Bobić, M. (1996). *Strategie voor stedelijkheid. Een studie over het thema stedebouwkundige kwaliteit en opdrachtgever*. In samenwerking met Woningbedrijf Amsterdam & Woningbouwvereniging Het Oosten. Bussum: Uitgeverij THOTH.
Van Baaren, M., Kompier, V., & De Lange, L. (2003, maart). Voorzieningen op IJburg. Het programma voor wonen, werken en vrije tijd. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 9, nr. 1, pp. 1-28.
Van Ballegooijen, H., Van Namen, T., Spikmans, I., & Van der Vegt, A. (red.) (2012). Drijvend Amsterdam. De totstandkoming van de Waterbuurt in IJburg. Amsterdam: Ontwikkelingscombinatie Waterbuurt West & Projectbureau IJburg.
Van Beekum, R. (2009). Architect John Frederik Repko en Plan-Zuid. In: *Jaarboek Amstelodamum*, nummer 101, pp. 8-33.
Van Bree, C. (1996). Historische taalkunde. Leuven/Amersfoort: Acco.
Van Dam, M. (1997). De reactionaire milieubeweging. In: *De Volkskrant*, 20 maart, online.
Van de Garde, L. (1999). Berlage's ontwerp voor Amsterdam-Zuid. Leidraad voor twintig jaar bouwen. In: Buurman & Kloos, 1999, pp. 38-69.
Van de Moosdijk, J. (1966). Een evaluatie van het "Rural-urban continuüm. In: *Mens en maatschappij*, jaargang 41, nr. 1, pp. 20-27.
Van den Belt, R. (2015). *Historisch overzicht Amsterdamse gemeentelijke onderdelen*. Amsterdam: Stadsarchief Amsterdam.
Van den Berg, M. (1985). Amsterdam. Hoogtepunten in de stedebouwkundige ontwikkeling vanaf 1901. In: De Jong, 1985, pp. 216-226.
Van den Berg, P. (1994). 'Je kunt toch niet ongelimiteerd doorgaan met bouwen?'. Werkschip bezet in actie tegen IJburg. In: *De Volkskrant*, 9 november, online.
Van den Boomen, T. (2007). Een dinosaurus op zijn knieën. De laatste resten van de Bijlmer verdienen bescherming. In: *Blauwe Kamer*, nr. 2, pp. 20-35.
Van den Broek, M. (1996a). Amsterdam laat zijn nieuwe eilanden snel zakken. In: *De Volkskrant*, 3 februari, online.
Van den Broek, M. (1996b). Raad Amsterdam stemt in met nieuw woonwijk in IJmeer. Burger kan IJburg nog tegenhouden. In: *De Volkskrant*, 4 september, online.
Van den Broek, M. (1997a). Natuurmonumenten blijft tegen bouwen in IJmeer. In: *De Volkskrant*, 10 februari, online.
Van den Broek, M. (1997b). Voor- en tegenstanders IJburg bijeen in Durgerdam 'Ik begin te twijfelen, zo mooi is het hier niet'. In: *De Volkskrant*, 17 maart, online.
Van den Dobbelsteen, L., & Van Dijk, M. (2012). *IJburg. Uit schuim geboren*. Amsterdam: Uitgeverij IJburg.
Van der Cammen, H., & De Klerk, L. (2003). Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk. Houten: Het Spectrum.
Van der Hoeven, C., Louwe, J. (1985). *Amsterdam als stedelijk bouwwerk. Een morfologiese analyse.* Nijmegen: SUN.
Van der Lee, K. (1995, april). Van Nieuw-Oost naar IJburg in dertig jaar. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 1, nr. 3, p. 1-22.
Van der Lee, K., & Buro Witsenburg (1995, maart). *Plannen voor Nieuw-Oost/IJburg '65-'94*. Amsterdam.
Van der Linden, K. (2004, maart), Centrumeiland IJburg. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 10, nr. 2, pp. 1-20.
Van der Linden, K. (2007, december). Het Zeeburgereiland. In: *PlanAmsterdam*, jaargang 13, nr. 7, pp. 1-16.
Van der Lubbe, J.C.A., & Van Zoest, A.J.A. (red.) (1997). Teken en betekenis. Haarlem: Aramith.
Van der Maesen, L.G.J., & Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (1970), *Bijlmer: een modelstad voor inspraak?* 's-Gravenhage: Staatsuitgeverij.
Van der Pol, T. (1994), *Woonmilieu IJburg*. Amsterdam: Stedelijke Woningdienst/Projectgroep IJburg.
Van der Pol, T. (eindred.) (1994). *Woonmilieu IJburg*. Amsterdam: Stedelijke Woningdienst & Projectgroep IJburg.
Van der Velde, J.J. (1968). *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967*, pp. 151-157. Amsterdam: Scheltema & Holkema.
Van der Woud, A. (2008). *Sterrenstof. Honderd jaar mythologie in de Nederlandse architectuur*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Van der Woud, A. (2010). Koninkrijk vol sloppen. Achterbuurten en vuil in de negentiende eeuw. Amsterdam: Bert Bakker.
Van Doormaal, T. (1983). Impressies uit de Bijlmermeer. In: *Bouw*, nr. 2, pp. 19-31.
Van Doormaal, T., Klaren, M., & Steemers, Th. (1974a). De Bijlmer 1. Het einde van een doodlopende weg. In: *Wonen-TA/BK*, nr. 15, pp. 5-15.
Van Doormaal, T., Klaren, M., & Steemers, Th. (1974b). De Bijlmer 2. Een uiteengelegd stadsdeel. In: *Wonen-TA/BK*, nr. 16, pp. 5-18.
Van Doormaal, T., Klaren, M., & Steemers, Th. (1974c). De Bijlmer 3. Zuid-Bijlmer (Holendrecht). Het voortdurende gebrek aan democratie bij stedebouw. In: *Wonen-TA/BK*, nr. 17, pp. 14-26.
Van Doormaal, T., Klaren, M., & Steemers, Th. (1974d). Lammers, de Bijlmer en de democratie. In: *Wonen-TA/BK*, nr. 20, p. 4.
Van Duijn, R (1996). Gewoon doorbouwen bóven de weg. In: *NRC Handelsblad*, 8 juni, online.
Van Embden, S.J. (1985). Over vormgevers en vormgeving in de Nederlandse stedebouw van de 20e eeuw. In: De Jong, 1985, pp. 14-66.
Van Gent, Ch., Maréchal, M., Miskotte, H., Muller, T., & Timmermans, G. (2007, maart). Nieuw groen voor IJburg en Zuidas. In: *StadenGroen*, jaargang 9, nr. 1, pp. 1-19.
Van Gool, F.J., Jelles, E.J., & Slebos, D.L.N. (1965, juli). *Grondslagen voor een coördinerende supervisie bij de realisering van de Zuidoostelijke stadsuitbreiding van Amsterdam. Schema van de te hanteren uitgangspunten bij de supervisie van de realisering van de Bijlmermeer.* Amsterdam: Gemeente Amsterdam. Eerste tekst tevens in: Mentzel, 1989, pp. 255-260.
Van Haaren, M., Hartman, H., Mattie, E., Roosebeek, M., Stissi, V., & Van der Werf, J. (2004). *Atlas van de 19de eeuwse Ring Amsterdam*. Amsterdam: Uitgeverij De Balie.
Van Hoogstraten, D. (2001). Panorama IJmeer. In: Schot, Jolles & Hoogstraten, 2001, pp. 28-33.

Van Kessel, E., & Palstra, F. (1994). Ir Jakoba Mulder (1900-1988). Stedebouwkundige en landschapsarchitecte. In: *Publikaties DRO*, nr. 1/2 (themanummer 'Jakoba Mulder'), pp. 1-40.
Van Loghem, J.B. (1915). Tentoonstelling van Architectura et Amicita in het Stedelijk Museum te Amsterdam. In: *De Nieuwe Amsterdammer*, nr. 50, p. 6.
Van Malssen jr., P.J. (red.) (1914). *Van Dale's Groot Woordenboek der Nederlandsche taal*. Vijfde, geheel opnieuw bewerkte uitgave. 's-Gravenhage/Leiden: Nijhoff/Sijthoff.
Van Rooy, M. & Idsinga, T. (2005). *De inrichting van Nederland*. Rotterdam: nai010 uitgevers, pp. 56-63.
Van Rooy, M. & Jungschleger, I. (1970). Het enige positieve is de maquette. Een verslag naar persoonlijke indrukken. In: *Algemeen Handelsblad*, 20 juni, pp. 13 en 15.
Van Rooy, M. (1997a). IJburg of brilduiker. In: *NRC Handelsblad*, 14 februari, online.
Van Rooy, M. (1997b). Door het water ontworpen. Een wandeling door IJburg. In: *NRC Handelsblad*, 14 maart, online.
Van Rossem, V. (1988a). Berlage: beschouwingen over stedebouw 1892-1914. In: Polano (red.), 1988, pp. 46-66.
Van Rossem, V. (1988b). Architectuur en stad in 1913: de overstap van bouwkunst naar stedebouw. In: De Vries, 1988, pp. 132-154.
Van Rossem, V. (1992). Een keerpunt in de Nederlandse stedebouw: Plan Zuid. In: Gaillard & Dokter, 1992, pp. 9-25.
Van Rossem, V. (1993a). De stad op streek. In: Taverne & Visser, 1993, pp. 196-201.
Van Rossem, V. (1993b). *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en ontwerp*. Rotterdam/Den Haag: NAi Uitgevers/EFL Stichting.
Van Rossem, V. (2002). De organische woonwijk in open bebouwing. In: Van Rossem, Schilt & Smit, 2002, pp. 9-28.
Van Rossem, V., Schilt, J., & Smit, J. (2002). *'De organische woonwijk in open bebouwing'. IJkpunt Slotermeer*. Rotterdam: Cuypersgenootschap/Uitgeverij 010.
Van Slooten-Jongeneel, T. (2011, oktober). *IJ-Delta. Ontwikkelen op IJburg*. Amsterdam: Consortium IJ-Delta.
Van Stralen, M. (1998). *Siegfried Nassuth. Het stedenbouwkundige 'brein' achter de Bijlmer*. Oeuvreprijs 1998 Stichting Fonds voor beeldende kunsten, vormgeving en bouwkunst. Amsterdam: Stichting Fonds voor beeldende kunsten, vormgeving en bouwkunst. (inclusief *Grondslagen* 1965 met kaarten en chronologisch overzicht)
Van Veldhuizen, H. (1998). Hollands Dagboek. In: *NRC Handelsblad*, 22 augustus, online.
Van Velzen, E. (1994). Over het alledaagse. Vorm en betekenis van enkele stedebouwkundige ensembles. In: *OASE*, nr. 37/38, pp. 108-123.
Van Vliet, H., Backer, Y., & Duynstee, B. (2008). *Krassen op de eeuwigheid. De jaren negentig: Amsterdam in ontwikkeling*. Amsterdam: Ontwikkelingsalliantie Gemeente Amsterdam.
Vanstiphout, W. (2008). A Retroactive Lens on the Bijlmermeer. In: *Volume*, nr. 16, pp. 116-121.
Veltmeijer, T. (1989). De 'ontleedmethode' van C. Alexander onder het mes. In: Westrik & Büchi, 1989, pp. 133-144.
Venturi, R. (1966). Complexity and Contradiction in Architecture. New York: The Museum of Modern Art.
Venturi, R., Scott Brown, D., & Izenour, S. (1972). Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form. Cambridge, MA: MIT Press.
Verbazing over onderzoek IJburg (2001). In: *NRC Handelsblad*, 21 juni, online.
Verhagen, E. (1987). *Van Bijlmermeerpolder tot Amsterdam Zuidoost*. Den Haag: Sdu.
Verhagen, E. (1988). Wie A zegt moet ook B zeggen. In: *Rooilijn*, nr. 4 (themanummer 'De Bijlmermeer'), pp. 102-106.
Verhagen, E., Hakkenberg, A., & Nauta, J. (eindred.) (1980). *Van de Bijlmer méér maken. Een deltaplan voor de Bijlmermeer*. Amsterdam: Stichting Wijkopbouw Orgaan Bijlmermeer.
Verkeerskundige ir. R. Goudappel (niet van harte): 't Verkeer loopt vast: dictatoriale macht lijkt de enige oplossing (1965). In: *Nieuwsblad van het Noorden*, 15 november, p. 6.
Verkeerslawaai en stank zullen tot het verleden behoren. Mej. Ir. Mulder over Bijlmerplan (1966). In: *De Waarheid*, 9 november, p. 5
Vermeer, G., Rebel, B., Stissi, V. (2010). *Historische gids van Amsterdam. Stadsuitbreidingen 1860-1935*, pp. 160-169. Amsterdam: Uitgeverij Bas Lubberhuizen.
Vernez-Moudon, A. (1994). Getting to Know the Built Landscape: Typomorphology. In: Frank, K.A., & Schneekloth, L.H. (red.) (1994). Ordering Spaces. Types in Architecture and Design. New York: Van Nostrand Reinhold.
Viollet-le-Duc, E.M. (1863-1872). *Entretiens sur l'architecture*. Deel 1 (1863). Deel 2 (1872). Atlas (1863). Parijs: A. Morel et Compagnie.
Visser, A. (1997a). IJburg wordt professioneel verkocht. In: *NRC Handelsblad*, 13 februari, online.
Visser, A. (1997b). 'Overdosis tv-spots over IJburg verlamt discussie'. In: *NRC Handelsblad*, 15 maart, online.
Vondel, J. van den (1994). *Gysbreght van Aemstel*. Editie M.B. Smits-Veldt. Amsterdam: Amsterdam University Press. http://www.dbnl.org/tekst/vond001gysb01_01
Von Goethe, J.W. (1808). Faust. Eine Tragödie. Tübingen: Cotta.
Vos, C. (2001). Anti-speculatie voor IJburg 'discrimineert'. In: *De Volkskrant*, 11 april, online.
Vosjan, L., & Blok, D. (2008). *Op IJburg*. Amsterdam: Linda Vosjan Communicatie.
De Vreeze, N., Van Middelkoop, G., & Van Middelkoop, M. (2013). *Amsterdam. Hetzelfde maar anders in 144 luchtfoto's*. Bussum: Uitgeverij THOTH.
Vriend, J.J. (1967). De nieuwe stadsuitbreiding. In: *Bouw*, nr. 47, p. 1730-1732.
Wagenaar, C. (2010). *Town planning in the Netherlands since 1800. Responses To Enlightenment Ideas And Geopolitical Realities*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Wagenaar, C. (2011). *Town Planning in the Netherlands since 1800*. Rotterdam: 010 Publishers.
Wagenaar, M. (1993). Amsterdam 1860-1940: een bedrijvige stad. In: Taverne & Visser, 1993, pp. 218-234.
Wallagh, G.J. (1990). *'Naar een nieuwe tijd'. Strategische ruimtelijke planning in Amsterdam en omgeving, 1955-1969*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, Planologisch en Demografisch Instituut, pp. 49-108 (Hoofdstuk 4. Uitbreidingsgebied Zuidoost: Het monument van 'een nieuwe tijd'?).

Wallagh, G.J. (1994). *Oog voor het onzichtbare. 50 jaar structuurplanning in Amsterdam 1955-2005*, pp. 88-142. Dissertatie Universiteit van Amsterdam. Assen: Van Gorcum.
Wallis de Vries, G., & Borgonjen, R. (1997). *Kattenbroek. Groeistad Amersfoort en Ashok Bhalotra*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
Wassenberg, F.A.G. (2013). *Large housing estates: ideas, rise, fall and recovery. The Bijlmermeer and beyond*. Dissertatie TU Delft. Amsterdam: IOS Press.
Weeda, F. (2002). Verplicht rozen planten op het beton. In: *NRC Handelsblad*, 22 november, online.
Welkom IJburg, vaarwel referendum (1997). In: *NRC Handelsblad*, 20 maart, online.
Van der Werf, J. (2006). De geschiedenis van het groen en water in Oud-Zuid. In: Stadsdeel Oud-Zuid, 2006.
Werkgroep Onafhankelijke Bewonersorganisatie Bijlmermeer (1973). *Nota Stedebouw Bijlmermeer*. Amsterdam: Werkgroep Onafhankelijke Bewonersorganisatie Bijlmermeer.
Werkgroep 'Red het IJmeer' (1994). *Red het IJmeer – Stop Nieuw Oost*. Amsterdam: Werkgroep 'Red het IJmeer'.
Werkgroep Toekomst Bijlmermeer (1990). *De Bijlmer blijft, veranderen*. Amsterdam: Werkgroep Toekomst Bijlmermeer.
Westrik, J. (1995). Het woonmilieu IJburg. In: *Archis*, nr. 5, pp. 7-9.
Westrik, J. (1996). IJburg, een eilandenstad in Amsterdam. In: *Archis*, nr. 3, pp. 2-3.
Westrik, J. (1997). Fascinaties. Nieuwe stedebouwkundige plannen voor de Bijlmermeer. In: *Archis*, nr. 3 (themanummer 'De nieuwe Bijlmermeer'), pp. 48-54.
Westrik, J., & Büchi, H. (red.) (1989). Stedebouwkundige ontwerpmethoden. Delft: Publikatieburo Bouwkunde.
Westrik, J., & Hermans, W. (red.) (2016). De toekomst van het stedenbouwkundig ontwerp. Resultaten afscheidsbijeenkomst van de ontwerpdocenten Willem Hermans en John Westrik. Atelier Stad. Deel 5. Interne publicatie. Delft: TU Delft.
Wielemaker-Dijkhuis, J.H., & De Jonge, D. (1972). *Interim rapport Bijlmermeer. Een inleiding op een panel-onderzoek in de Bijlmermeer*. Delft: TH Delft, Afdeling der Bouwkunde, Centrum voor Architectuuronderzoek.
Wiersma, J.A. (1987). *De naam van onze straat. Geschiedenis en verklaring van de straatnamen in Amsterdam*. Amsterdam: Stadsdrukkerij van Amsterdam.
Wils, J. (1940). Overheidsbemoeiing met stedebouw. Een blik in de toekomst. In: *Haagsch Maandblad*, deel 2, pp. 133-150.
"Wijk Amsterdam in IJmeer wordt getto". Milieugroepen en bewoners verzetten zich hevig (1994). In: *Reformatorisch Dagblad*, 27 oktober, online.
Winkler, O. (1999). ... in die Jahre gekommen. Amsterdam-Bijlmermeer, Baubeginn 1964. In: *Deutsche Bauzeitung*, nr. 6, pp. 104-108.
Wissing, W. (1966). Hoog in de stad of laag buiten. In: *Stedebouw en Volkshuisvesting*, nr. 12, pp. 332-336.
Wittgenstein, L. (1953). Philosophische Untersuchungen. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
Woningen in de Bijlmer mooier maar duurder (1965). In: *Algemeen Handelsblad*, 4 juni, p. 2.
Woordenboek der Nederlandsche taal (1864-1998). Leiden: Instituut voor Nederlandse Lexicologie. http://gtb.inl.nl [online geraadpleegd]
Wopereis, L. (1996). Gemeentebestuur Amsterdam niet bang voor referendum. Woningen gepland in IJmeer. In: *NRC Handelsblad*, 29 juli 1996, online.
Zandvliet, J. (2011). *De Bijlmer. Een uitdagende stad binnen een stad*. Masterscriptie Stadsgeografie Universiteit Utrecht. Utrecht: Universiteit Utrecht.
Zumpolle, J. (1996). Bouwen in het IJmeer. Amsterdamse stadsuitbreiding. In: *COMma*, nr. 6, pp. 6-8.
Zwanikken, T.H.C. (2001). *Ruimte als voorraad? Ruimte voor variëteit! De consequenties van discoursen rondom 'ruimte als voorraad' voor het rijks ruimtelijk beleid*. Dissertatie KU Nijmegen. Nijmegen: Faculteit Beleidswetenschappen.
Zwiers, H.T. (1929). Amsterdam-Zuid. In: *Wendingen*, jaargang 10, nr. 11, nr. 12.
Zwiers, L. (1916). *Bouwkundig woordenboek*. Deel 1, A-K. Deel 2, L-Z. Amsterdam: Van Holkema & Warendorf.

Afbeeldingenverantwoording

Getracht is rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Zij die menen alsnog aanspraak te kunnen maken op zekere rechten, worden verzocht contact op te nemen met de uitgever. Niet-vermelde afbeelding zijn gemaakt door de auteur.

Voorzijde
Amsterdam Museum; Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; Projectbureau IJburg, 1996b.

Hoofdstuk 1
1.1 Heeling, Meyer & Westrik, 2002 (bewerking auteur).

Hoofdstuk 2
2.1 Google Earth (bewerking auteur).
2.11 Publiek domein.
2.17 Kosuth, 1965.

Hoofdstuk 3
3.1 Stadsarchief Amsterdam.
3.2 Bos, 1916.
3.3 Stadsarchief Amsterdam.
3.4 Stübben, 1918.
3.5 Haags Gemeentearchief.
3.6 Het Nieuwe Instituut Rotterdam.
3.7 Fraenkel, 1976.
3.8 Amsterdam Museum.
3.9 Stadsarchief Amsterdam.
3.10 Stadsarchief Amsterdam.
3.11 De Bazel, Gratama & Kalff, 1916.
3.12 Uitbreiding Plan-Zuid, 1916.
3.13 Stadsarchief Amsterdam; Fraenkel, 1976; Uitbreiding Plan-Zuid, 1916; Amsterdam Museum.
3.14 Stadsarchief Amsterdam.
3.15 B en W Amsterdam, 1917.
3.16 Stadsarchief Amsterdam.
3.17 Braakensiek, 1916.
3.18 Het uitbreidingsplan Zuid. Een nieuwe wandelweg, 1917.
3.19 Google Street View.
3.20 Gaillard & Dokter, 1992.
3.21 Gaillard & Dokter, 1992.
3.22 Google Earth (bewerking auteur).
3.25 Amsterdam Museum.
3.26 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.27 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.28 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.29 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.30 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.31 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.32 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.45 Amsterdam Museum.
3.46 Het Nieuwe Insituut Rotterdam.
3.47 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
3.48 Stadsarchief Amsterdam; Gemeente Amsterdam.
3.51 Creative Commons (bewerking auteur).

Hoofdstuk 4
4.1 Stadsarchief Amsterdam.
4.2 Stadsarchief Amsterdam.
4.3 B en W Amsterdam, 1962a.
4.4 Bolte & Meijer, 1981.
4.5 Mentzel, 1989.
4.6 Mentzel, 1989.
4.7 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.8 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.9 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.10 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.11 Stad van de Toekomst. Het zal in de Bijlmer prettig wonen zijn, 1965;
4.12 Amsterdam bouwt stad in 'n park, 1965.
4.13 Stadsarchief Amsterdam.
4.14 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a (bewerking auteur).
4.15 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a.
4.16 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a.
4.17 Vriend, 1967.
4.18 Stadsarchief Amsterdam.
4.19 Gemeente Amsterdam.
4.22 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.23 Stadsarchief Amsterdam; Google Street View.
4.24 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.25 Gemeente Amsterdam.
4.26 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.27 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1968a; Laumanns, 1971.
4.28 De Vreeze, Van Middelkoop & Van Middelkoop, 2013.
4.41 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.42 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a.
4.43 Stadsarchief Amsterdam; Aerophoto-Schiphol.
4.46 Creative Commons.

Hoofdstuk 5
5.1 Bakema, 1965.
5.2 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995.
5.3 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995.
5.4 Bhalotra & Dienst Ruimtelijke Ordening, Projektgroep Zeeburg/Nieuw-Oost, 1987.
5.5 Van der Lee & Buro Witsenburg, 1995.
5.6 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.7 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.8 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.9 Jolles, 1997.
5.10 Projectbureau IJburg, 1996c.
5.11 Projectbureau IJburg, 1996c.
5.12 B en W Amsterdam, 1996i.
5.13 Projectbureau IJburg, 1997a.
5.14 Projectbureau IJburg, 1997a.
5.15 Projectbureau IJburg, 1998a.

5.16 Projectbureau IJburg, 1998a.
5.17 Projectbureau IJburg, 1998b.
5.18 Projectbureau IJburg, 1998b.
5.20 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999.
5.21 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999.
5.22 Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999.
5.23 Jolles, 2007.
5.24 Projectbureau IJburg, 2000d.
5.25 Projectbureau IJburg, 2000d.
5.26 Projectbureau IJburg, 2000d.
5.27 De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000.
5.28 De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000.
5.29 De Architekten Cie., Claus en Kaan Architecten, & Schaap en Stigter, 2000.
5.30 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003.
5.31 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003.
5.32 Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003.
5.33 Schot, Jolles & Hoogstraten, 2001.
5.34 Schot, Jolles & Hoogstraten, 2001.
5.35 Schaap, 2008.
5.36 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.39 Projectbureau IJburg, 1996c; Projectbureau IJburg, 1997a; Projectbureau IJburg, 1998a; Dienst Ruimtelijke Ordening, de Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 2003.
5.40 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.41 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.42 Projectbureau IJburg, 1997a; Google Street View.
5.43 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.44 Projectbureau IJburg, 1996c.
5.45 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.46 Projectbureau IJburg, 1997c; Google Street View.
5.47 Projectbureau IJburg, 1996c; Google Street View.
5.48 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.49 Projectbureau IJburg, 1996c.
5.50 Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam.
5.51 Projectbureau IJburg, 1996c; Bing Maps.
5.64 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.65 Projectbureau IJburg, 1996c.
5.66 Projectbureau IJburg, 1996b.
5.67 Projectbureau IJburg, 1996c; Bing Maps.
5.68 Jolles, 1997; Aerophoto-Schiphol.
5.71 Creative Commons (bewerking auteur).

Hoofdstuk 6

6.2 Amsterdam Museum; Stadsarchief Amsterdam.
6.3 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; Dekker, 2016.
6.4 Projectbureau IJburg, 1996b; Dienst Ruimtelijke Ordening, De Architekten Cie. & Claus en Kaan Architecten, 1999.
6.5 Amsterdam Museum; Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b; Projectbureau IJburg, 1996b.
6.6 Aerophoto-Schiphol.
6.7 Aerophoto-Schiphol.
6.8 Aerophoto-Schiphol.
6.10 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; Amsterdam Museum (bewerking auteur); Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam & Van Sluis, 1968b; Projectbureau IJburg, 1996c.
6.16 Dienst der Publieke Werken, Afdeling Stadsontwikkeling, 1965a; Amsterdam Museum (bewerking auteur); Projectbureau IJburg, 1996c; Amsterdam Museum (bewerking auteur).
6.21 Google Street View.

Hoofdstuk 7

7.2 Creative Commons; Stadsarchief Amsterdam.
7.3 Bureau Binnenstad, Gemeente Rotterdam.
7.4 Palmboom, 1987.
7.5 Meyer, Westrik & Hoekstra, 2008; Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2005.
7.6 Creative Commons; Meyer, De Josselin de Jong & Hoekstra, 2005.

Hoofdstuk 8

8.1 Het Nieuwe Instituut Rotterdam; Betsky, Vuijsje, Roodnat, Metz, Johann, Nabielek & Van Stein, 2006.
8.2 MRA Bureau.

Dankwoord

Sinds 2000 heb ik mij gewijd aan het verbinden van mijn twee grote passies: taal en de gebouwde omgeving. Dat heeft geleid tot een afstudeerscriptie, twee boeken voor leken, columns, interviews, artikelen, en nu eindelijk – na tien jaar – tot dit proefschrift. Dat ik het onderzoek niet eerder heb afgerond ligt natuurlijk aan mijn andere werkzaamheden, maar toch met name aan mijn overdreven streven naar zowel volledigheid als volmaaktheid – het motto bij mijn samenvatting staat er niet voor niets en is bedoeld als zelfspot. Iedereen die ik hieronder bedank, prijs ik dan ook vooral voor het geduld dat ze met me hebben gehad.

Allereerst gaat mijn dank uit naar mijn commissieleden. Zeer veel dank ben ik verschuldigd aan mijn promotoren Han Meyer en Marc van Oostendorp, en aan mijn dagelijks begeleiders Marlies Philippa en John Westrik. Als ik jullie bijdragen in één woord zou moeten samenvatten – en daarmee doe ik jullie uiteraard tekort – dan zouden dat respectievelijk de woorden vertrouwend, creatief, minutieus en stimulerend zijn. Zonder jullie had dit proefschrift nog langer op zich laten wachten en was het niet geworden wat het nu is. Mijn dank gaat tevens uit naar mijn opponenten Henco Bekkering, Zef Hemel, Nicoline van der Sijs, Cor Wagenaar en Wil Zonneveld, die mij allen op hun eigen wijze van commentaar hebben voorzien.

Rondom mijn verdediging heb ik mij gesteund gevoeld door mijn paranimfen Fransje Hooimeijer en Johannes van Riessen, waarvoor veel dank. Ook dank ik mijn collega's voor alle gesprekken over mijn onderzoek, waaronder (in alfabetische volgorde) Els Bet, Teake Bouma, Leo van den Burg, Maurice Harteveld, Birgit Hausleitner, Koen Klijn, Marco Lub, Herman Prast, Tom van Rongen, Reinout Rutte, Egbert Stolk, Hans Teerds en Edo Velema. Dankzij jullie behield ik een frisse blik op mijn onderzoek én op de wereld daarbuiten. Het secretariaat van Urbanism dank ik voor hun enorme betrokkenheid: jullie zijn onmisbaar. Dat geldt ook voor Véro Crickx, die mij geweldig geholpen heeft bij de vormgeving van mijn proefschrift en mijn tekeningen.

Als laatste wil ik mijn gezin, familie en vrienden bedanken. Te vaak is mijn promotieonderzoek een reden geweest om iets niet te doen. Voor de toekomst opent dat positieve perspectieven.

Het ding is af.

Curriculum vitae

MaartenJan Hoekstra werd op 18 maart 1975 geboren op Texel. Na het voltooien van het Gymnasium Felisenum in Velsen (1987-1993) studeerde hij eerst bouwkunde (afstudeerrichtingen architectuur en stedebouwkunde, eervolle vermelding) aan de Technische Universiteit Delft (1993-1999). Tijdens zijn afstuderen begon hij aan de studie Nederlands aan de Universiteit Leiden (1997-1999), die hij voltooide (master taalkunde, specialisatie etymologie, cum laude) aan de Universiteit van Amsterdam (1999-2005).

Na zijn afstuderen als bouwkundige in 1999 ging hij werken als onderzoeker en docent bij de Afdeling Stedebouw van de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Hij verleende zijn medewerking aan verschillende Delftse publicaties, waaronder de vier delen van het onderzoeksproject 'De kern van de stedebouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw' (2002-2014). Ook schreef hij (mee aan) meerdere artikelen. In 2013 werd hij verantwoordelijk voor het ontwikkelen en coördineren van het theorieonderwijs in het eerste jaar van de bacheloropleiding. In dit onderwijs in de 'Grondslagen' wordt kennis van architectuur, stedebouwkunde, landschapsarchitectuur en (kunst)geschiedenis geïntegreerd overgedragen. In 2016 werd hij door de studenten verkozen tot facultair Docent van het Jaar.

In 2003 werd hij bestuurslid van de Kiliaan Stichting ter bevordering van etymologisch onderzoek. Hij werkte mee als lemmaschrijver aan de vier delen van het *Etymologisch woordenboek van het Nederlands* (2003-2009) en aan de website www.etymologiebank.nl. Hij leverde columns voor Radio Nederland Wereldomroep (gesproken), vakblad *Stedelijk Interieur* en tijdschrift *Herenhuis*. In 2009 verscheen zijn boek *Huis, tuin en keuken. Wonen in woorden door de eeuwen heen* bij Uitgeverij Atlas. In 2015 volgde *Dorp, stad, land. De Lage Landen in woorden*, uitgegeven door Uitgeverij Atlas Contact. Momenteel werkt hij aan zijn volgende boek, met als werktitel *Reis om de wereld in tachtig woorden*. Sinds 2016 is hij te horen als MaartenJan de Woordenman op radio 3FM.

Naast zijn bouwkundige en taalkundige werk is hij oprichter van en sinds 2000 zakelijk leider bij het Amsterdamse jongerentheatergezelschap Poldertheater (structurele subsidie van de gemeente Amsterdam vanaf 2009). Met ingang van 2018 is hij gemeenteraadslid voor GroenLinks in de gemeente Velsen. In zijn vrije tijd speelt hij graag hobo, onder andere bij Blaaskwintet Niet Strijken en Salonorkest Café Noir. Meer informatie is te vinden op www.maartenjanhoekstra.nl.